

Parla un ex macchinista che ha percorso quella linea migliaia di volte
"Pendenze folli e velocità ridotte: in galleria raffiche continue di guai"

“Completate la Tav La vecchia linea è un collegamento fuori dal tempo”

LA STORIA

LODOVICO POLETTI

Il signor Gianni Milanese, 64 anni, è uno che di treni se ne intende. «Guardi io ho fatto il macchinista per decenni. Ho visto com'è cambiata la tecnologia nei trasporti. Ho percorso milioni di chilometri. Sono stato uno dei primi 12 macchinisti italiani abilitati a guidare i Tgv in territorio italiano. E, se posso di-

re, secondo me il collegamento tra Torino e Lione è fondamentale». Perché? «Perché la linea attuale è troppo datata, anacronistica. Ed è troppo onerosa. Le merci da lì non passano perché non conviene. Se completassero la linea ad Alta velocità con questi 50 e rotti chilometri lei non ha idea di come cambierebbe il sistema del trasporto in tutta la nostra regione».

A quasi due mesi dalla manifestazione «Sì Tav» di Tori-

no, a venti giorni da quella del «No» sullo stesso tema, il signor Milanese prende il coraggio a quattro mani. E parla da ex ferroviere. Non da collettore bianco, da imprenditore o da professionista. Ma da ferroviere e dice: «Quel collegamento è il futuro del trasporto su rotaia. Ora, non voglio dire con questo che si deve cancellare la linea storica. Che si devono evitare i collegamenti tra paesi. Anzi. Ci sono pensiona-

ti, operai studenti e pendolari

da trasportare ogni giorno. Ma dico pure che con il tracciato nuovo le merci che oggi passano soltanto da Domodossola e Novara passerebbe da qui, con benefici per tutti. E, con l'apertura di un canale di comunicazione che farebbe uscire la nostra regione dall'isolamento nel quale rischia inevitabilmente di finire, si toglierebbero un bel po' di traffico di Tir dalle strade, anche se questo non piace certo ai gestori dell'Autostrada per la Francia».

Lo racconta così, Milanese, spiegando che la linea storica mai e poi mai diventerà un collegamento veloce. «Ha pendenze fino al 32 per mille. Ovvero il massimo che un treno può affrontare. Di più servirebbe una cremagliera per far salire il un convoglio». Non è che sta esagerando? «Guardi, quando io ero in servizio servivano ancora tre locomotori per far andare avanti un convoglio da 1200 - 1300 tonnellate. Ne mettevamo due davanti che tiravano e una dietro che spingeva. Ed era una fatica, senza contare i maggiori costi e tutto il resto». I maggiori costi derivano dall'usura del materiale rotabile, dal personale (due per motrice), dal fatto che i tempi diventano lunghi e i carichi minimi. «Og-

gi tre locomotori non li attaccano più. Ma ne servono comunque due. Per salire e due per scendere, perché il treno va tenuto frenato. E le velocità

sono dettate dal tipo di linea. In alcuni punti non si possono neanche superare gli 80 all'ora. E poi i guai. Sapete quanti me ne sono capitati su quel tracciato». Dica. «Il più banale - spiega - è la rottura di un gancio tra i vagoni. Succede perché lo sforzo è estremo. E allora si devono fare mille

manovre. A me è capitato di dover lasciare un pezzo di convoglio in galleria per quel guai. Per farlo rimuovere ho dovuto richiedere l'intervento di un altro mezzo a gasolio in arrivo da valle. Con il traffico tutto in tilt. Con l'Alta velocità il trasporto merci non avrebbe più questo problema».

E allora la domanda a questo punto è scontata: modificare la linea è possibile? «La questione è sempre la pendenza che è del 32 per mille in certi punti. Nel nuovo tracciato sarebbe appena del 10 per mille. E questo consente una maggiore velocità e una minore usura dei binari e del materiale rotante. Senza dispersione di polveri di metallo come invece c'è oggi». In che senso, scusi? «Semplice: per l'attrito in salita e in frenata si consumano ceppi e ruote. Pensate soltanto quanti guai in meno ci sarebbero se si facesse questa scelta». Insomma: lei è favorevole alla Torino-Lione? «Io non parlerei di Torino-Lione, ma di Venezia - Parigi. Perché l'Alta velocità arriverebbe fin là. Completare quei 50 chilometri è utile a tutti, creda a me. Sono un ex ferroviere. Su



quella linea ne ho viste di cotte e di crude. È davvero l'ora di cambiare». —

CC BY NC ND AL DUMI ORTI: RISERVATI



GIANNI MILANESE
MACCHINISTA
SULLA TORINO - MODANE



«La linea del Frejus
l'ho percorsa diverse
migliaia di volte
Adesso però è giunta
l'ora di cambiare»