

# 1992

## Il treno dei desideri (opposti)

*Gli interessi in contrasto di città e valle a proposito della linea Tor Pellice-Pinerolo: negli anni si sono fatti progressi, ma una vera soluzione di compromesso non è ancora stata raggiunta.*

Con due foto in prima pagina, L'Eco del Chisone annunciò il ritorno del treno sulla Torre Pellice-Pinerolo, sabato 28 marzo 1992. Ottima collocazione, poche parole di commento. «(...) Non basta fare festa perché il treno è ritornato (...), occorre utilizzarlo<sup>1</sup>. Si citava ciò che qualcuno aveva detto durante la cerimonia di inaugurazione, ma era il pensiero del settimanale. Che – in precedenza – aveva posto l'accento sul disagio che quel trenino creava nella città di Pinerolo, spesso correndo a vuoto. Una posizione impopolare nella valle del Pellice, territorio che combatté strenuamente – in quell'occasione e soprattutto negli Anni '80 – per il mantenimento del trasporto su rotaia.

La questione era di difficile soluzione, perché entrambi gli schieramenti avevano ragione. Alcune corse del treno erano sottoutilizzate, o addirittura deserte, giustificando

gli strali di chi – nel cuore di Pinerolo – si trovava ingolfato di fronte al passaggio a livello. Allo stesso tempo, negli orari di punta, il treno era letteralmente preso d'assalto dai pendolari, cioè dall'utenza che viaggia quotidianamente: lavoratori e studenti, con esigenze concrete e tangibili.

Usiamo l'imperferito, ma i problemi di allora si ripropongono oggi. Quello che è mutato, almeno un po', è l'atteggiamento tra le due parti, città e valle: non più di contrapposizione netta di interessi (leggittimi) opposti, ma collaborazione per trovare un compromesso. Tram-treno? Magari, ma è argomento per il libro sui 110 anni de L'Eco.

Ripartiamo piuttosto dal 1992, quando il trenino tornò a fischiare dopo dieci mesi di stop: «Era stato sospeso nel giugno 1991 per lavori sulla linea: automatizzati 32 passaggi a livello, ripassate massicciate e rotaie, sistemate alcune stazioni, per una spesa complessiva di oltre 4 miliardi<sup>2</sup>.



### Il treno torna a fischiare

Sabato 28 marzo, Val Pellice in festa per il ritorno del treno. Il servizio ferroviario era stato sospeso nel giugno 1991 per lavori sulla linea: automatizzati 32 passaggi a livello, ripassate massicciate e rotaie, sistemate alcune stazioni, per una spesa complessiva di oltre 4 miliardi. «Ma non basta fare festa perché il treno è ritornato - è stato detto: - occorre utilizzarlo».

(Foto Falco)

L'Eco del Chisone del 2 aprile 1992 (p. 1).



Sabato 28 marzo: il treno proveniente da Pinerolo, che inaugura nuovamente la linea, giunge a Torre Pellice accolto dalle sorridenti autorità della valle (si riconoscono, al centro della foto, il sindaco di Torre Marco Armand Hugon e, seminascosto, il presidente della Comunità montana Giorgio Cotta Morandini). (Foto Gualtiero Falco – Archivio L'Eco del Chisone)

Lavori non certo sufficienti per cancellare il disagio degli automobilisti. E neppure, a ben vedere, per scongiurare lo spauracchio del “taglio” della linea, da tempo considerata – a Roma – un “ramo secco”.

Il 12 settembre 1985, L'Eco aveva aperto l'edizione così: «*Ci sarà anche la Pinerolo-Torre Pellice fra le linee ferroviarie che verranno soppresse nel quadro della riduzione della spesa pubblica? Il Governo nei giorni scorsi ha chiesto al Piemonte di eliminare 180 chilometri di ferrovie e nell'occhio del mirino ci sono le linee “povere”, quelle*

*con un minor rapporto passeggeri-chilometri-anno*»<sup>3</sup>.

C'era da chiedersi quale fosse la reale utenza della ferrovia della Val Pellice. E L'Eco lo sperimentò di persona, inviando Alberto Maranetto a controllare su tutte le corse. «*Alla fine il risultato che abbiamo ottenuto è un movimento totale giornaliero di 1.392 passeggeri, di cui 705 verso Torre e 687 verso Pinerolo. (...) Non sono tanti, ma neanche pochi, certamente più di quanto molti supponevano. Chi pensava meno, probabilmente, è stato tratto in inganno dalla concentrazione dell'utenza in poche corse. (...) Ci sono quindi molte corse inutili che, con buona pace di tutti, potrebbero essere soppresse*»<sup>4</sup>.

Soluzione di buon senso, si disse, quindi impossibile. E la settimana dopo ci fu il colpo di scena: sì, il ministro Signorile aveva deciso per la chiusura della linea. «*Sebbene nell'aria da tempo, per gli abitanti della Val Pellice è stata quasi una sorpresa. Ma la reazione non si è fatta attendere e da più parti si è levato un coro unanime di rifiuto verso questa prospettiva. (...) “Contestiamo – ha detto il vice presidente della Comunità Montana, Mauro Suppo (...) – il fatto che non siano stati consultati gli enti locali e tanto meno gli altri interessati”*»<sup>5</sup>. Tutti d'accordo sul fatto che la linea avesse bisogno di essere razionalizzata e migliorata: «*Ma questo non significa che debba essere soppressa*»<sup>6</sup>, sostenne il sindaco di Bricherasio Emilio Bolla.

La battaglia – a fatica – fu vinta dalla Val Pellice. Così come sarebbe accaduto quando – in seguito all'alluvione dell'ottobre 2000 – si trattò di ricostruire il ponte ferroviario sul Chisone. Anche in quel caso il trenino tornò a fischiare. Senza che però si cogliesse la palla al balzo per trovare una formula moderna capace di accontentare tutti, o quantomeno di non scontentare troppo nessuno.

1-2 Il treno torna a fischiare, 2 aprile 1992 (p. 1).

3 Enzo Ghibò, *Anche la Pinerolo-Torre Pellice sotto le forbici del ministero?*, 12 settembre 1985 (p. 1).

4 Alberto Maranetto, *Un giorno intero sui treni della Pinerolo-Torre Pellice*, 10 ottobre 1985 (p. 1).

5-6 Alberto Maranetto, *La Val Pellice unita attorno al suo treno*, 17 ottobre 1985 (p. 1).