

LENCE-TGV, la stazione ferroviaria gemella di Susa

di MASSIMILIANO BORGIA

È LA COPIA esatta di come sarà la stazione Tgv di Susa. Solo che la stazione

Tgv di Valence, in Francia, è in una valle che è una pianura nevralgica per la Francia e per i collegamenti europei, che ha già saputo sfruttare ampiamente questa sua posizione, disseminando questa lunga striscia che da Lione va giù fino a Marsiglia delle aree produttive e delle vie di comunicazione tra le più importanti per l'economia francese. La Susa del terzo millennio, e la sua valle, nelle intenzioni di chi vuole il Tgv, dovrebbero partire dalla costruzione dello scalo sul Corridoio 5. Per Valence, il terzo millennio partiva da una vocazione storica consolidata. Ma anche sulle rive del Rodano, come si vorrebbe per la valle di Susa, l'arrivo di una stazione decentrata del più importante collegamento francese del Tgv (Parigi, Lione, Marsiglia), ha dato la spinta per la creazione di una nuova economia.

Costruita 10 anni fa, la stazione è stata voluta nel punto di incrocio delle linee Tgv passeggeri e della linea regionale che dalla Savoia scende fino al basso Rodano. È quindi una stazione di interscambio, che dai 3700 utenti previsti al giorno è arrivata a accoglierne oltre 5mila. È costata 65 milioni di euro, fatto che fa pensare che la previsione di 48 milioni per quella di Susa sia un po' ottimistica. Ma l'investimento ha lasciato i sindaci entusiasti. Adieci anni, il consorzio pubblico di sviluppo "Rovaltain" (costruito, prima, nel 1994), che raggruppa tre unioni di Comuni, due aree metropolitane (Valence e Romans), la Regione Rhône Alpes e il Dipartimento della Drôme, è soddisfatto.

«La stazione Tgv nel centro di Valence non bastava più. Così si è deciso di costruirla una, fuori città, esattamente metà strada tra le due città vicine di Valence e Romans, nel punto di interconnessione con la linea interregionale - ricorda Henry Bertholet, sindaco di Romans e vicepresidente del consorzio - Appena si iniziò a parlare di questa realizzazione, tutto il territorio si mise a ragionare su come cogliere le maggiori opportunità da questo incrocio di infrastrutture».

Qui non si trattava di una linea merci. La ferrovia Tgv merci Lione-Marsiglia sarà realizzata lungo un'asse ferroviario sotterraneo alla destra del Rodano. Ma il fatto che si avesse uno scalo passeggeri in grado di competere

con i grandi snodi ha fatto scattare il progetto di fare qui un'area produttiva innovativa. La prima decisione è stata quella di creare subito un capitale fondiario in vista

Viaggio sul Rodano per "convincere" gli amministratori del centrodestra



dei progetti futuri. Si sono così espropriati 162 ettari al prezzo di 5 milioni di euro. Questo passo è stato incredibilmente appoggiato dai proprietari. Per una ragione. Questa che oggi è una piano disseminata anche di centri commerciali e capannoni industriali, oltre che di nuovi insediamenti residenziali, allora era solo una zona agricola. Ancora oggi la parte prevalente del paesaggio è occupata dai frutteti, dai peschi, in particolare. Questo è una zona famosa per la produzione di pesche, ma dieci anni fa un fungo



Qui e sotto: due immagini esterne della stazione di Valence. In basso a destra: gli amministratori valusini con Virano durante la visita organizzata da Ltf nel dipartimento della Drôme

ha iniziato ha minare seriamente la produzione. L'accordo è stato così raggiunto sulla base del progetto di realizzare un polo di innovazione e sviluppo incentrato sulla ricerca e sulle applicazioni a favore dello sviluppo compatibile. Una parte

della ricerca sarebbe stata dedicata proprio alle malattie del pesce. Anche gli ambientalisti hanno accettato questa soluzione, mettendo anche il naso nel progetto della stazione che è praticamente realizzata mezza sottoterra, per

non incidere su un paesaggio già di per sé non proprio immacolato. Così questa zona "di sviluppo concertato" è sorta intorno alla stazione (che ha anche uno staccolo dedicato, sull'autostrada A7, la più trafficata di Francia) per sfruttare la

velocità di spostamento di tecnici, ricercatori, studenti, imprenditori. Tutto si è sviluppato di concerto con Sncf, la corrispondente di Trenitalia. Una buona parte dell'area



è stata utilizzata per due grandi parcheggi di interscambio ai due lati della stazione da 1200 posti auto. Il resto per realizzare i tre parchi tecnologici in cui è diviso questo polo di servizi e ricerca. Oggi sono 43 mila i metri quadrati costruiti, e 24 mila quelli ancora da occupare. La parte già terminata ospita 90 imprese con 1150 addetti (compresi i 70 di personale della stazione dipendenti da Sncf e i 50 esterni impiegati nella manutenzione e in servizi esternalizzati per la stazione). «Subito, i sindaci hanno voluto che non si realizzasse l'ennesimo centro commerciale. Sapevano che si erano optate e salvate dalla speculazione privata o se molto preggiate. Quei terreni dovevano fruttare al territorio con un progetto di sviluppo innovativo, in grado di garantire occupazione anche in futuro e che non si mettesse in concorrenza con il tessuto produttivo già presente nella zona. Così, si è scelta questa strada del polo industriale-ambientale, sicuramente un settore del futuro».

La stazione è quindi stata concepita, fin dall'inizio, come il fulcro di un polo di sviluppo, oltre che stazione ferroviaria al servizio della mobilità di un territorio vasto su cui gravitano 17 milioni di abitanti. La stazione serve alla zona industriale e la zona

industriale serve a portare passeggeri alla stazione. Nessuna delle due "cose" è stata così concepita con il rischio che diventasse una cattedrale nel deserto.

Alla stazione si fermano 52 Tgv al giorno e altrettanti passano, a 300 all'ora, dai binari centrali, quelli di scorcimento. L'architettura è simile a quella della stazione di Porta Susa, visto che c'è l'impronta degli stessi architetti. L'edificio, in cristallo, legno e acciaio, è su due livelli e segue l'ondulazione del terreno lungo i 200 metri del suo sviluppo sulla linea Tgv. Dalla parte più bassa a quella più alta ci sono 12 metri di differenza superati senza nemmeno un gradino, con un piano inclinato. Dentro ci sono le attività commerciali essenziali (non proprio una shopville come nelle grandi stazioni). I bagni e la connessione wi-fi sono a pagamento. Esiste anche un magazzino con una scorta di cestini merenda da distribuire ai viaggiatori in caso di gravi ritardi.

L'unica incongruenza è la mancanza, dentro la stazione, di qualunque riferimento a quello che si è voluto creare intorno e alla regione o alla città di Valence. Chi scende dal Tgv vede solo un piano interrato con la pensilina, chi scende dalla linea interregionale vede un parcheggio e gli edifici del polo industriale. Non capisce dove si trova e perché la stazione è stata fatta proprio lì...