

Il reportage

Un deserto con centinaia di rotaie inutilizzate
E le ferrovie hanno cominciato a smantellarle

MARIACHIARA GIACOSA
MARCO TRABUCCO

LOSCALO merci di Orbassano, negli anni Ottanta, poco dopo la sua creazione, smistava 27 treni al giorno solo per Fiat. Era perla «grande mamma» metalmeccanica con i suoi due stabilimenti più importanti, Mirafiorie Rivalta, a poche centinaia di metri, che lavoravano gli oltre mille dipendenti dello scalo. «Si faceva la coda per andare in mensa» racconta uno dei 400 sopravvissuti che hanno accettato riduzione di orari e trasferte.

Un tempo allo scalo arrivavano 360 treni al giorno grazie anche a Fiat: oggi sono venti

Poi la Fiat, e siamo a metà degli anni Novanta, ha smesso di essere la principale committente anche qui in questa landa di erbacce, ferro e asfalto. Attorno intanto era cresciuto il Sito (3 milioni di metri quadri), che avrebbe dovuto essere un grande interporto, ma non è mai decollato. E a qualche decina di metri, separato solo da un muro, sottile, ma più impenetrabile di quello di Berlino, si erano trasferiti i «Mercati generali», quel Caat dove passa tutta la frutta e la verdura della città.

Delle oltre 200 aziende che operano nei capannoni del Sito solo una fa arrivare le sue merci con i treni. E utilizza quindi lo scalo. Le altre preferiscono il trasporto su gomma. I tir. Come tutti, o quasi, in Italia.

Dopo l'abbandono di Fiat co-



IL FERROUTAGE

Dallo scalo partono anche i treni della ferrovia alpina, rilanciata dai recenti lavori al traforo
Sopra: Nino Boeti



Orbassano, finisce su un binario morto il sogno del polo logistico dei record

munque lo scalo merci non è morto. Gli accordi di Schengen e l'abolizione delle frontiere intraeuropee hanno eliminato un'altra attività, quella doganale. Fino al 2007 però i vagoni hanno continuato ad arrivare grazie alla Thyssen e ai suoi treni di ferraglie che partivano verso tutta Europa, ai concimi e ad altri prodotti chimici. E anche ai treni cari-

chi di rifiuti che qui convergevano e da qui partivano verso la Campania. Poi a poco a poco è stato il deserto. Spiega un altro lavoratore: «In questa zona — dice indicando un fascio di 44 binari, quasi vuoti — arrivavano 120 treni a turno per tre turni al giorno. Oggi sono venti in 24 ore». D'altronde se lo scalo era utilizzato al 30 per cento del suo po-

tenziale ai tempi della Fiat ora lo è meno del 5 per cento. Funziona l'Afa (Autostrada ferroviaria alpina) che grazie al tunnel storico di Frejus finalmente «ribassato» e al contributo pubblico, fa sì che ogni giorno circa 500 tir in ogni direzione, scelgano di passare in Francia sui binari e non sull'autostrada. Troppo poco per mantenere in vita un polo

che se non arriverà l'alta capacità Torino-Lione che ne prevede il rilancio, rischia di sparire. E non è colpa dei prezzi perché, come spiega una delle nostre guide (anonime per paura di ritorsioni da parte di Rfi) «spostare le merci sul treno oggi costa 17 euro a tonnellata, anche meno in qualche caso. Sui camion tra i 19 e i 21». Ma la lobby dell'auto-

trasporto in Italia è fortissima. E guardando i piazzali di Orbassano, se ne ha la plastica prova. Soprattutto se si pensa che nessuna delle merci che arrivano o partono dal vicino Centro agroalimentare passa da qui. Ci sarebbe un binario di collegamento che però finisce contro un muro. Così se un vagone di arance arrivasse dalla Sicilia a Orbassano bisognerebbe scaricarlo e metterlo su un Tir per portarlo cento metri più in là.

«Questo scalo rischia di diventare la classica cattedrale nel deserto — dice il consigliere regionale del Pd Nino Boeti — Cinque comuni (Orbassano, Rivoli, Rivalta, Gru-

Boeti (Pd): «Una cattedrale nel deserto che solo la Torino-Lione può salvare»

gliasco e Beinasco) hanno sacrificato terreni agricoli pregiati per niente. Si sono spesi miliardi. Va rilanciato. Bisogna creare vere sinergie con Sito e con il Caat». E fare uscire dai cassetti il progetto per collegarlo con il nascente inceneritore che già sventa pochi metri più in là. L'ipotesi è quella di caricare i rifiuti di altre zone del Piemonte e portarli via ferro fino a lì. Boeti però lancia un avvertimento: «Questo scalo ha bisogno della Torino-Lione e deve diventare passante e non un cul de sac come ora. Ma non è davvero necessario che poi si spendano altri miliardi per collegarlo con una linea ad alta capacità anche qui in pianura. Sarebbero soldi buttati e altri terreni agricoli sacrificati per nulla».