

10 settembre 2007:

Intervista al Prof Angelo Tartaglia membro della Commissione tecnica Osservatorio Virano e consulente esperto per la Comunità Montana Bassa Valle di Susa.

Due giorni fa il TG3 regionale ha intervistato l'architetto Mario Virano, circa le conclusioni riguardanti il cosiddetto "Terzo Quaderno". Si tratta dell'analisi dei traffici sulla linea internazionale Torino-Modane esistente e sulla sua reale potenzialità. Sono state analizzate in particolare in modo distinto la potenzialità tra Torino ed Avigliana ed Avigliana e Bussoleno, ovvero la tratta della bassa Valle di Susa, il percorso pianeggiante e privo di gallerie.

Da allora abbiamo atteso notizie ufficiali che non sono ancora pervenute. Per non lasciare alla sola voce dell'architetto Virano la diffusione di notizie e dati che potrebbero essere viziati sia dai media, per scarsa conoscenza tecnica del problema, che dalla ragion politica di chi sostiene l'opera, abbiamo cercato il Prof. Angelo Tartaglia e l'abbiamo intervistato.

Il professore ci ha spiegato che per quello che riguarda la tratta tra Torino ed Avigliana, bisogna considerare che il territorio della cintura urbana di Torino (in pratica fino ad Avigliana) viene definito territorio metropolitano.

Ciò implicherebbe la necessità futura, secondo l'AMM (Autorità Metropolitana per la Mobilità, ente che unisce Comune e Provincia di Torino, Regione Piemonte ed altri enti), di un numero di treni passeggeri giornalieri pari a 40 da Susa verso Torino più altri 40 tra Avigliana e Torino (oggi sono in tutto 49). In pratica l'idea sarebbe di ridurre drasticamente per il futuro i trasferimenti in auto che oggi impegnano lo stesso percorso. A noi della redazione pare chiaro che siccome non tutti i trasferimenti interessano la città di Torino e tanto meno le aree comode alle stazioni, già questa speranza dei proponenti è irraggiungibile. I treni in più su questa tratta, uno ogni 20 minuti o ogni mezzora, a seconda delle fasce orarie, rischierebbero più che di riempirsi di utenti di intasare la linea. Infatti il professor Tartaglia conferma che secondo l'Osservatorio, con questi numeri la linea tra Avigliana e Torino sarebbe satura entro il 2018...

E' lo stesso Tartaglia a spiegare che tutto ciò non implicherebbe comunque conseguenze sulla tratta alpina (quella non metropolitana) in quanto la potenzialità è già stata ufficialmente definita dai quaderni precedenti e nella bozza del terzo quaderno, ancora da chiudere. Ma Tartaglia ci spiega che quelle centinaia di treni, ammesso che servano in futuro (cosa di cui il professore dubita fortemente), sarebbe tecnicamente

semplice farli passare aggiungendo tra Avigliana e Torino dei binari di fianco agli altri o anche non in asse, ovvero lontani dall'asse stesso. In ogni caso un potenziamento di questo genere, e sempre prendendo per buone le intenzioni dell'AMM, sarebbe del tutto indipendente dalla realizzazione di una nuova linea internazionale o meno, perché dovrebbe essere realizzato entro il 2018.

Per ciò che riguarda la tratta da Bussoleno ad Avigliana, anche questa non metropolitana, una formula segretissima di RFI sembrava ridurre la potenzialità della linea a 224 convogli/giorno (attenzione RFI non considera le domeniche, i sabati e le feste comandate per questi calcoli). Per gli esperti valsusini il risultato minimo era invece 272 treni al giorno. Dopo contrattazioni varie e presa visione di diverse ipotesi il numero si attestava, grazie alla mediazione dell'Arch. Virano, in 248, come media tra un 260 dei tecnici della Bassa Valle e un 234 di RFI.

Tutti questi numeri diranno poco ai non esperti, ma è chiaro che se sono bassi, RFI e proponenti possono provare a spiegarci che serve un'altra linea, se sono alti, la linea non serve. Per inciso dobbiamo chiarire che alcuni anni fa i treni giornalieri erano 114, e recentemente sono stati dichiarati 74 convogli al giorno, almeno questi sono i dati ufficiali in possesso della redazione.

Il professore conclude con queste parole: *“insomma, la linea attuale tra Bussoleno e Avigliana non sarebbe satura secondo questi dati neppure nel 2030; per di più con questo numero di treni che si riducono ulteriormente nella tratta montana, non ci sarebbe nessuna indicazione provata che un tunnel di Base ed una nuova linea siano necessari. Altro discorso ma mi fermo qui, è poi capire se il tunnel di Base possa essere realizzato, e se sì, in quanto tempo e con quali costi”*.

Ringraziamo il Professor Tartaglia per la gentile collaborazione.

La Redazione di Ambientevalsusa (www.ambientevalsusa.it)