



«Quei fondi non bastano». Insufficienti secondo gli esponenti pentastellati gli 8 milioni stanziati dalla Regione per l'adeguamento della linea Alba-Bra e il collegamento veloce tra le Langhe e il capoluogo piemontese

## I DUBBI DEI 5 STELLE

### Le nuove promesse per l'elettrificazione della linea Alba-Bra

Il neo-rieletto sindaco di Alba Maurizio Marello, sostenuto dall'ex assessore regionale Alberto Cirio, ha recentemente rilanciato la promessa che, entro il 2015, in meno di 70 minuti si raggiungerà Torino grazie all'elettrificazione della linea ferroviaria Alba-Bra. Questo sarà possibile grazie alle somme non spese destinate alla Legge 4 sul turismo a cura

della precedente Amministrazione regionale. La stessa Amministrazione che ha tagliato in modo lineare buona parte del trasporto ferroviario e su gomma in tutto il territorio piemontese.

Prima di approvare una delibera per finanziare un progetto, sarebbe opportuno fare delle valutazioni tecniche concrete perché, in caso contrario, restano degli spot di promesse future giocate sulla pelle dei pendolari. Così semplicemente non è. I tecnici che hanno fatto le rilevazioni hanno evidenziato infatti che i fondi stanziati non sarebbero sufficienti per realizzare la linea promessa poiché:

1) La galleria Fey non ha l'altezza per consentire il passaggio del cavo elettrico per cui ci sono due possibilità: la prima (meno costosa ma difficilmente adottabile) è quella di attaccare una piattina al soffitto e montare una catenaria sul treno con delle molle in modo da renderla flessibile; la seconda (molto più costosa) è quella di abbassare i binari con il rischio che la struttura possa cedere.

2) Nel tratto che collega Santa Vittoria a Monticello, a causa di una frana, è stato necessario costruire un muro di sostegno. Ciò comporta che, in caso di elettrificazione del servizio Metropolitano con mezzi provenienti da Torino Stura, avremmo un treno spinto da un elettrotreno la cui massa complessiva per asse sarebbe il doppio rispetto agli attuali "minuetti" in uso e non sono state minimamente valutate le

possibili conseguenze dovute alle vibrazioni che si verrebbero a creare.

3) Il viadotto di via Cuneo, nei pressi di Bra, non ha l'altezza necessaria per consentire il passaggio del cavo per cui anche in questo caso le (costose) possibilità sono di abbassare la struttura ferroviaria o di rifare il viadotto.

4) L'elettrificazione della linea richiederebbe il ripristino dei binari dismessi della stazione di Alba e la costruzione di una sottostazione elettrica apposita per alimentare la linea poiché quella già esistente per la tratta Carmagnola-Bra non è sufficiente.

Detto questo, la nostra preoccupazione è che lo stanziamento sia insufficiente per la realizzazione di questo progetto, con il concreto rischio di vedere definitivamente chiusa per sempre l'intera linea Alba-Cavallermaggiore, che porterebbe a un maggiore isolamento del centro industriale e turistico più importante della provincia.

Riteniamo che sia fondamentale un percorso di progettazione della mobilità ferroviaria locale e provinciale, l'esatto contrario del suo lento smantellamento in atto, e una valutazione approfondita dei costi, dei benefici del progetto e delle possibili alternative.

Riteniamo infine che sia prioritario ristabilire Alba come punto di un asse viario e non come mero capolinea verso Torino, per cui la riattivazione della linea Alba-Asti chiusa dal 2010, con la manutenzione della galleria Gherzi, possa essere un modo migliore, e con risultati certi, di investire i fondi a disposizione, evitando di aprire invece un ennesimo nuovo cantiere (leggi ospedale di Verduno o la At-Cn), di cui non si sa se verrà mai portato a termine.

**Mauro Campo,**  
consigliere regionale M5S;

**Claudio Allasia,**

consigliere comunale Bra M5S;

**Ivano Martinetti**

consigliere comunale Alba M5S;

**Mario Didier,**

macchinista Ffss;

**Clemente Falcone,**

autoferrotranviere Gtt