



Torino - Lione

Viaggio in seconda classe per pochi intimi

Cinque persone. Più l'invitato di Vita sulla tratta della discordia. Ecco quanti viaggiatori in un normale giorno d'estate prendono il treno per arrivare dal capoluogo piemontese alla città francese, sobbarcandosi uno scomodo cambio a Chambéry. Così la battaglia della Val Susa, vista da un Tgv, assume tutti altri contorni...

testo e foto di **Antonio Sgobba**

PER CAPIRE LA TORINO - LIONE bisogna farla. Arrivare al mattino alla stazione di Torino Porta Susa e mettersi in viaggio. Partenza alle 8.11, al buio. Torino Porta Susa è sempre buia. Si aspetta nella stazione sotterranea l'Eurocity Artesia 9240 diretto a Paris - Gare de Lyon. Oggi parte con sei minuti di ritardo. Famiglie, qualche scolarella, zaini da campeggio. A bordo i posti sono già quasi tutti occupati, il treno arriva da Milano. Prenotazione obbligatoria, non ci dovrebbe essere il rischio di rimanere in piedi. Denise, Arianna e Guido, invece, sono nello spazio tra un vagone e l'altro. Spostano le ingombranti valigie al passaggio di ogni viaggiatore, particolari difficoltà al transito del carrello bar. «Siamo in Interrail, sapevamo che non c'era posto», dicono i tredicennovenni. Andate a Lione? «Ma no, a Parigi».

Niente biglietto

Già, perché se si parte da Torino per arrivare a Lione, l'impresa è trovare qualcun altro che faccia lo stesso tragitto. La maggioranza è diretta verso la capitale, gli altri scendono nelle fermate intermedie, sulle Alpi, per trovare un po' di fresco. Il Milano-Paris Gare de Lyon, nonostante il nome, da Lione proprio non passa. In pratica non esiste neanche un biglietto per la Torino - Lione. Se un viaggiatore lo chiedesse in stazione, in agen-

zia od online, otterrebbe la stessa risposta: dall'Italia si può acquistare il titolo di viaggio fino a Chambéry, una volta arrivati lì ci si deve arrangiare.

«Sì, fino a qualche anno fa c'era una fermata, da un po' l'hanno soppressa», ricorda Laurence, seduta all'ingresso della carrozza 8 col suo pastore tedesco, Harry. Lei conosce bene il percorso, lo fa ogni anno per tornare dalla famiglia in Bretagna, per le vacanze dal suo lavoro alla sede delle Nazioni Unite del capoluogo piemontese. «Fino a Lione ci vogliono quattro ore, mentre da Lione a Parigi solo due, è un po' assurdo», dice. La Tav sarebbe la soluzione? «Non ne vale la pena. Sarebbe pronta tra vent'anni e non ha senso andare contro la volontà degli abitanti della Val di Susa con tanta durezza». Lo dice mentre il treno viaggia poco distante dalle zone che negli ultimi mesi hanno visto le proteste della Val di Susa. In viaggio nessuno sembra farci caso.

Alle 9 in punto si arriva a Oulx, ancora in provincia di Torino. Recuperato il ritardo, dieci minuti dopo siamo in perfetto orario a Bardonecchia. Il capotreno piemontese si accende una sigaretta prima di ripartire, non può parlare con la stampa, l'azienda lo vieta categoricamente, pena il licenziamento. Il confine si fa sempre più vicino, prima di raggiungerlo la *police* chiede i documenti. «È un treno tranquillo, non ci sono mai particolari imprevisti», dice Alessandro, l'addetto al bar del vagone ristorante. Lui è l'u-

nico a fare il viaggio dall'inizio alla fine, i ferrovieri si danno il cambio a Modane, alle 9.51. Prima fermata in territorio francese, appena sbucati dal Frejus. Il progetto originario della Tav prevedeva una stazione sotterranea anche qui. Non se n'è mai fatto nulla, così oggi il cambio della guardia tra le divise blu di Trenitalia e quelle viola di Scnf avviene sullo sfondo delle Alpi.

Siamo rimasti in cinque

La prossima fermata è quella decisiva: Chambéry, arrivo previsto alle 11.43. Diciotto minuti per raggiungere la *billetterie*, fare il biglietto, prendere il diretto che finalmente porterà a Lione. Si può fare? Suor Maria Elisabetta si prepara alla discesa e scuote la testa. «No, c'è troppo poco tempo, se poi lo perdo rimango bloccata lì. Lo sa che una volta una suora del nostro convento è arrivata a Lione senza biglietto?». Maura, assistente sociale torinese, invece ci prova: «Il capotreno mi ha rassicurato». All'arrivo, però, alle 11.50 i minuti a disposizione si sono ridotti a undici. Il treno si ferma al primo binario, la biglietteria è poco distante e segnalata, la poca coda scorre in fretta, un avviso ricorda a tutti che qui si parla anche italiano. Sedici euro e novanta e la bigliettaia chiarisce con cortesia tutti i dubbi ai viaggiatori.

Alla fine sul diretto per Lione con Maura e suor Maria Elisabetta ci sono altri tre viaggiatori un po' trafelati. Maria e Paolo, pen-



il
CASO

4 agosto 2011

Il Tgv Milano-Parigi viene bloccato da 300 No Tav prima di arrivare a Torino. Sono solo le ultime dimostrazioni contro la linea ad alta velocità Torino-Lione. Il momento di tensione più alto il 3 luglio: una manifestazione di 50 mila persone si conclude con scontri tra chi protestava e le forze dell'ordine.

sionati milanesi diretti verso il mare del Nord della Francia: «Lo facciamo ogni anno, ormai siamo abituati. Con la Tav non sarebbe certo più comodo, è un'opera già vecchia, per arrivare prima basterebbe evitare i troppi cambi. E poi le ferrovie italiane dovrebbero agevolare di più gli anziani, come fanno qui in Francia», risponde Maria.

Federica è una pendolare di questa linea. Lei, 20 anni, matricola di psicologia, la Torino-Lione la fa ogni due settimane. Per amore. Il suo ragazzo, ingegnere, si è stabilito a Lione: ha iniziato con uno stage dopo l'Erasmus e ora ha un contratto. «Sì, ma in

Storia infinita

Ma della Tav in Val di Susa si parla da vent'anni. L'opera è considerata strategica dalla Ue, per collegare l'Europa da ovest a est. L'ultima versione è stata presentata nel giugno 2011: un progetto definito *low cost*. Fine dei lavori: 2030.



Per immagini

Il viaggio sulla tratta Torino-Lione comincia a Porta Susa (1): turisti in partenza per Parigi. A Bardonecchia (2) scende qualche turista amante delle montagne della Val Susa. Laurence con il cane Harry (3), fedelissima del Tgv da Torino, solo di passaggio a Lione per tornare nel Nord della Francia. Suor Maria Elisabetta (4) fa il biglietto da Chambéry per Lione a bordo del diretto. Altri viaggiatori della sparuta pattuglia destinazione Lione: Federica (5), pendolare per amore; Maria e Paolo (6), diretti al mare del Nord. Altri flash: la stazione Lyon-Saint Exupéry progettata da Calatrava (8), quasi sempre deserta. Infine, il treno del ritorno (9), diretto da Lione a Torino: anche in questo caso, viaggiatori che si contano sulle dita di una mano.

treno non ci vado mai. È molto più comodo con l'autobus, si fa prima e si spende meno. Purtroppo è un servizio sospeso in estate, per questo oggi sono qui», dice Federica. Siete in tanti a fare questo percorso? «Non direi, il grosso sono studenti del Politecnico, per loro Lione è una vera e propria colonia Erasmus». Per i cinque della Torino-Lione il viaggio finisce alle 12.16, arrivo puntuale nella stazione di Lyon Part-Dieu.

Il numero dei viaggiatori non aumenta se si fa il percorso inverso. Al ritorno basta dare un'occhiata alle persone in attesa ai binari della stazione Lyon Saint Exupéry.

Nell'avveniristica struttura progettata dall'archistar Santiago Calatrava, alle cinque del pomeriggio si trovano in tutto cinque viaggiatori. Da quando è stata inaugurata, circa un anno fa, il traffico è nettamente calato. Nonostante sia nella stessa struttura dell'aeroporto cittadino, i lionesi non l'hanno mai trovata comoda, a 20 chilometri dal centro città: per raggiungerla si prende un tram che costa 13 euro. Almeno il tgv delle 17.20 diretto a Milano arriva puntuale. Tra i cinque che salgono a bordo solo due sono diretti sotto la Mole. L'alta velocità per pochi intimi può ripartire. ■

नमस्कार

HOLA

你好

HELLO

SALUT

SELAM

**SCOPRI LA BANCA
CHE PARLA
LA TUA LINGUA**

www.extrabanca.com

☎ 800.68.20.22

Filiali aperte da lunedì a sabato dalle 9 alle 19.

- > Milano, via Pergolesi 2/A
- > Brescia, corso Garibaldi 28

EXTRA BANCA
we bridge your dreams