

Autostrada Ferroviaria Alpina: chi paga l'attuale fallimento? RFI boicotta l'interporto di Orbassano

A quattro mesi dall'avvio, il bilancio dell'esperimento di "ferroustage" tra Francia ed Italia¹ è fallimentare: 8 treni speciali modalhor al giorno (4 da Orbassano ad Aiton e 4 in senso inverso) viaggiano sostanzialmente vuoti. Questo fatto, più volte documentato con foto e filmati dagli abitanti della Val di Susa², testimonia che tra i due interporti, alle attuali condizioni, non esiste praticamente domanda di trasbordo di autocisterne su ferrovia e che il servizio viene pertanto gestito in perdita secca.



Foto: transito di un treno AFA sulla ferrovia storica in Valle Susa

Sarebbe interessante poter quantificare il deficit giornaliero e sapere chi, in ultima analisi, lo paga.

E' pur vero che fino al 2006 la gestione del servizio beneficia anche dei fondi della UE stanziati per quel "progetto ferroustage", a suo tempo presentato dalla Provincia di Torino, che coinvolge anche la Regione Piemonte tramite la SITO (società dell'interporto di Orbassano), ma non vorremmo che la presenza del contributo europeo facesse sentire i due enti locali in qualche misura sgravati delle proprie responsabilità nello sperpero di denaro pubblico in atto.

Provincia e Regione sono, con il Comune di Torino, tra gli accaniti sostenitori della valenza strategica del progetto di linea ad alta velocità Torino-Lyon, e la loro motivazione forte è proprio che il servizio di trasporto dei camion sui treni permetterebbe una drastica diminuzione dell'impatto ambientale del traffico merci; anche loro conoscono tuttavia benissimo gli studi sul traffico che dimostrano l'assenza di una domanda spontanea per questo tipo di trasporto e sanno altresì che per indurre un flusso di ferroustage significativo è necessario imporre pesanti pedaggi stradali ed autostradali ai TIR.

La questione a cui questi enti locali non possono allora onestamente sottrarsi è la seguente: se si ha davvero a cuore la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei viventi nei territori alpini occorre coerentemente rivendicare subito ed in tutte le sedi nazionali ed europee l'adozione degli strumenti fiscali, anche gradualmente, capaci di provocare quello spostamento delle merci da gomma a ferro che tutti auspicano, senza per contro indurre un aumento generalizzato dei prezzi nei prodotti al consumo.

E' questo, in sostanza, il nocciolo della sfida insita nel nuovo modello di trasporto merci che seriamente e responsabilmente va affrontato adesso, dando senso e dignità alla sperimentazione dell'AFA, senza rinviare la cosa di quei 15-20 anni richiesti dalla realizzazione del TAV-TAC Torino-Lyon, ma anche con la disponibilità ad accettare laicamente un esito che dimostri la tesi sostenuta dagli oppositori della nuova linea, ossia che la ferrovia valsusina già esistente si riveli sufficiente a supportare i flussi. Altrimenti viene da pensare che lo slancio ambientalista di Comune, Provincia e Regione rappresenti solo un elegante alibi, e che in realtà siano altre le motivazioni per stare nella lobby dell'alta velocità ferroviaria.

Le Ferrovie Italiane, nel contempo, non mostrano affatto di credere alla prospettiva di un ruolo importante dello scalo di Orbassano. La loro strategia di disimpegno non si deduce soltanto dal fatto che continuano a non recepire le varianti al progetto della Torino-Lyon volte a creare il raccordo con l'interporto per le merci (oltre che col nodo di Torino per i passeggeri) ma, molto più concretamente, dallo smantellamento di ben 12 binari che risulta già in atto, come denunciano gli stessi lavoratori di RFI Divisione Cargo (*Luna Nuova n.5 del 23/1/2004, pag 3 e n.9 del 6/2/2004, pag 2*).

L'interporto di Orbassano è stato realizzato anch'esso col significativo contributo di fondi UE in anni recenti: si tratta di un'infrastruttura logistica cui tutte le istituzioni, dall'Europa ai Comuni dell'area, attribuiscono un'importanza strategica tale da far prevedere piani di potenziamento nonostante l'attuale crisi locale da de-industrializzazione. Evidentemente RFI persegue invece una sua politica che tende ad escludere questo polo logistico in favore di altri, dislocati verso Milano ed ancora da realizzare.

Come dire che fatto un'interporto, la cosa veramente importante è ... farne un altro!

In fondo è questa l'attuale logica delle cosiddette grandi opere, interpretata con la faccia tosta che oggi, di solito, è premiante.

¹ Vedi www.notavtorino.org/documenti/Tir-sul-treno.rtf

² Vedi su www.legambientevalsusa.it/viabilita "Scarica filmato Modalhor" (file in formato mpeg da 1,2 Mb)