

Il biennio *horribilis* delle ferrovie minori piemontesi.

di Davide Vallese - Settembre 2013

Sembra non conoscere sosta la bramosia di chi, a Torino, tira le fila delle linee ferroviarie minori della Regione Piemonte. Dal 2011 infatti abbiamo assistito ad una moria credo senza precedenti in Italia, in una regione tra l'altro molto vasta e con diversi centri di rilevanza provinciale e regionale, che ha colpito senza pietà l'area periferica regionale, cuneese e astigiano soprattutto.

La motivazione è sempre la stessa: ridurre i costi. Mi viene da pensare, magari ingenuamente, subito a due eventi che hanno in qualche modo catalizzato montagne di fondi a partire dagli anni 2000, in primis le famigerate Olimpiadi Invernali del 2006, e poi l'annosa questione della Torino-Lione, ancora in corso. Le prime hanno drenato risorse per circa 2 miliardi di euro, con una ricaduta sui trasporti sostenibili praticamente nullo se escludiamo la realizzazione del VAL di Torino, mentre per la linea TAV in Val di Susa non saprei citare una cifra aggiornata, visto il susseguirsi di date e voci di spese, ma se solo per la nuova stazione internazionale di Susa si parla di quasi 50 milioni di euro non credo che il conto totale sarà leggero. E poi come dimenticarsi della mitica realizzazione (a metà, per essere generosi) dell'autostrada Asti-Cuneo? In mezzo a tutti questi imbuto di denaro, davvero non c'era la possibilità di salvaguardare qualcuna delle linee tagliate?

Eppure la giunta Cota, insediatasi nel 2010, ha più volte espresso pareri entusiastici sull'avventura TAV, mostrandosi favorevoli alle nuove infrastrutture ferroviarie. Viene da chiedersi, tale giunta è più interessata alla realizzazione delle opere in sé o piuttosto all'utilizzo delle stesse? Perché eliminare *d'emblée*, in due/tre anni, oltre dieci linee e limitarne, fino alla morte spontanea, altrettante non

pare proprio da gestione attenta ai problemi delle piccole realtà provinciali. Vediamo nello specifico cosa è successo in questi ultimi anni oltre Appennino.

«Dal 17 giugno all'8 dicembre 2012 viene effettuato, come deciso dalla Giunta regionale, il servizio ferroviario sostitutivo mediante autobus sulle seguenti linee: Savigliano-Saluzzo-Cuneo, Mondovì-Cuneo, Alessandria-Ovada, Ceva-Ormea, Asti-Castagnole-Alba, Alessandria-Castagnole, Santhià-Arona, Novi-Tortona, Asti-Chivasso. Sono tratte a bassa frequentazione, sospese già nei periodi estivi o già chiuse al traffico per problemi infrastrutturali. In questo canone rientrano anche la Pinerolo-Torre Pellice e la Bra-Ceva, di competenza dell'Agenzia per la mobilità metropolitana, che assumerà i propri atti amministrativi. Sulle linee Novara-Varallo Sesia e Vercelli-Casale Monferrato viene invece attuato un servizio ferroviario sperimentale a fronte di una riduzione di quello su gomma, in modo da ottenere un aumento delle attuali frequentazioni.»

Questa è la spiegazione, datata 16 giugno 2012, disponibile [sul sito della Regione Piemonte](#), in cui sbrigativamente si fa scendere il sipario su linee storiche, alcune ottocentesche e che da sempre svolgono un ruolo cruciale nella mobilità di provincia. L'ultimo atto di questa tragedia è di ieri, con la sospensione della linea Vercelli - Casale Monferrato, dopo appena poco più di un anno di "sperimentazione" che il sindaco di Casale, l'anno scorso, [aveva salutato con entusiasmo](#). Il gioco è dei bari, e quindi come è ovvio, il tavolo è truccato e non si vince mai.

Le linee tagliate, una breve analisi

Cominciamo la nostra breve analisi dalle linee del cuneese. La **Savigliano - Saluzzo - Cuneo** è sicuramente una linea breve (completata a partire dal 1892), poco meno di 40 chilometri che corre anche su paesi importanti a livello regionale come Saluzzo, in più a Savigliano era possibile l'inter-scambio con la linea Torino - Savona, anche se dal 2003 alcune fermate erano state soppresse. Binario unico e trazione diesel l'hanno fatta ritenere a "bassa frequentazione" e quindi, dal giugno 2012 il servizio passeggeri è stato abolito, a favore di autocorse. Si mantiene attivo invece un scarso servizio merci. Stessa sorte anche per la **Mondovì - Cuneo** soppressa lo stesso 17 giugno 2012 e sostituita da bus.

Anche in questo caso si trattava di una linea breve, meno di 25km non elettrificata e a binario singolo che, in passato, proseguiva fino alla stazione di *Mondovì Breo*, dismessa oramai dalla metà degli anni '80. Quest'area aveva un'alta concentrazione di linee ferroviarie, difatti Mondovì oltre alla stazione tut-tora in esercizio e la stazione di Breo possedeva una terza fermata (*Bastia Mondovì*) lungo la valle del Tanaro, un tempo utilizzata nella linea per Savona. Dal 1933, con l'apertura della variante di Mondovì, tale stazione perse il ruolo principale, venne esclusa dalla tratta diretta verso il savonese e divenne di solo interesse locale. La linea tra Mondovì e Bastia venne dunque interrotta al traffico nel 1985 e dichiarata soppressa due anni dopo. Nel 1994 anche la linea **Brà - Ceva**, che transitava da Bastia Mondovì, venne soppressa a causa dell'evento alluvionale che colpì gran parte del Piemonte meridionale.

A tal proposito è bene ricordare che da tempo esistono fondi destinati al ripristino della tratta Brà - Ceva, ma nessun progetto è stato messo nero su bianco, rendendo l'antico tracciato un ammasso di sterpaglia e fossi. Il terzo caso che coinvolge interamente la "provincia Granda" è quello della **Ormea**

- **Ceva** che, dai fasti del progetto ottocentesco è caduta forse definitivamente in disgrazia.

Da principio tale linea doveva offrire un altro collegamento tra Torino e la Liguria, questa volta con destinazione l'imperiese, attraversando il Col di Nava. Tale progetto non venne mai attuato, ciononostante nel 1938 (e quindi quasi ad inizio guerra) venne fatto un lavoro di elettrificazione totale della linea (quasi 40 chilometri) passando al trifase.

A partire dagli anni '70 la fortuna di questa ferrovia cessò: si tornò tecnologicamente indietro abbandonando la trazione elettrica per il diesel, alcune stazioni vennero declassate a fermate fino allo smantellamento totale, o quasi, dei binari d'incrocio. Le corse durante il periodo estivo vennero cancellate e sostituite da bus, evidentemente per preparare la popolazione locale al nuovo servizio sostitutivo.

Infatti, nonostante il forte comitato che ne chiedeva la salvaguardia, anche questa tratta cadde nella mannaia del giugno 2012.



*La stazione di Ormea
foto: F. Ceragioli, wikipedia.*

Facendo il conto a spanne si capisce bene che solo nei tre/quattro casi citati parliamo di oltre 100 chilometri di linee ferroviarie cancellate!

Non se la cava meglio l'astigiano che, nonostante rimanga una delle provincie più piccole in Italia, poteva vantare un buon servizio ferroviario locale.

Il primo caso è quello della **Asti - Castagnole - Alba**. Nei vari tratti che costituivano questa linea si sono susseguite molte disavventure, non solo dovute a scelte politiche. Negli anni '80 il tratto tra Asti e Castagnole delle Lanze venne bloccato per motivi idrogeologici che necessitarono la realizzazione di una variante, attivata nel 1988. Nel 2003 la linea, che raggiungeva **Mortara** passando da Casale Monferrato, si vede eliminare parte delle stazioni intermedie (otto in totale) rendendo quasi a spola la tratta tra Asti e C. delle Lanze e tra Casale M. e Mortara. In più, a completare l'opera, nel 2010 vennero registrati gravi problemi di stabilità nella lunga **galleria Ozzano**, nei pressi di Ozzano Monferrato, situata al km. 55+336.

Subito Trenitalia e RFI diedero notizia dell'inizio dei lavori per risistemare il tratto, investendo su nuovi binari, nuove traversine ecc. mentre per un periodo limitato venne istituito un servizio sostitutivo su bus. Speso il primo milione di euro però la Regione decise di declassare l'intera linea, e visto che per completare le opere in corso erano necessari ulteriori cinque milioni di euro, si decise di chiudere tutto e lasciare, per sempre, le corriere sostitutive. Tutto questo in soli due anni! Alla faccia dell'organizzazione...

Nello stesso modo si chiude anche la **Alessandria - Alba** e perciò l'intera tratta da Asti viene a mancare. Tale chiusura appare ancora più insensata vista l'apertura nel giugno del 2013 della nuova linea **SFMB**, il servizio ferroviario torinese che collega Alba e Cavallermaggiore utilizzando proprio la stessa tratta che portava ad Alessandria. Sempre nell'astigiano dal 2011 è stata soppressa la linea che conduceva a Chivasso, nodo di primaria importanza nella rete ferroviaria regionale. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad uno spreco di denaro non indifferente, vediamo perché. Nel 1994, abbiamo già avuto modo di dirlo, il 5 e 6 novembre piogge torrenziali causarono lo straripamento dei fiumi Tanaro,

Belbo e Po causando settanta decessi. Nelle grandi città come Asti e Alessandria le zone sommerse erano tra il 40 e il 50% dell'area urbana e anche molte infrastrutture ferroviarie vennero danneggiate o collassarono. Fu il caso del ponte su Po, presso San Sebastiano, sulla linea **Asti - Chivasso** il quale venne quasi abbattuto interrompendo la linea ferroviaria.

I lavori di rifacimento durarono fino al 2000, quando la linea venne riaperta al traffico per la sua interezza con grandi festeggiamenti. Solo undici anni dopo la linea viene sospesa, e soppressa nel giugno 2012. Per completare il quadro del Piemonte meridionale non resta che parlare delle linee dell'Alessandrino. Abbiamo già citato le chiusure delle linee per Alba e del tratto da Casale Monferrato a Mortara, non ci resta che trattare della **Alessandria - Ovada** e della **Novi Ligure - Tortona**. Nel primo caso abbiamo un servizio sospeso per quanto riguarda il traffico passeggeri ma tuttora attivo per le merci provenienti dal VTE di Genova. La linea è, caso quasi unico per le linee secondarie trattate, elettrificata a 3000 V CC dal 1962. Anch'essa viene declassata dal giugno 2012, anche se si parla di una riattivazione parziale delle corse su ferro a partire dal 2015, con l'ingresso di *partner* privati. La linea non serve centri particolarmente noti o rilevanti, ma effettua un servizio di interesse pubblico soprattutto per i pendolari dell'ovadese che studiano e lavorano nel capoluogo. Infine la **Novi Ligure - Tortona**, tratta breve ma che fece la sua parte nella storia delle ferrovie del nord Italia. Il suo utilizzo era essenziale nell'Ottocento, fino ai primi del Novecento, sulla tratta che da Milano portava a Genova. A partire dal 1916, con l'apertura della Succursale dei Giovi, la tratta perse conseguentemente peso strategico. Per quanto riguarda il servizio di Trenitalia, nonostante tutto alcuni treni regionali diretti a Milano transitano ancora su questa linea, non sono previste soste nelle uniche due fermate: Rivalta Scrivia e Pozzolo Formigaro. Sulla

stessa però vengono effettuate corse, sulla linea Arquata Scrivia - Milano, da parte di Trenord. Anche alcuni treni merci percorrono la linea.

L'ultima ciliegina sulla torta per il Monferrato è arrivata a settembre: la chiusura della linea tra Casale Monferrato e Vercelli. Anche in questo caso il preludio al taglio definitivo è stato lo sfoltoimento delle fermate intermedie, fino alla chiusura totale e la sostituzione con autobus. Leggendo in giro però si viene a conoscenza di storie grottesche, come il fatto che l'unico pullman a disposizione non è sufficiente a trasportare tutti i viaggiatori in attesa, e quindi occorre telefonare e farne arrivare un secondo...

Un servizio davvero notevole, non c'è che dire!

Immediatamente si sono scagliati contro la decisione gli utilizzatori fedeli di questa linea, ma nulla serve contro un'idea direttamente figlia degli anni '70 dove un bus è considerato molto migliore rispetto ad un treno.



ALn. 668 in transito presso Pertengo (2000)
foto: Giorgio Stagni

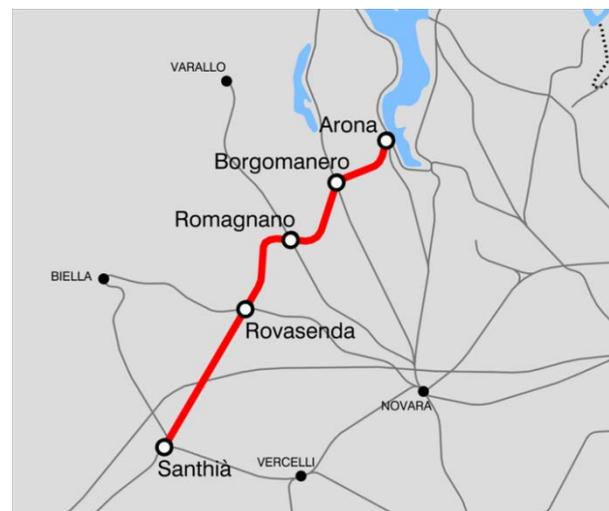
Se Atene piange, Sparta non ride.

Infatti anche il nord del Piemonte non passa proprio un periodo felice, soprattutto la zona di Novara e provincia.

Il caso forse più eclatante è la sospensione della storica linea tra **Arona** e **Santhià**. Questa veniva infatti ritenuta strategica, utile a collegare Torino con la

tratta del Sempione e su di essa viaggiavano persino tratte internazionali che collegavano la Svizzera alla Costa Azzurra francese. Ulteriore beffa è stata la realizzazione del nuovo Passante Ferroviario torinese, in sotterranea, senza permettere il passaggio di treni a trazione diesel in una regione dove un quarto del servizio locale non è eseguito su tratte elettrificate. Il servizio diretto Arona - Torino è stato quindi cancellato, rendendo necessario il cambio treno a Santhià, in quanto la linea era a trazione diesel.

Azzoppata completamente la linea ha avuto solo funzione locale, ed è stata chiusa nel 2012.



Come si vede dallo schema, a Romagnano, la linea per Arona intersecava la linea **Novara - Varallo**. Siccome, con la chiusura della prima, qualcuno poteva mettere in discussione l'operato regionale negli uffici torinesi hanno deciso, da settembre 2013, di cancellare anche questa tratta (lunga più di 50km), anche se è stata salvata *in extremis* garantendo ancora 4 coppie di treni nei feriali e due nei festivi.

A partire dagli anni '80 erano stati fatti lavori di ammodernamento della linea, ma nel solito 2003 cominciò il declassamento di alcune stazioni. Il consiglio regionale di allora, a cavallo tra '90 e 2000, si oppose duramente alla politica dei tagli su questa linea voluta dalle Ferrovie conquistando, con l'aiuto

dei Comuni, un accordo. Solitamente il sistema per disinnescare queste linee secondarie è quella di mettere a nudo lo scarso utilizzo: in questo caso invece il trucco non venne utilizzato, visto che oltre 1,000 pendolari al giorno usavano la linea per raggiungere Novara per motivi di studio e di lavoro. Il servizio, oltre a quello "normale", da Torino al Lago Maggiore è diventato però un business interessante, infatti all'indomani della chiusura della linea per Arona...



Un bella relazione su bus gran turismo diretto al Lago, con orari identici a quelli del treno. Pensarci prima no? Pensare che il treno poteva portare i turisti al Lago Maggiore no?

Resta da affrontare l'ultimo (per ora, viene da aggiungere...) taglio, questa volta nel torinese.

Si tratta infatti della linea **Pinerolo - Torre Pellice**, 16km di linea che evidentemente influivano negativamente. La tratta per Pinerolo è effettuata dal nuovo **SFM di Torino**, mentre invece il restante tratto per Torre Pellice (centro alpino di discreta importanza, con oltre 4 mila abitanti) viene effettuato solo con autobus. Da principio il servizio era diretto da Torino, anche se a Pinerolo era necessario un'inversione di marcia su un ramo diramato esterno, mentre successivamente la tratta venne sdoppiata.

Dal 2000 fino al 2005, a seguito di un evento alluvionale, vennero istituite corse sostitutive che però non cessarono con la ripresa delle corse regolari fer-

roviarie. Il solito grimaldello funzionò alla grande, e dal 2012 le corse in autobus sono le uniche in servizio.



Nell'immagine la grottesca situazione di Torre Pellice: in una mattina di settembre del 2012 sono necessari tre autobus per contenere tutti i passeggeri che avrebbero potuto prendere il treno.

L'area in questione non è comunque nuova a tagli del servizio. Infatti nel 1966 venne soppressa la diramazione **Bricherasio - Barge**, realizzata a fine ottocento per sfruttamento minerario. Quando venne sospeso il traffico viaggiatori la linea aveva appena subito la trasformazione dal trifase alla CC (nel 1961) e la popolazione locale protestò a lungo contro l'imposizione delle corriere. Nel 1970 venne interrotto anche il servizio merci e dal 2010 un tratto di sedime ferroviario è stato trasformato in pista ciclabile.

Conclusioni

Questo massacro che ha interessato quasi il 25% delle linee regionali ha dietro di sé alcune dinamiche:

- ✓ alcune linee avevano effettivamente problemi di origine idrogeologico che necessitavano di urgenti o quanto meno frequenti lavori di consolidamento;

- ✓ problemi di tipo geografico e demografico, in quanto alcune tratte servivano borghi di poche centinaia di abitanti e spesso la stazione era ai margini o distante dai centri abitati;
- ✓ le corse erano ridotte a numeri esigui, che non permettevano un servizio successivamente competitivo (10/15 corse giornaliere);
- ✓ sostanziale silenzio da parte degli enti locali nei precedenti tagli di servizio.

A questo, che possiamo definire come punti a favore della chiusura, occorre però aggiungere altri punti:

- ✓ oltre alle linee citate in questo articolo va ricordato che diverse altre linee, pur mantenute aperte, hanno avuto una drastica limitazione in termini di corse, soprattutto nei giorni festivi, anche su linee interregionali;
- ✓ il servizio autobus sostitutivo non sempre viene effettuato da Trenitalia, ma da ditte locali dipendenti quindi dalla Provincia;
- ✓ in molte delle linee tagliate erano stati effettuati lavori recenti di potenziamento e messa in sicurezza, con spese notevoli;
- ✓ i tagli effettuati nel biennio 2011-2012 e le due del 2013 pesavano circa del 5-6% sull'intero contratto regionale di Trenitalia, che vale circa 230 milioni di euro;
- ✓ i tagli sulle linee minori doveva servire per potenziare le linee maggiori, ma a quanto risulta dall'orario 2012 su nessuna linea piemontese c'è stato un aumento del servizio ferroviario in termini di convogli aggiunti.
- ✓

I casi più stravaganti e di cattiva gestione della *res publica* sono sicuramente gli interventi su linee in procinto di chiudere, come rifacimento dell'armamento tra Mortara e Casale Monferrato durante la chiusura estiva 2010 (e la linea non ha più riaperto),

l'attivazione di copertura radio su tratte chiuse ormai da oltre 8 mesi (Chivasso - Asti) o banalmente la sostituzione dei cartelli recanti il nome della stazione su linee in chiusura entro tre settimane (Alessandria - C. delle Lanze). La strategia, che mi permetto di definire al limite dell'eversione, utilizzata dalle Ferrovie è stata comune in tutto il Piemonte: soppressione delle corse, spesso immotivata e continua, durante il servizio programmato con punte anche del 75%. A tali furberie si aggiungevano anche i casi meteorologici, con soppressioni causa neve ben superiori rispetto al reale rischio di precipitazioni. Tali stratagemmi hanno letteralmente sfiancato l'utente, rendendo di fatto quasi naturale la chiusura di queste linee, divenute di proposito scarsamente utilizzate. Anche la speranza di vedere traslocare l'utente dal treno al bus è spesso stata vana, in quanto i pendolari hanno preferito (strada per strada) utilizzare un mezzo proprio, con il risultato di avere autobus ancora più vuoti dei treni che sono andati a sostituire.

Cosa rimane (da tagliare)

La situazione che abbiamo delineato nelle pagine precedenti lascia davvero poco spazio alle speranze. Sono stati aboliti 536km di linee ferroviarie, cancellate 201 corse ma sono sicuro che, se sarà possibile altre sforbiciate verranno, magari dal prossimo cambio di orario stagionale. La domanda é: **cosa rimane da tagliare?** Eh si, sarà davvero il dilemma della signora Barbara Bonino, attuale assessore regionale ai trasporti, la quale essendosi laureata in Lettere Moderne (con indirizzo storico-Risorgimentale) ha evidentemente qualche idea confusa sulle reti ferroviarie.

Nel sud della Regione ormai non vi è rimasto letteralmente più nulla di sacrificabile, almeno di non limitare il nodo di Acqui Terme che però andrebbe ad intaccare linee dirette in Liguria (verso Ovada e Ge-

nova, o verso il savonese). La tratta tra Acqui e Alessandria ha già subito pesanti limitazioni nelle fermate intermedie (ne restano attive solo tre) ma un ulteriore taglio, anche in direzione Asti, pare poco praticabile, almeno senza correre il rischio di isolare di fatto un'area regionale importante come l'acchese e di penalizzare ulteriormente anche i due capoluoghi (soprattutto Asti).

Discorso analogo per il cuneese che, a parte la ferrovia del Col di Tenda (già diverse volte messa in discussione), ormai è completamente potato dai *rami secchi*. Il capoluogo (oltre all'autostrada citata in precedenza) ha ormai come unica relazione verso il resto della Regione quella verso Fossano, anche se diversi treni proseguono senza rottura di carico fino a Torino PN. Il resto delle tratte cuneesi sono state già smantellate e l'unica che resta è quella diretta a Savona che, a parte la soppressione di qualche stazione/fermata, poco altro può subire.

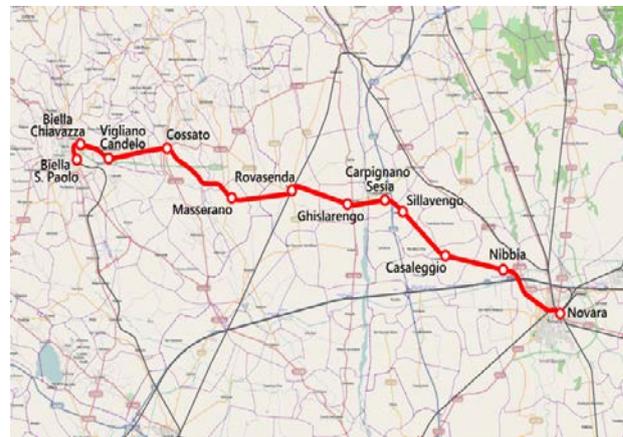
Se il sud del Piemonte non può più sostenere tagli, sicuramente non potranno essercene nell'area torinese, ormai entrata sotto l'ombrellone del SFM.

L'unica linea che forse, potrebbe subire un ridimensionamento è la Chivasso - Ivrea - Aosta, con un taglio delle fermate intermedie prima di Ivrea (anche perché dopo la città è stato già fatto). Ricordiamo poi che ad Ivrea termina il tratto elettrificato, per questo motivo tutti i treni diretti verso la Valle d'Aosta hanno trazione diesel (soprattutto Minuetti).

La mia paura è allora che il drastico taglio possa colpire ulteriormente la zona nord del Piemonte, che è anche quella (insieme alle zone rurali del cuneese) forse più problematica dal punto di vista sociale e demografico.

Le due linee biellesi non hanno subito in questo 2012 nessuna riduzione, ma certamente le tratte per Novara e per Santhià non hanno caratteristiche molto differenti da quelle cancellate. La **Biella - Novara** venne realizzata durante il regime fascista (i lavo-

ri cominciarono nel 1925) e inaugurata nel 1939; subì durante la Resistenza numerosi attentati dinamitardi che ne compromisero la stabilità in alcuni punti.



A partire dalla metà degli anni Cinquanta entrò a far parte delle linee delle Ferrovie dello Stato. Come la maggior parte delle linee minori piemontesi è a binario unico, non elettrificata e ha un percorso di circa 50 chilometri, particolarmente tortuosi e con incroci regolati da PL (cartina sopra). La tratta viene coperta in 48 minuti dai treni "veloci" (ovvero che fanno solo tre/quattro fermate intermedie), invece per i treni che effettuano tutte le fermate occorrono circa 62-63 minuti. Non effettuando servizio in nuclei abitati particolarmente grandi o noti e non intersecando altre linee (l'unica era la **Santhià-Arona** a Rovasenda...) il rischio che possa essere presto declassata è molto alto, considerando anche il fatto che, per raggiungere Novara, sia può passare da Santhià con tempi di percorrenza praticamente uguali. In questo caso la tratta **Santhià - Biella** è infatti più corta, più veloce, con minori fermate intermedie e alla fine competitiva sul prolungamento per Novara. Le poche fermate intermedie sono spesso saltate e il collegamento tra le due città avviene in soli 15-17 minuti, quindi con un treno unico si potrebbero unire tre poli di peso, lasciando ai piccoli borghi vicini al Sesia solo

il contentino di una corriera (e [alcune fermate sono già stata cancellate](#)).

Restano solo due linee da trattare, ma per entrambe pare difficile (fortunatamente) pronosticare un cattiva sorte. Entrambe queste linee si dipartono da Novara e raggiungono rispettivamente **Domodossola** e **Pino-Tronzano**, al confine con la Svizzera. Nella direttrice verso la Svizzera troviamo anche il servizio Trenord tra Luino e Laveno (direzione Gallarate) e TiLo da Luino fino ad oltreconfine, pare quindi improbabile un declassamento delle linea fino a Novara. Occorre però precisare che non esistono collegamenti diretti, infatti per raggiungere il confine è necessario cambiare fino a tre volte il mezzo su cui si viaggia. Sulle tratte brevi invece il servizio parte da Novara, con frequenze non proprio ottimali (circa 1 all'ora con buchi di tre ore nelle fasce di calma). L'altra linea invece conduce a Domodossola e anche in questo caso sembra improbabile un taglio di una linea molto lunga (90km) e che tocca città importanti ed effettua un collegamento importante per tutta la provincia di Verbania. Sicuramente, con le molte fermate lungo la linea non si tratta di un percorso veloce, infatti per completare l'intera tratta occorrono ben 2 ore e 15 minuti.

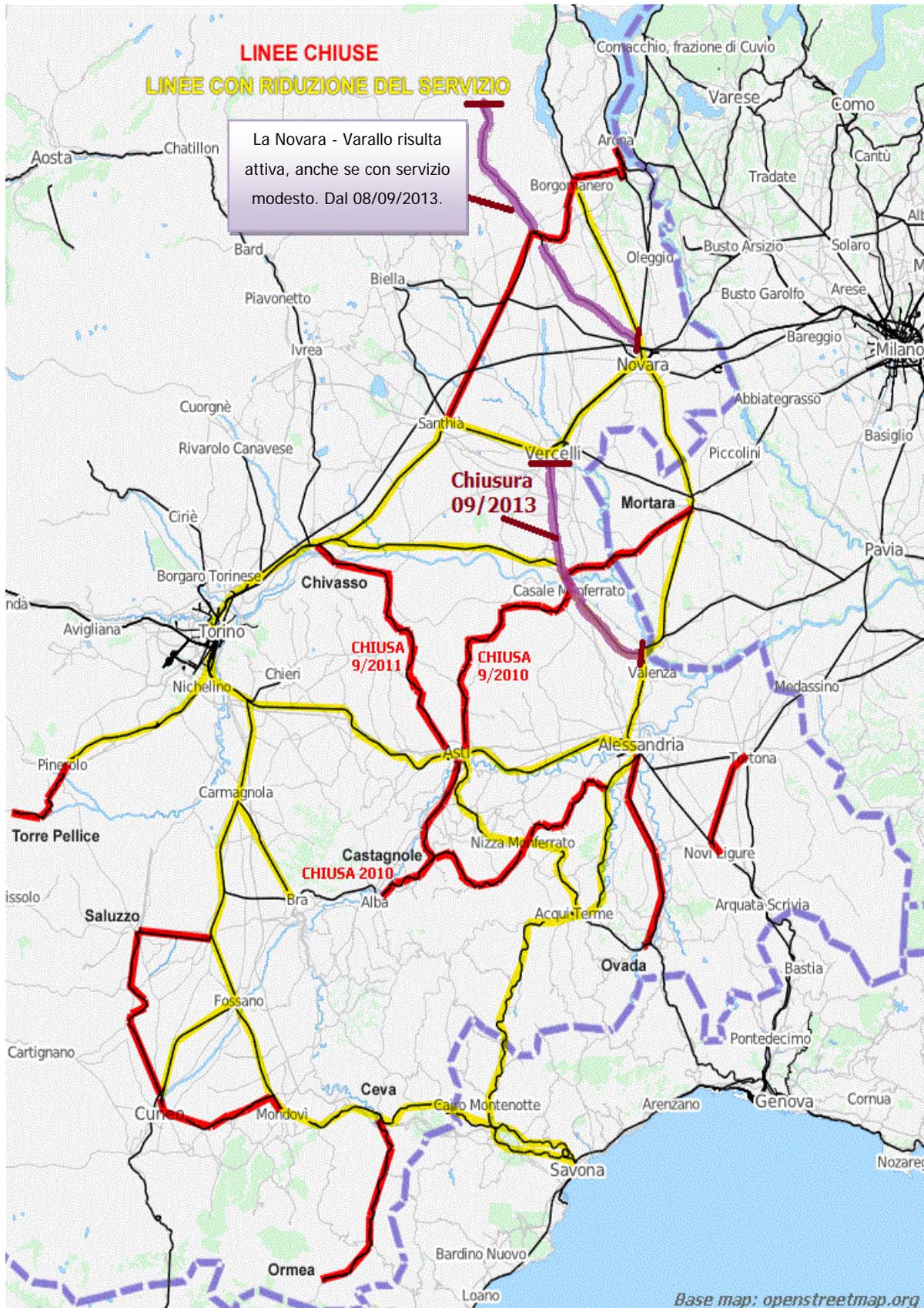
In realtà dal 2014 che [i tagli parrebbero già definiti](#), con la sospensione del servizio tra **Novara e Laveno** e riduzione del servizio sulla **Biella - Novara - Milano** e sulla **Santhià - Biella - Novara**. Staremo a vedere...

Insomma abbiamo visto come la gestione scriteriata del vasto parco ferroviario regionale abbia portato quasi all'asso l'offerta su rotaia. Ulteriori riduzioni del servizio non solo sarebbero gravi ma addirittura fuori da ogni logica, soprattutto considerando come tali linee minori potrebbero avere un ruolo in chiave turistica. Come abbiamo visto in quest'ultima analisi forse un nuovo candidato alla ghigliottina delle linee

ci potrebbe essere, la speranza è che il mio resti solo un pronostico sbagliato e che questo breve, e sofferto, report non finisca in mani sbagliate e faccia da cattivo suggerimento.

Davide Vallese

Associazione Metrogenova.com
twitter - @Lordtiranus165



*Ecco la drammatica situazione dopo l'inizio di settembre del 2013:
in rosso troviamo le tratte chiuse in precedenza, in violetto quelle del 2013.
Le tratte gialle sono quelle che hanno subito delle limitazioni di orario.*