

## «Subito un piano per la stazione Tav di Susa»

UN'IDEA di come la stazione internazionale di Susa sulla linea Torino-Lione potrà servire davvero alla valle di Susa non c'è ancora. Il problema, come si è visto dai timori delle località sciistiche dell'alta valle, è che una linea "europea" passa già per la valle

questo. E anche in questo non hanno lasciato nulla al territorio. E non sono riuscite a cucire bassa e alta valle».

E quindi bisogna fare come nel 2006? «Direi che la sfida è fare anche di più. Allora avevamo un evento, con una durata precisa e uno scopo preciso. La gente saliva per 15 giorni a Bardonecchia, Sestriere, Cesana, Sauze per vedere le Olimpiadi. Oggi serve non solo un progetto di sistema di trasporto che ruoti intorno all'uso del treno e della stazione internazionale, ma direi che serve soprattutto un ripensamento del sistema dell'accoglienza in funzione della stazione Tav e del sistema di trasporto che costruiremo».



Paolo Balistreri

*Parla Paolo Balistreri che coordinò il sistema trasporti di Torino 2006*

di Susa, taglia fuori Susa ma congiunge Torino alle stazioni nodo dell'alta valle come Oulx e in misura minore Bardonecchia, e permette di raggiungere anche le località minori come Exilles, Salbertrand, Beaulard, o come Chiomonte che un tempo sul collegamento stazione ferroviaria e stazione sciistica con la seggiovia faceva la sua fortuna.

Il vero problema sarà quindi non perdere quello che il treno fa già per il sistema turistico dell'alta valle e, anzi, rendere l'alta valle legata alla Susa "storico-culturale" aumentando la facilità di collegamento con il resto d'Europa. E visto che si tratterà di un sistema di trasporti complesso, il piano per come usare la stazione di Susa e come crearci intorno un nuovo sistema di trasporti deve essere studiato subito. Altrimenti la stazione Tav sembrerà solo un contentino figlio di un capriccio, un prezzo da pagare per rompere il fronte delle amministrazioni No Tav.

«Questo è il momento giusto per partire con gli studi», osserva Paolo Balistreri, segretario di Confindustria Piemonte che per il Toroc era il responsabile trasporti. Lui ha coordinato l'intero gruppo che ha pianificato la complessa logistica olimpica dove treni, bus, parcheggi, orari, insomma tutto, doveva funzionare alla perfezione e dove gli intoppi quasi non ci sono stati, nemmeno quando è nevicato. «La stazione internazionale passeggeri a Susa è una grande opportunità - continua - E' l'occasione per saldare finalmente insieme l'alta valle sciistica alla bassa valle produttiva che ha aspirazioni turistiche. Ma per arrivarci la prima cosa da fare è imparare la lezione delle Olimpiadi».

I trasporti nelle Olimpiadi hanno funzionato perché tutto è stato messo al servizio dei giochi... «Hanno funzionato perché abbiamo studiato per tempo una materia molto complessa trovando soluzioni che avrebbero potuto rimanere al territorio. Penso soprattutto proprio all'integrazione treno-bus, treno-autostrada. Forse non ce lo ricordiamo ma alla stazione di Oulx c'era un vero e proprio hub turistico, dove i passeggeri dei treni venivano presi in carico dalle navette. Siamo riusciti a fare salire in treno il 60 per cento degli spettatori, mentre gli altri arrivavano con l'autostrada che aveva lo svincolo provvisorio in corrispondenza del grande parcheggio che poi è stato smantellato. Dopo quella grande prova di relazioni efficienti tra diversi sistemi di trasporto e tra i sistemi di trasporto e gli operatori che portavano i visitatori nelle stazioni, si è perso tutto. Le Olimpiadi le abbiamo dimenticate anche in

Va bene, ma ancora non si è capito se solo da Susa partiranno i treni per l'alta valle, se da Susa i treni dovranno tornare indietro a Bussoleno per poi salire a Oulx... «Da Susa possiamo anche pensare a un sistema di navette, di bus; oppure a un'integrazione tra i sistemi di trasporto che parta da una diversa gestione delle tracce ferroviarie. La questione per ora non è questa. La prima tappa è provare a mettere insieme un soggetto unico che gestisca un progetto turistico di nuova concezione basato sull'accessibilità della valle di Susa (alta e bassa). Questo soggetto sarà l'Ati Turismo Torino? Sarà una nuova agenzia pubblico-privata? Non lo so. Ricordo solo che per le Olimpiadi avevamo messo a disposizione del turismo 3mila appartamenti a rotazione e un sistema di navette che portava dalla stazione i turisti direttamente in appartamento. Un fatto è certo, che con la stazione Tav, per venire in valle di Susa il treno diventerà concorrenziale rispetto all'aereo, almeno per distanze sui 1000 km. Il treno prevede meno attese e meno maneggi dei bagagli, meno spostamenti. Ma deve essere interconnesso. E soprattutto ci deve essere qualcuno che ti ha venduto un'offerta turistica interessante che parte proprio dall'accessibilità resa possibile dagli aeroporti, dalla Torino-Lione, ma anche da una rete complessa di trasporti locali».

Lei è anche il segretario di Transpadana, il soggetto promotore della Torino-Lione. Ma tutto questo non si potrebbe fare già adesso, anche senza la stazione di Susa? Anzi, è proprio quello che chiedono gli operatori turistici... «E' ovvio. Lo diciamo da sempre anche in Confindustria che mentre si progetta la Torino-Lione occorre già dare dei segnali di attenzione ai territori; occorre dimostrare che davvero l'opera servirà a un sistema economico. Già oggi si può pensare a orari ferroviari migliorati, a una carta di abbonamento al treno che offra anche altri servizi di trasporto e di accoglienza; già oggi si potrebbe avere stazioni più accoglienti, nuovi locomotori e magari anche la prenotazione del biglietto via sms. E' ovvio che un segnale in questo senso va dato. Poi la Torino-Lione e la stazione di Susa, come detto, potrà essere anche la grande occasione per cambiare la mentalità di tutti gli operatori e per promuovere un turismo della valle di Susa magari molto diverso e molto più integrato di quanto non lo vediamo oggi».

M.B.

