

«Anche senza Tav le strutture della zona devono essere ripensate»

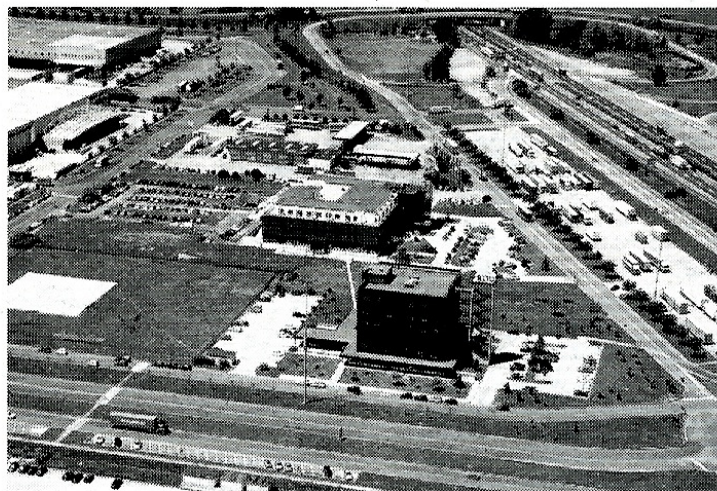
Area ferroviaria obsoleta

Studio di Polinomia su Sito e centro merci

di CLARA CALAVITA

RIVALTA - La commissione consiliare sul Tav ha ascoltato mercoledì i risultati dello studio della società Polinomia su centro intermodale merci e interporto Sito, commissionato dal Comune e dall'agenzia per lo sviluppo Assot. La presentazione è stata effettuata dal tecnico Andrea Debernardi, e il sindaco di Rivalta Amalia Neirotti, introducendo la presentazione, ha chiarito che *«Lo studio non risolve i nostri problemi ma ci aiuta a valutare le alternative per capire le ripercussioni economiche sul territorio, dal momento che c'è interesse a sviluppare le potenzialità del Sito se vi passasse il Tav»*.

Come spiegato dal tecnico, il centro intermodale merci è composto dallo scalo ferroviario di Orbassano, gestito da Rfi, dal Sito vero e proprio, gestito da una società propria, e dal centro agroalimentare, gestito dalla Regione e dal Comune di Torino. Tre entità indipendenti che insieme coprono un'area di circa 300 ettari. *«Il Sito non include attività produttive ma solo di logistica e, in piccola parte, commerciali. Nelle versioni più evolute, questi sistemi di trasporti sono organizzati a livello ferroviario, mentre in Italia domina il trasporto su gomma»* - ha spiegato



Debernardi - *All'interno del Sito ci sono quindi parti con una normale funzionalità, altre, come quelle commerciali, che funzionano ma non sono coerenti con il luogo, e altre che sarebbero coerenti ma non funzionano»*.

Tra Caat e Sito vengono movimentate 3,8 milioni di tonnellate l'anno, e per metà si tratta di merci alimentari. Solo il tre per cento di questo totale viaggia su ferrovia. Gli scambi del Sito avvengono per lo più con il resto del Piemonte e la Lombardia, per cui risulta una piattaforma regionale, mentre per gli

scambi nazionali e internazionali sono quelle milanesi le piattaforme di riferimento. *«Il Sito è un impianto stradale, la componente ferroviaria è modesta e relativa alle sole merci in entrata. La merce non esce mai da lì in treno»* ha fatto notare Debernardi.

Discorso a parte per lo scalo ferroviario, che è strutturato per la ricomposizione dei treni, *«Una tecnica obsoleta, perché è preferibile caricare e scaricare i container anziché smontare e rimontare i treni»* - ha proseguito il tecnico - *Non siamo riusciti a*

recuperare dati aggiornati sul traffico dello scalo, sappiamo solo che l'autostrada ferroviaria movimentava quotidianamente 150 autocarri mentre al Sito passano 13500 camion al giorno». Altri problemi dello scalo ferroviario sono i binari troppo corti, che obbligano a spezzare i treni: *«A confronto, il terminal svizzero di Busto Arsizio ha molti più binari, e più lunghi, e molte gru per movimentare i container. Il loro traffico è tale che la linea transalpina è quasi satura, mentre Orbassano non riempie il Frejus. E' usato talmente poco che in parte i binari sono stati smantellati»*.

La valutazione dello studio per quanto riguarda il Sito è che offre servizi molto tradizionali. Dovrebbe essere un centro intermodale e invece funziona solo il trasporto su gomma, nonostante la vicinanza con lo scalo ferroviario, che a sua volta è posizionato su linee ferroviarie importanti, soprattutto per l'asse nord-sud. *«Il fatto che lo scalo ferroviario diventi passante, o resti di attestamento, come è ora, non fa differenza per il pieno utilizzo suo e del Sito. Quello che serve è mettere i terminalisti in condizioni di operare in modo moderno e creare una vera intermodalità tra gomma e ferrovia»*, ha concluso Debernardi.