

Point of view

Un treno per la riapertura delle linee piemontesi

Domenica 14 maggio si è mosso da Cuneo un treno di Fondazione Fs alla volta di Torino, via Saluzzo, Alba, Asti e Chivasso. Non si è trattato soltanto di uno dei tanti convogli turistici che percorrono i “binari senza tempo” del nostro Paese, incontrando crescente interesse di pubblico.

Preceduto la sera prima da un convegno nella sala reale della stazione di Cuneo, il treno ha raggruppato centinaia di esponenti di associazioni ambientaliste e comitati pendolari a sostegno della riapertura delle linee ferroviarie piemontesi “sospese” al traffico ormai da undici anni.

Come è noto, nell’ormai lontano 2012, l’allora Giunta Regionale presieduta da Roberto Cota, stretta da una crisi di bilancio originata da altri “buchi” (specie nel settore sanitario), decise di sospendere la circolazione dei treni locali su numerose tratte regionali considerate e scarso traffico, sostituendole con autobus. Una misura la cui portata è stata, forse, inizialmente sottovalutata, ma che alla lunga ha determinato la crescente insoddisfazione delle comunità locali e degli utenti.

Infatti, le corse sostitutive si sono rivelate quasi sempre più lente ed inaffidabili rispetto ai treni.

Intenzione dichiarata dall’amministrazione regionale del tempo era quella di concen-

trare le risorse finanziarie sulle tratte maggiormente utilizzate – in primis il servizio di area metropolitana che confluisce nel Passante di Torino – cosa che in parte venne attuata. Successivamente, però, la pandemia e gli interventi di manutenzione straordinaria, con conseguente interruzioni prolungate (specie nel Canavese) hanno finito con l’indebolire anche l’ossatura “forte” del sistema su ferro.

La dotazione infrastrutturale di cui il Piemonte era particolarmente ricco – risale al tempo di Cavour la realizzazione di una fitta rete di binari in quello che era allora il Regno subalpino – è stata in parte salvaguardata proprio dall’intervento di Fondazione Fs, la quale ha riaperto al traffico turistico alcune delle linee “sospese”, con il lancio di treni a calendario che hanno riscosso interesse e partecipazione da

parte della popolazione. Tuttavia, adesso, si leva sempre più intensa la richiesta di tornare all’offerta di trasporto pubblico locale, possibilmente migliorata rispetto al passato.

La situazione, al momento, è questa. Fondazione Fs gestisce corse turistiche a calendario sulle seguenti relazioni: Novara – Varallo Sesia, Asti – Alba e Castagnole Lanze – Nizza Monferrato (in direzione di Alessandria), Asti – Chivasso e Ceva – Ormea. L’armamento è stato rinnovato e parecchie stazioni

Itinerario del viaggio



(oltre ad altri fabbricati, come gli antichi magazzini merce) sono state sapientemente restaurate e si trovano in condizioni decisamente migliori rispetto ad analoghi edifici presenti su linee aperte al traffico, ma affette da degrado ed esposte a vandalismi.

La Regione Piemonte si è finalmente impegnata a riaprire all'esercizio le tratte Asti – Alba e Casale Monferrato – Mortara. Il ritorno dei treni ordinari potrebbe avvenire nel prossimo autunno, con alcune coppie di corse nei giorni feriali. L'ipotesi è considerata insufficiente dai Comitati che temono una replica di quanto avvenuto nel 2019, quando la Giunta Chiamparino si risolse, prima della scadenza elettorale, a riaprire la breve relazione tra Savigliano e Saluzzo, ma in maniera raffazzonata (circolavano bus al mattino e treni nel pomeriggio, non integrati col resto della rete). Ciò comportò successivamente, complice il covid, la reiterata sospensione del servizio.

Ricordiamo come la Asti – Alba costituisce una relazione importante che consente l'accesso alla "provincia Granda" di Cuneo, senza passare per Torino, lungo un itinerario sul quale è previsto il completamento di una bretella autostradale e non si capisce come, se da una parte sussiste una domanda di spostamenti tale da giustificare una nuova autostrada, dall'altra non ci sarebbe sufficiente traffico per il ripristino di treni ordinari lungo una linea già esistente, che può avvalersi di un imponente viadotto realizzato negli anni Ottanta. La Casale – Mortara,

a sua volta, rimetterebbe in comunicazione una città importante come Casale Monferrato con Milano, verso la quale gravitano numerosi studenti universitari e lavoratori. Alcune linee piemontesi, private dai treni passeggeri, continuano a funzionare per il traffico merci. Così la Alessandria – Ovada, afferente al porto di Voltri, la Cuneo – Saluzzo – Savigliano, interessata da alcuni raccordi industriali, ed il segmento Laveno – Oleggio, che costituisce un itinerario complementare per le merci provenienti dal Gottardo e dirette a Genova. Connessa alla realizzazione del Terzo Valico è pure la bretella Tortona – Novi Ligure, che dovrebbe riaprire una volta terminati i lavori. La Cavallermaggiore – Bra è percorribile in regime di raccordo.

Infine ci sono altre linee completamente abbandonate alla vegetazione, come la Arona – Santhià, la Pinerolo – Torre Pellice, la Casale Monferrato – Asti, la Vercelli – Casale (un rettilineo tra due città di notevole rilievo). E come pure la Cuneo – Mondovì, che però è mantenuta percorribile per la circolazione di treni cantiere. Una curiosità: mentre nella stazione principale di Cuneo i servizi di ristoro hanno cessato l'attività, per il caro affitti, nella stazioncina chiusa di Cuneo Gesso prospera una birreria ristorante molto frequentata dai giovani della zona. La situazione, dunque, ad oltre un decennio dall'avvenuta sospensione di questo imponente patrimonio infrastrutturale non è definitivamente compromessa. Con limitati



interventi di risanamento, come ha dimostrato l'intervento di Fondazione Fs, tutte le linee potrebbero essere facilmente ripristinate. E con un programma di orari possibilmente cadenzati ed integrati con gli altri vettori di trasporto, si potrebbe intercettare una non trascurabile domanda di mobilità pendolare ed escursionistica, in zone ad alta valenza enogastronomica e culturale, come i distretti della Langhe, Roero e Monferrato o il Sacro Monte di Varallo Sesia.

E, infatti, i Comitati e le Associazioni che hanno partecipato al convegno di Cuneo per poi affollare il treno speciale del 14 maggio, proprio questo chiedono, inalberando cartelli con l'invito a riaprire tutte le linee sospese. Mentre anche le istituzioni locali – erano presenti molti sindaci, assessori e consiglieri regionali – hanno sostenuto l'iniziativa, salutata da bande musicali ad ogni sosta.

La manifestazione del Basso Piemonte è stata fortemente voluta da AMoDo (Allenza della Mobilità Dolce), un cartello che riunisce una trentina di Associazioni nazionali – tra cui Legambiente, Italia Nostra, Touring Club, AEC, UTP/Assoutenti – impegnate da anni a sostegno dei Comitati piemontesi che si battono per la riapertura delle linee "sospese". AMoDo ha curato in proposito un dossier, intitolato "Futuro sospeso", che analizza la situazione di tutte le ferrovie in pericolo nelle varie regioni italiane. I casi oggetto del monitoraggio, costantemente aggiornato, sono sparsi lungo l'intera penisola, anche se ovviamente il Piemonte occupa la posizione di gran lunga preponderante.

La domenica 14 maggio, dunque, è stata scelta quale Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie, all'interno della più estesa serie di iniziative della Primavera della Mobilità Dolce. Stagione che ha visto altresì lo svolgimento della ormai tradizionale Maratona Ferroviaria, giunta alla sua

nona edizione consecutiva. La Maratona 2023 ("Maratona dell'Etruria") si era svolta con successo un paio di settimane prima, alla fine del mese di aprile.

Nell'arco di tre intere giornate i partecipanti si sono mossi da Bologna a Roma, utilizzando rigorosamente i soli treni regionali, lungo un itinerario che ha compreso il valico storico della Porrettana, le Officine di Pistoia (dove Fondazione Fs restaura i rotabili storici), il centro di Perugia, con il suo innovativo "Minimetrò", l'antica stazione della ferrovia Spoleto – Norcia, la città di Viterbo, la stazione di Anguillara (dove è avvenuta la premiazione della locale amministrazione alla presenza di alti esponenti delle Forze dell'Ordine). Per finire con un percorso ciclo pedonale parallelo alla ferrovia di Viterbo, alle spalle del Vaticano, e ad una visita al Polo Museale Astral in prossimità della stazione Ostiense. Tre giorni davvero spesi bene.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti