



UN NUOVO MODELLO DI TRASPORTO
PROPOSTA PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO SU
FERRO IN VAL PELLICE
(a cura del Comitato Treno Vivo Val Pellice)

Premessa

Questo documento è il frutto di un lavoro intenso ed appassionato condotto negli ultimi mesi da amministratori pubblici, cittadini, pendolari, nell'ambito del Comitato Treno Vivo, e rappresenta al di là di ogni altra valutazione un esempio di partecipazione che unisce ed avvicina istituzioni e cittadini.

Quella partecipazione che, sancita dallo Statuto della Regione Piemonte, è stata nell'occasione specifica completamente trascurata dall'amministrazione regionale stessa. Ricordiamo che lo Statuto afferma all'Art.2 comma 2: *La Regione riconosce che la partecipazione dei cittadini alle scelte politiche, alla funzione legislativa ed amministrativa e al controllo dei poteri pubblici è condizione essenziale per lo sviluppo della vita democratica e per la salvaguardia dei diritti di uguaglianza e di libertà di tutti i cittadini;* all'Art.2 comma 4: *La Regione coinvolge nelle scelte legislative e di governo il sistema degli enti locali e consulta, ritenendo il loro apporto elemento fondamentale della politica regionale, i sindacati dei lavoratori, le organizzazioni di categoria, le formazioni sociali, le istituzioni culturali, le associazioni, le autonomie funzionali e gli organismi in cui si articola la comunità regionale e, quando la materia lo richieda, gli elettori della Regione secondo le forme previste dallo Statuto e dal Regolamento;* all'Art.4 comma 2: *La Regione, nel realizzare le proprie finalità, assume il metodo della programmazione e della collaborazione istituzionale, perseguendo il raccordo tra gli strumenti di programmazione della Regione, delle Province, dei Comuni, delle Comunità montane, delle unioni di Comuni collinari;* all'Art.12 comma2: *La Regione garantisce l'informazione più ampia e plurale sulla propria attività come presupposto per promuovere e favorire la partecipazione dei cittadini alla vita della comunità regionale.*

Nulla di tutto ciò è avvenuto e nonostante i nostri tentativi d'interloquire con la giunta Cota si è giunti alla chiusura della linea; vogliamo credere che ora sia possibile contribuire alla definizione di un nuovo modello di trasporto per il nostro territorio.

Il Documento è il contributo del territorio a quella riflessione che la Regione ha detto di volere dando il via ad una fase di sospensione sperimentale del servizio ferroviario.

Si chiede, pertanto, agli interlocutori istituzionali di prestare attenzione e ascolto alle analisi e proposte che in esso sono presentate, al di là e prima delle eventuali diversità di valutazione e di visione, perché non derivano da attaccamento localistico, da un tentativo di difesa di sprechi o privilegi non più sostenibili in una stagione di crisi e di necessari risparmi, ma da una elaborazione fatta da chi conosce nel dettaglio il territorio la sua storia e le sue potenzialità, che guarda a soluzioni avanzate e solide, e che tende a valorizzare il patrimonio ricevuto dal passato, ripensandolo e rilanciandolo in una prospettiva futura.

Le specificità del territorio

Il taglio previsto della tratta Torre Pellice/Pinerolo, parte integrante della più ampia linea Torino/Torre Pellice, viene ad incidere pesantemente sulle dinamiche territoriali attuali e sulle prospettive di sviluppo future.

Le aree di montagna sono territori fragili caratterizzati in ragione dell'altimetria e dell'orografia da forte dispersione abitativa e bassa densità di popolazione e di insediamenti produttivi. I cittadini che abitano queste aree devono percorrere maggiori distanze e percorsi più disagiati per raggiungere sedi di lavoro e servizi essenziali (scolastici, sanitari, commerciali, culturali, ecc.). Inoltre, come tutti i servizi effettuati in montagna, anche il trasporto pubblico locale, si tratti di ferrovia o di bus, costa strutturalmente di più. Un differenziale che, a meno di ipotizzare e perseguire lo spopolamento della montagna, rappresenta una spesa giusta e buona.

Giusta, perché consente agli abitanti di queste aree di non essere discriminati e trattati come

cittadini di serie B o Z, vedendo la piena applicazione del dettato costituzionale, laddove la Costituzione dice all'art. 3: *Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e la eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del paese.*

Buona, perché contribuisce al mantenimento della popolazione in un'area che fornisce servizi essenziali alla pianura ed alla città (di manutenzione e cura del territorio, ecologici, energetici, culturali e sociali, economici).

D'altro canto lo Statuto della Regione Piemonte afferma all'Art. 8 comma 2 *La Regione riconosce la specificità dei territori montani e collinari e prevede politiche di intervento a loro favore, al fine di assicurarne le opportunità di sviluppo e la conservazione del particolare ecosistema. Individua nelle Comunità montane e nelle unioni di Comuni collinari, l'organizzazione dei Comuni atta a rendere effettive le misure di sostegno ai territori montani e collinari.*

Negli ultimi anni invece, si è assistito, a seguito della situazione generale di crisi ed alle scelte effettuate dalla Regione, ad un pesantissimo allontanamento di servizi essenziali (sanitari, sociali, scolastici, ecc. ..). In questo contesto risulta del tutto illogica la scelta di tagliare contestualmente il trasporto pubblico locale, che anzi andrebbe potenziato e migliorato. Sempre che i decisori non perseguano l'unico scopo di effettuare risparmi ad ogni costo, non importa se sulla pelle di chi già è più svantaggiato.

Si consideri, inoltre, che il treno è già oggi, ma con opportune politiche di rilancio può essere ancor più domani, un elemento importante per lo sviluppo di una zona come la Val Pellice, che in buona parte si basa sul turismo. Si tratta di flussi in gran parte motivati dalla specificità storica e religiosa della valle. Un taglio del trasporto ferroviario verrebbe tra l'altro ad assumere in questo caso il significato aggiuntivo di trascuratezza verso le esigenze di una minoranza religiosa (si pensi a coloro che dall'estero vogliono visitare le valli e non trovano nemmeno più la destinazione di Torre Pellice sugli orari ferroviari!).

Un patrimonio da salvaguardare

Il treno come è noto è il mezzo di trasporto a minor impatto ambientale ed il più sicuro¹.

Questo è un aspetto che dovrebbe stare a cuore della Regione, poiché Statuto regionale afferma all'Art.6 comma 1: *La Regione valorizza il paesaggio e le bellezze naturali, garantendone a tutti la fruizione, agisce contro le fonti d'inquinamento, sostiene la ricerca e l'uso di risorse energetiche ecocompatibili e rinnovabili;* all'Art.9 comma 1: *La Regione promuove e tutela il diritto alla salute delle persone e della comunità;* all'Art. 9 comma 2: *La Regione organizza gli strumenti più efficaci per tutelare la salute e garantire la qualità degli ambienti di vita e di lavoro.*

Per questo, laddove nel corso del tempo sono state realizzate ferrovie, bisognerebbe guardare ad esse come ad un patrimonio essenziale anche per le scelte trasportistiche future e più avanzate. Tanto più in quei casi, come la tratta Torre Pellice/Pinerolo, dove la linea è **elettrificata** e dove sono stati effettuati anche di recente ingenti investimenti (si pensi alla ricostruzione del ponte del Chisone dopo l'alluvione del 2000 o ai lavori di *restyling* effettuati nel corso del decennio scorso).²

Tutelare gli investimenti e la loro redditività rientra anch'esso in una buona e saggia politica di utilizzo delle risorse.

1 La sostituzione con autobus dei treni a trazione elettrica incrementa lo scarico di gas inquinanti a livello del suolo fra le abitazioni. Recentemente un team di esperti internazionali dell'Agenzia Internazionale per il Cancro (IARC) - che fa parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) - ha votato per l'inclusione dei prodotti di scarico dei motori diesel nel Gruppo 1 della classificazione delle sostanze cancerogene per l'uomo. Un agente cancerogeno (o cancerogeno) è un fattore oppure una condizione di esposizione in grado di causare un cancro o favorirne la propagazione. A livello internazionale, IARC distingue 4 gruppi in base alle evidenze scientifiche accumulate nel tempo. Il gruppo 1 include le sostanze sicuramente cancerogene per l'uomo. I prodotti della combustione del motore diesel **sono stati classificati come cancerogeni di primo livello per l'uomo (massimo livello di pericolosità)** sulla base di prove sufficienti a dimostrare che l'esposizione è associata ad un netto aumentato del rischio di cancro al polmone.

D'altra parte si deve anche considerare che il treno è, in assoluto il mezzo di trasporto più sicuro per quanto riguarda i possibili incidenti. Nel 2011 sono stati registrati in Italia 211.404 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti è stato pari a 4.090, più di dieci al giorno, quello dei feriti è ammontato a 302.735 e molti di essi hanno riportato conseguenze invalidanti per il resto della vita. In tutti i paesi d'Europa, e con maggiore intensità negli ultimi anni, si opera per risolvere il problema di questa quotidiana strage silenziosa con misure di repressione nei confronti di viola le regole della circolazione e di **trasferimento del traffico dalla strada ai mezzi di comunicazione urbani e interurbani su ferro**. Eppure in questo momento il Piemonte è la regione italiana in cui si è deciso il taglio della maggior quantità di ferrovie locali. Questo significa muoversi nella direzione opposta rispetto a quella scelta dai paesi più civili d'Europa. Per quanto riguarda il rispetto del territorio bisogna tener conto del fatto che il trasferimento su strada (autobus o autoveicoli privati), degli spostamenti comporta inevitabilmente - sui tempi lunghi - la richiesta di costruzione di nuove strade con il conseguente consumo di territorio, già oppresso da un'edificazione spesso incontrollata.

2 La linea ferroviaria Torre Pellice e Torino è il mezzo principale di collegamento tra la Val Pellice e il capoluogo. La tratta tra Pinerolo e Torre Pellice, in servizio dal 1882 e costruita con fondi delle comunità locali, è stata interrotta da ottobre 2000 a dicembre 2005 a causa dell'alluvione. Il ripristino è avvenuto con cospicui investimenti pubblici per:

- interventi di ricostruzione del ponte sul torrente Chisone a Pinerolo con un investimento di 5 M€;
- rinnovo delle parti elettriche sostituzione di circa 1/3 delle rotaie .

Il ripristino è avvenuto nel 2006 con un servizio misto autobus (nelle fasce orarie deboli) e treno (nelle ore di punta). La successiva rimodulazione dal giugno del 2008 con l'adozione di un servizio ferro/gomma alternato ha peggiorato la qualità dell'offerta e rallentato di fatto il ritorno di viaggiatori sul servizio di trasporto pubblico. Alla data la linea risulta «sospesa» dal 17 giugno 2012.

Una corretta analisi dei costi

Per giustificare la soppressione di 12 linee effettuata a giugno 2012, la Regione affermò che le soppressioni di treni venivano compensate dall'introduzione dei servizi sostitutivi automobilistici, dal costo notevolmente inferiore.

Ma la “copertura integrale del territorio” viene garantita ad un alto prezzo sia per l'ambiente sia per i cittadini. Le violazioni delle norme sull'inquinamento comporteranno sanzioni di tipo amministrativo che ricadranno sulle finanze dei Comuni e della Regione e, quindi, dei cittadini. Il maggior tempo perso da chi viaggia (per la nostra tratta mezz'ora in più al giorno tra andata e ritorno su 16,5 Km di percorso) è sottratto alla famiglia o al lavoro con costi, quindi, che vengono scaricati sui cittadini viaggiatori.³

Da qualsiasi lato la si guardi si scopre che il servizio proposto non è meno costoso, da nessun punto di vista.

Si affermò infatti che il servizio ferroviario è poco frequentato ed i costi, rapportati al bus, sono troppo elevati. Ciò non corrisponde al vero se si considerano tutti gli elementi in gioco:

- il costo del treno, secondo le indicazioni regionali, è di 15 €/km, quello dei bus di 2,5 €/km, ma ci vogliono tre o quattro bus per sostituire un treno. Inoltre, come si evince dall'esperienza di gestione della linea della Val Venosta, il costo del treno può essere abbassato intorno ai 10 €/km se assegnato ad un gestore che non applichi una “tariffa media” a prescindere dalla specifica realtà;
- in ogni caso i conti vanno fatti considerando l'intera linea Torre Pellice/Torino, di cui la tratta è parte (sebbene gestita dagli anni '90 in due tronconi), perché naturalmente le redditività cambiano se non si prende in considerazione solo il tratto terminale, che per ovvi motivi e per le considerazioni fatte in precedenza sui territori montani, è meno frequentato;
- le presenze ante alluvione 2000, ovvero prima di eliminare corse e sostituirla parte con corse in bus, scelta che hanno prodotto numerosi disagi e disaffezione (più verso l'uso del mezzo privato, che di quello pubblico), erano circa il doppio di quelle attuali. Il numero di passeggeri sul treno dalla ripartenza del servizio si è attestato sopra le 1000 unità per le sole corse su ferro (corse che rappresentavano solo la metà di quelle previste nella giornata). Questo dato è da confrontare con quello di fine anni '90 che facevano riferimento ad un "regime" di servizio tutto su ferro (con soli treni) sabati e domeniche comprese con una media di 30 corse giornaliere: in quel periodo le frequentazioni erano di oltre 1800 passeggeri medi nei giorni feriali. A questi vanno aggiunti quelli dei servizi per studenti e stabilimenti, corse effettuate esclusivamente con bus. Come dire che, se le condizioni sono convenienti, il treno è utilizzato. Se il servizio fosse reso migliore e più appetibile anche i clienti sarebbero più numerosi e fidelizzati;
- quotidianamente il numero di passeggeri che si muove sulla direttrice tra Pinerolo e la Valle supera infatti le 2000 unità che fino alla sospensione del servizio si distribuivano tra ferro e gomma. La razionalizzazione andava fatta eliminando le corse su Bus in parallelo;
- nel computo circa la convenienza dell'operazione vanno presi in considerazione anche i costi “indiretti”: quelli ambientali, sanitari e quelli affrontati dai singoli cittadini, che si trovano a pagare di tasca loro i “risparmi” della Pubblica Amministrazione. Si pensi, ad esempio, al fatto che l'attuale sospensione del servizio ferroviario e la sua sostituzione con

³ Con la sospensione del servizio su ferro e la sua sostituzione con corse su autobus il tempo di percorrenza da Torre Pellice a Pinerolo è praticamente raddoppiato passando da 22 minuti a 40 minuti. Il tempo complessivo per il tragitto Torre Pellice - Torino è passato da 1 ora e 04 minuti di fine anni '90 a 1 ora e 40 minuti di oggi con un aumento del 56% del tempo di percorrenza e una velocità media pari a 30 Km/ora.

mezzi su gomma più inquinanti ma soprattutto più lenti ha portato ad un aumento giornaliero dei tempi di percorrenza Torre Pellice/Torino di 30' minuti, che in termini di valore, se moltiplicati per tutti i giorni di lavoro e per tutti i pendolari, rappresentano un costo sopportato dai lavoratori pari al costo annuo di gestione della tratta !!!

- anche l'accessibilità è peggiorata di molto rendendo più difficoltoso l'accesso da parte di persone con ridotta mobilità e di fatto impossibili alcune semplici abitudini come il trasporto di passeggini e biciclette;
- dal punto di vista dell'impatto ambientale occorre considerare che con la sostituzione delle corse su ferro con mezzi su gomma tutti questi viaggiatori sono trasportati con autobus che insistono sulla viabilità di Pinerolo: il numero di corse nei giorni feriali in partenza o arrivo a Pinerolo con destinazione la Val Pellice è ora pari a 70 corrispondenti a circa 90 autobus. Inoltre, a fronte dell'aumento dei tempi di percorrenza e dell'insicurezza delle coincidenze a Pinerolo tra treno e autobus, molti viaggiatori hanno optato per il mezzo privato, scendendo a Pinerolo in auto e aumentando ulteriormente il traffico (e di fatto diminuendo ulteriormente il numero di passeggeri sui bus della tratta). Tutto ciò contrasta con l'ultimo Rapporto Ambientale dove la Regione si impegna a ridurre le emissioni nell'ambiente. In particolare, per quanto riguarda la mobilità e i trasporti, gli obiettivi sono i seguenti (paragrafo 3.3, pag 43):
 - miglioramento delle caratteristiche delle emissioni dei veicoli;
 - **riduzione delle percorrenze del trasporto individuale, sviluppo del trasporto collettivo;**
 - miglioramento delle politiche per la distribuzione delle merci.

La decisione appare inoltre in evidente contrasto anche con quanto esposto nella relazione annuale del 2011 del Difensore civico che evidenzia (paragrafo 1.3, pag 91):

- **l'incessante aggravamento dell'inquinamento ambientale e i conseguenziali problemi per la salute dei cittadini.**

La valorizzazione dell'infrastruttura

Anche alla luce dello studio prodotto all'inizio degli anni 2000 da Trenitalia, studio allora validato e condiviso dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (e finanziato con fondi olimpici poi dirottati su altri interventi), che prevedeva la trasformazione della tratta Torre Pellice-Pinerolo in linea di metropolitana leggera, chiediamo che venga avviato un progetto per realizzare un sistema integrato di mobilità adeguato ai tempi con **al centro il treno, prioritario e irrinunciabile per le sue caratteristiche di sicurezza, efficienza, velocità e basso impatto ambientale**. Occorre quindi:

- definire in accordo tra i diversi livelli istituzionali un Sistema di trasporto pubblico locale che veda il treno come “spina dorsale” del sistema e con servizi di accesso al treno tramite bus.
- avviare un progetto attraverso la costituzione di un tavolo di lavoro che affronti da subito le criticità del servizio per la trasformazione della tratta ferroviaria tra Pinerolo e Torre Pellice in un servizio metropolitano che si attesti alla stazione **Pinerolo Olimpica** e che consenta di aumentare le fermate per servire aree ad alta concentrazione di lavoratori e studenti ((es. la zona del Centro Studi e l'Ospedale di Pinerolo, l'area commerciale di San Secondo, la zona industriale di Luserna S.Giovanni), diminuire i tempi di percorrenza.
- Modifica delle fermate in Pinerolo per **ottimizzare lo scambio** tra convogli che qui terminano la corsa e convogli che invece proseguono per i due capolinea (es. sosta di fronte alla fermata Pinerolo Olimpica per permettere il rapido scambio dei viaggiatori in caso di treni in coincidenza e l'accesso diretto al centro studi);
- Razionalizzazione dei passaggi a livello (alla data ne esistono oltre 40 in soli 16 Km di linea ferroviaria);
- Miglioramento dei servizi di informazione e di vendita dei titoli di viaggio.

Appendice - Valenze e potenzialità turistiche della ferrovia Torre Pellice- Torino

Le valenze e potenzialità turistiche della ferrovia sono in genere sottovalutate da Trenitalia. Le esperienze di utilizzo turistico in Italia sono in genere opera di ferrovie locali o private: Trenord in Lombardia (Val Camonica), Sad in Alto Adige (Val Pusteria e Val Venosta), alcune esperienze negli Appennini.

Sulle linee gestite da Trenitalia la sostituzione dei treni con i bus e la riduzione del servizio nei giorni festivi è stata invece spesso l'anticamera per la chiusura della linea. Anche l'interessante proposta treno + bici ha visto una progressiva riduzione del servizio. La situazione è totalmente diversa in Svizzera, dove l'utilizzo dei treni nei giorni festivi, nei fine settimana e in vacanza è la prassi, così come il trasporto di bici, sci, canoe.

Nel conto economico del servizio festivo e per turisti vanno computati non solo i costi-ricavi del servizio ferroviario, ma anche diversi benefici indotti:

- riduzione dell'inquinamento;
- riduzione del traffico, specialmente al rientro domenicale;
- conoscenza da parte del cittadino turista dei vantaggi del treno e suo possibile uso anche in circostanze diverse.

Inoltre l'aumento dei costi del carburante potrebbe portare a un notevole incremento dell'uso del treno per turismo e svago, se tale servizio esistesse e venisse favorito (inoltre il turista è più disponibile ad accettare eventuali ritardi e tempi di viaggio più lunghi che in auto).

Un dato particolarmente interessante viene dalla ferrovia Merano - Malles (relazione Helmut Moroder al convegno di Roasio, 01.09.012): qui negli ultimi anni vi sono stati 200.000 pernottamenti in più di turisti svizzeri, e l'unica motivazione di tale incremento pare sia stata la riapertura della ferrovia, collegata alla Svizzera da un servizio di bus postale (linea Zernez - Pass dal Fuorn - Malles Venosta, che mette in collegamento la ferrovia dell'Engadina con quella della Val Venosta, ovviamente in coincidenza con i treni sui due versanti delle Alpi). Considerando la spesa media di 110 €/giorno di un turista svizzero in Alto Adige, ne deriva un beneficio di 22 milioni di euro all'anno per l'economia della Val Venosta (a fronte di un costo di gestione della linea di 8 milioni di euro all'anno).

Si possono quindi ora indicare alcune potenzialità turistiche della linea Torre Pellice - Pinerolo - Torino.

Treno + hockey ghiaccio

La partecipazione dell'H.C. Valpellice al campionato italiano di A1, ha portato a un considerevole incremento di traffico in occasione delle gare, con notevoli problemi di parcheggio. Sarebbero sufficienti 2 treni diretti Torino - Torre Pellice a inizio e fine gara, e un servizio di bus navetta tra la stazione e lo stadio del ghiaccio per ridurre tale traffico e il rischio di incidenti, soprattutto al rientro.

Treno + cultura

Le stazioni di Pinerolo, Bricherasio, Torre Pellice permettono un rapido accesso a piedi ad interessanti centri storici, a diversi musei e agli edifici valdesi di Torre Pellice. Seguendo l'esempio delle stazioni della linea Merano - Malles Venosta, si potrebbero installare nelle stazioni pannelli informativi non solo per chi sta partendo, ma anche per chi arriva: ovvero indicazioni sulle mete più interessanti raggiungibili con breve passeggiata da ogni stazione. Inoltre ogni anno nel periodo estivo si svolgono in val Pellice numerosissime iniziative culturali e sportive che attirano migliaia di spettatori (una per tutti "Una Torre di Libri" una delle principali rassegne sui libri a livello regionale).

Treno + bici

La rete di percorsi ciclabili allestiti e segnalati dalla Provincia di Torino nel Pinerolese richiede un percorso di avvicinamento dalla città di Torino piuttosto lungo, che molti ciclisti effettuano attualmente in auto, ma che effettuerebbero più volentieri in treno (vedi servizio treno+bici in Bassa Valle di Susa). Negli ultimi anni, con la sostituzione dei treni con i bus, il trasporto della bici è diventato praticamente impossibile (sui bus sostitutivi si possono caricare solo 1-2 biciclette).

Una serie di treni festivi Torino - Torre Pellice attrezzati per il trasporto bici, come già era in passato, permetterebbe invece di effettuare percorsi ad anello a piacere, con inizio dal percorso in bici da una stazione, tratto in bici più o meno lungo, e al termine risalita sul treno in una stazione diversa. Tale modalità si potrebbe estendere fino alla rete di ciclostrade del Saluzzese, riprendendo il treno sulla linea Saluzzo - Savigliano (anch'essa per il momento oggetto della sospensione e sostituita del servizio ferroviario con bus).

Il servizio potrebbe poi svilupparsi con centri di noleggio bici installati presso le stazioni (vedi il caso della Val Pusteria e della Val Venosta, con 1600 bici disponibili per il noleggio).

Treno + piedi

Dalle stazioni di Bricherasio, Bibiana, Luserna, Torre Pellice si possono effettuare piacevoli passeggiate ideali per l'autunno, l'inverno, la primavera. In particolare vi sono diversi viottoli e strade secondarie che collegano le stazioni di Bricherasio e Luserna San Giovanni, percorribili a piedi o in mountain bike. Tra Luserna e Torre Pellice si può percorrere il Sentiero della Ghiandaia (con digressione alla Gianavella). Da Torre Pellice si può effettuare l'interessante escursione (descritta in diverse guide) che tocca il tempio dei Coppieri, il Bars d'la Tajola e raggiunge la panoramica cima del Castlus.

Un utilizzo della linea per l'escursionismo estivo richiede un servizio di navetta con bus di piccole dimensioni, in coincidenza con l'arrivo dei treni del mattino presto (e con la partenza nel tardo pomeriggio), che permettano di raggiungere direttamente le località più interessanti per le escursioni: innanzitutto Villanova e il rifugio Barbara Lowrie, che vedono problemi di parcheggio e di eccessivo traffico domenicale; poi si potrà estendere il servizio ad altre località (rifugio Vaccera, Pradeltorno, eccetera).

Il servizio di navetta nella fase di avvio potrebbe essere effettuato su prenotazione, utilizzando il pullmino Cavourese che in settimana opera sulla linea Lusernetta - Chabriols.

I visitatori stranieri amano il treno

La Val Pellice, grazie alla storia della chiesa valdese e al Sinodo, vede un elevato numero di turisti tedeschi e svizzeri che vengono a visitare questo piccolo nucleo di fede protestante nel cuore delle Alpi. Sono turisti abituati a muoversi in treno, con treni puntuali ed efficienti, che giunti a Torino non trovano indicata la linea per Torre Pellice, devono prendere il treno o il bus per Pinerolo, e da qui proseguire in bus. In particolare, con la nuova organizzazione del servizio (linea 901), Torre Pellice è scomparsa dagli orari ferroviari e non è quindi più possibile effettuare prenotazione di biglietti. I turisti sono costretti a prenotare il biglietto solo fino a Pinerolo e poi cercarsi un luogo dove vengono venduti i biglietti della linea per Torre Pellice.

Ancor più complicato il viaggio per chi giunge in aereo a Caselle: treno fino a Torino Dora, bus navetta fino a Porta Nuova, treno fino a Pinerolo, infine bus per Torre Pellice. Ovvero un pessimo biglietto da visita. E una conferma per i visitatori di lingua tedesca dell'incapacità del nostro paese ad affrontare i cambiamenti imposti dalla crisi climatica, oltre che dalla crisi economica. Per questo motivo sarebbe indispensabile il ripristino di un servizio ferroviario diretto Torino - Torre Pellice (almeno nel periodo estivo, e in particolare in occasione del Sinodo valdese).