

Così i fondi dell'Hydrogen Valley riporteranno le corse del treno sulla linea ferroviaria Alba-Asti

Con un investimento ridotto a 13 milioni di euro Regione e Trenitalia si preparano a ripristinare il collegamento tra le capitali del vino. Dall'autunno 2023 dodici corse al giorno con fermate a Neive, Castagnole, Costigliole e Isola d'Asti



Il governatore Cirio annuncia la positiva novità alla stazione di Alba, insieme all'assessore regionale Gabusi, al sindaco di Alba Carlo Bo, all'assessore albese Massimo Reggio e al direttore regionale Trenitalia Marco Della Monica

Prima l'apertura dell'ospedale di Verduno, «*anche se il Covid ci ha forse dato una mano*». Poi il cantiere per il completamento dell'Asti-Cuneo (domani una nuova verifica col Ministero per sbloccare la valutazione di impatto ambientale relativa al troncone ancora da autorizzare). Ora il passo che mancava per arrivare, nell'autunno 2023, alla definitiva riapertura del **collegamento ferroviario tra Alba e Asti**, fermo dal 2012 a causa dei problemi di stabilità della **galleria Gheresi**.

Il presidente regionale **Alberto Cirio** non ha remore nel rivendicare il ritorno in funzione dei 33,6 km di binari che uniscono le capitali del vino come un nuovo tassello verso «*una graduale risoluzione dei nodi rappresentati dalle troppe opere incomplete ereditate dalla nostra amministrazione su questo territorio*».

Lo ha fatto, il governatore, con un incontro organizzato nella giornata di oggi, mercoledì 15 giugno, **alla stazione ferroviaria di Alba**, dalla banchina sulla quale da ormai un decennio i treni partono nell'unica direzione di Torino, mentre quella astigiana è ferma a causa di problemi strutturali nella galleria albese. Problematiche che, tra la messa in sicurezza e l'elettificazione, avrebbero richiesto per il suo ripristino un investimento da alcune decine di milioni di euro, improbabile per una linea che, prima della chiusura, contava comunque un traffico di 1800-1900 passeggeri al giorno.

In soccorso della Regione - ha spiegato oggi Cirio insieme all'assessore regionale ai Trasporti **Marco Gabusi**, al sindaco di Alba **Carlo Bo** col suo assessore ai Lavori Pubblici **Massimo Reggio** e al direttore regionale di Trenitalia **Marco Della Monica** - sono però ora arrivati i fondi Pnr e in particolare «*la scommessa che la nostra Regione ha voluto fare sulla*

mobilità sostenibile e il particolare sull'idrogeno, col Piemonte compreso tra le cinque regioni italiane che si sono aggiudicate gli altrettanti progetti bandiera recentemente assegnati dal Governo».

Un capitolo dal quale il Piemonte si attende una prima parte di 70 milioni di risorse Pnrr sulle varie linee di finanziamento che riguardano l'idrogeno, mentre altri 80 milioni saranno investiti tramite fondi europei. Da qui i **13 milioni di euro** coi quali **Rete Ferroviaria Italiana** potrà così intervenire per ripristinare la linea tra le province di Cuneo e Asti, considerato che utilizzando questi speciali convogli, prodotti peraltro dalla Alstom di Savigliano, non sarà più necessario elettrificare e modificare pesantemente l'infrastruttura.

Un proposito per il quale il traguardo è stato posto al settembre 2013: *«Nella prima fase ovviamente si tratterà di un treno diesel, perché tra un anno difficilmente la normativa per l'idrogeno sarà già esecutiva - hanno spiegato Cirio e Gabusi -, ma questa è la prospettiva a cui guardiamo per il futuro di questa ferrovia».*

Nella pratica, gli utenti potranno fruire della tratta con un'offerta di **12 treni al giorno (sei per direzione) dal lunedì al venerdì per oltre 100 mila chilometri/treno all'anno, con fermate ad Alba, Neive, Castagnole, Costigliole, Isola d'Asti e Asti, che rappresentano complessivamente un bacino d'utenza di 120mila persone.**

Importanti i potenziamenti anche su altri servizi nel resto del Piemonte. Verranno infatti introdotti, a partire da settembre 2022, quattro nuovi treni diretti Biella-Torino dal lunedì al venerdì e due treni Asti-Milano, anch'essi dal lunedì al venerdì. Oltre a questi, dal 18 giugno si aggiungono quattro nuove corse - due il sabato e due la domenica - del 'treno-mare' tra il Piemonte e l'Emilia-Romagna.

«La situazione ereditata dall'amministrazione regionale era economicamente molto difficile - hanno detto ancora Cirio e Gabusi -, con un mini contratto senza copertura finanziaria nell'ultima annualità e fondi per i servizi mai incrementati. Tuttavia, l'impegno della Regione nel voler dare un servizio ferroviario migliore si è concretizzato, grazie ad un profondo lavoro degli uffici e di tutti i soggetti interessati, in una prima riorganizzazione che tiene conto dei cambiamenti dell'utenza, da un lato, e delle necessità di territori rimasti senza servizi, dall'altro. Ragionando su queste variazioni e dopo un'attività di ascolto dei territori si è perciò deciso di mantenere stabile la quantità di chilometri prevista dal contratto con Trenitalia, spalmandola su linee e orari differenti, ma mantenendo invariato il servizio nei giorni feriali, quando la richiesta è più forte».

Determinante per questo contratto è stato lo sforzo economico della Regione Piemonte, concretizzatosi **nell'impegno aggiuntivo di 200 milioni di euro per i prossimi 10 anni** (su un totale di 1,4 miliardi di euro previsto dal nuovo contratto di servizio) per salvaguardare i servizi esistenti, in modo che non vengano operati tagli per pure ragioni economiche.

In vista anche l'arricchimento della flotta di treni in attività. Dopo i nuovi treni previsti dal contratto di Servizio Ferroviario Metropolitano, che vedono 9 nuovi elettrotreni 'Pop' già in servizio e 29 nuovi elettrotreni 'Rock', anche il Servizio Ferroviario Regionale potrà infatti contare su 24 nuovi elettrotreni 'Pop' e 9 nuovi elettrotreni 'Rock' da immettere in servizio a partire dal 2023.