LA STORIA CORRE SUI BINARI



Documenti, racconti, tracciati della Ferrovia Asti-Alba

MOSTRA DOCUMENTARIA

Direzione Generale Archivi

ARCHIVIO di STATO di ASTI

MINISTERO DELLA CULTURA
DIREZIONE GENERALE ARCHIVI
ARCHIVIO DI STATO DI ASTI

COORDINAMENTO
MOBILITA' INTEGRATA
E SOSTENIBILE

LA STORIA CORRE SUI BINARI

DOCUMENTI, RACCONTI, TRACCIATI DELLA FERROVIA ASTI-ALBA

CATALOGO DELLA MOSTRA DOCUMENTARIA

ARCHIVIO DI STATO DI ASTI

11 settembre – 31 ottobre 2023

Con il patrocinio di

MOSTRA ORGANIZZATA DA
Ministero della Cultura – Direzione Generale Archivi
Archivio di Stato di Asti

IN COLLABORAZIONE CON
Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile

CON IL PATROCINIO DI
Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane
Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile
Regione Piemonte
Agenzia della Mobilità Piemontese
Provincia di Asti
Provincia di Cuneo
Comune di Asti
Comune di Alba

RESPONSABILE SCIENTIFICO
Valentina Emanuela Pistarino

IDEAZIONE TESTI, CURATELA E RICERCHE SCIENTIFICHE
Davide Bobba
Laura Dellapiana
Valentina Sant
Giada Saturno
Annamaria Sgambato

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
Archivio storico del Comune di Asti
Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane
Centro storico FIAT
Aldo Riccardi
Antonio Buccolo
Rosa Montersino
Associazione Costigliole Cultura

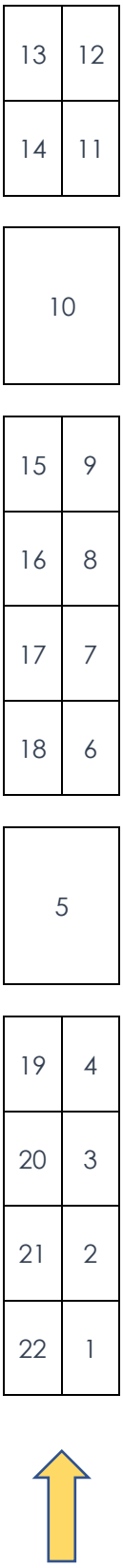
MATERIALE FERROVIARIO STORICO E MODELLISTICO
Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile
Gabriele Balestrino
Mario Didier

PROGETTO GRAFICO
Anthony Mario Liano Pelosi

ALLESTIMENTO
Gabriele Balestrino
Fulvio Bellora
Laura Dellapiana
Mario Didier
Giovanna Fanelli
Valentina Emanuela Pistarino
Roberto Salini
Giada Saturno
Annamaria Sgambato

Si ringraziano in particolare il dott. Paride Candelaresi (Comune di Asti), la Dott.ssa Barbara Molina (Archivio storico del Comune di Asti), la dott.ssa Luisa Bianchi (Comune di Alba), il dott. Giovanni Currado (Agenzia della Mobilità Piemontese), la dott.ssa Elisabetta Ugaglia, Rosa Montersino, Filippo Romagnolo (Associazione Costigliole Cultura), Adriano Parona, Fulvio Bellora, Mario Didier, Gabriele Balestrino, Anthony Pelosi (Co.M.I.S.), Antonio Buccolo, Aldo Riccardi, Loredana Ercolini.

PERCORSO DI VISITA



1 Asti e le sue ferrovie
2 Asti e Alba: due città collegate dal treno
3 Le reazioni dell'opinione pubblica all'apertura della linea
4 Una lettera del 1878
5 Cimeli d'epoca
6 Vita e associazionismo dei ferrovieri
7 Le difficoltà sociali della Seconda Guerra Mondiale
8 Importanti lavori durante il periodo postbellico
9 Le manutenzioni ordinarie e straordinarie
10 Le stazioni tra Alba e Asti nella storia
11-14 Cimeli d'epoca
15 La fermata di Nosserio
16 La fermata di Molini di Isola d'Asti
17 Frane e smottamenti minacciano la ferrovia
18 I tentativi di chiusura degli anni '60
19 Il ponte in regione Salera
20 La costruzione del viadotto negli anni '80
21 La sospensione: gli anni dal 2012 al 2017
22 La rinascita: gli anni dal 2018 al 2023

INGRESSO

In occasione della riapertura al traffico viaggiatori della ferrovia Asti-Alba, l'Archivio di Stato di Asti propone una mostra documentaria inerente alla storia di questo collegamento ferroviario, in collaborazione con il Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile del Piemonte.

Le città di Alba e Asti sono unite da binari che percorrono due linee ferroviarie distinte: il tratto da Alba verso Castagnole delle Lanze fa parte della ferrovia Cavallermaggiore - Cantalupo - Alessandria realizzata tra il 1862 e il 1865, mentre il tratto da Castagnole delle Lanze verso Asti fa parte della ferrovia Castagnole delle Lanze - Asti - Mortara realizzata tra il 1865 e il 1870.

La ferrovia Asti-Alba rimase in esercizio, con periodi di discontinuità, fino al 2010-2012, quando il servizio venne sospeso in entrambe le direzioni a seguito di alcuni cedimenti strutturali dovuti a frane. Nel 2018 un treno storico collegò, per la prima volta dopo otto anni, Asti, Castagnole delle Lanze e Nizza Monferrato. Successivamente, grazie all'intervento della Fondazione FS, si procedette al ripristino del tratto Alba - Neive della linea Alessandria - Cavallermaggiore, sospeso dal 2010. Nel novembre del 2021 un treno storico straordinario inaugurò la riapertura anche di questo tratto che, insieme agli altri già recuperati, venne inserito nel progetto "Binari senza tempo" della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane. Un importante intervento di riqualificazione turistica che ha veicolato l'attenzione sulla necessità di riaprire anche il servizio viaggiatori: grazie all'intervento della politica sollecitato dalle associazioni del territorio, la ferrovia è stata pienamente riattivata quest'anno dal giorno 11 settembre 2023.

Attraverso i numerosi documenti conservati all'interno dei suoi fondi, l'Archivio di Stato di Asti vuole accompagnarvi in un viaggio che ripercorre la storia della ferrovia Asti Alba, con una attenzione particolare al rapporto che le popolazioni dei comuni attraversati dalla linea (Alba, Neive, Barbaresco, Castagnole delle Lanze, Costigliole, Isola d'Asti, Asti) ebbero con il treno, vissuto da sempre non solo come un importantissimo mezzo di trasporto, ma anche come un servizio essenziale per connettere persone, industrie, paesi.

Un importante tema toccato dalla mostra è anche quello delle modifiche alle opere infrastrutturali e al tracciato che la ferrovia subì negli ultimi decenni, con la costruzione del viadotto tra le stazioni di Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole.

Accanto ai documenti d'archivio, le vetrine hanno ospitato preziosissimi cimeli ferroviari gentilmente messi a disposizione dai soci del Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile del Piemonte, nonché riproduzioni di altri documenti e splendide fotografie d'epoca concesse da enti, associazioni culturali e appassionati.

Il giorno 8 ottobre 2023 in occasione della "Domenica di Carta", iniziativa promossa dal Ministero della cultura per valorizzare il patrimonio archivistico e librario delle biblioteche e degli archivi dello Stato, le tematiche affrontate dalla mostra sono state approfondite in una conferenza intitolata "La ferrovia Asti-Alba: storie, ricordi, prospettive", con la partecipazione di esperti di storia ferroviaria e professionisti che hanno condiviso i loro ricordi, le loro esperienze e alcune riflessioni sul futuro e sulle potenzialità di questa linea ferroviaria, che certamente contribuirà oggi come già in passato allo sviluppo del nostro territorio.

Valentina Emanuela Pistarino
Direttrice dell'Archivio di Stato di Asti

Il Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile si occupa dei trasporti regionali Piemontesi con l'obiettivo di migliorarne la qualità e la fruibilità agli utenti.

Negli scopi associativi vi è la promozione e la progettazione della riattivazione delle linee sospese in Piemonte, circa cinquecento chilometri di ferrovie, per questo negli anni di attività ci siamo occupati anche della relazione Asti - Alba, tratta che comprende parte della Cavallermaggiore Cantalupo e parte della Castagnole delle Lanze – Asti – Casale Monferrato – Mortara.

Queste motivazioni ci hanno da subito spinti ad accettare l'invito dell'equipe dell'Archivio di Stato di Asti a fornire un contributo per la realizzazione della mostra dedicata alla riattivazione della Asti – Alba intitolata "La storia corre sui binari" mossi dalla convinzione che ogni iniziativa volta a creare o ad aumentare la cultura in materia di mobilità sostenibile sia da incentivare e da perseguire, senza dimenticare il ruolo importante che la ferrovia ha ricoperto nel passato per lo sviluppo delle aree interne e quello che siamo convinti potenzialmente può avere per il futuro.

Abbiamo perciò cercato di fornire un ausilio che potesse arricchire e caratterizzare il già prezioso e corposo materiale espositivo sapientemente preparato dalle incaricate dell'Archivio di Stato fornendo, grazie a due nostri associati, vestiario e divise ferroviarie, cimeli vari a tema, modellini di convogli che hanno circolato sulla linea protagonista dell'evento.

Abbiamo inoltre partecipato alla realizzazione di un convegno, tenutosi l'8 ottobre 2023, sul tema oggetto della mostra che ha visto la partecipazione di relatori molto preparati che hanno fornito contributi tecnici e storici molto interessanti oltreché formativi arricchiti da racconti avvincenti condivisi con il pubblico da alcuni ferrovieri.

Continueremo la nostra azione di divulgazione della cultura ferroviaria in tutti i suoi aspetti persuasi dal fatto che con lo staff dell'Archivio di Stato si sia avviata una collaborazione proficua ed incisiva che proseguirà con nuovi obiettivi ed iniziative.

Fulvio Bellora
Presidente del Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile

INDICE

Asti e le sue ferrovie..... 7
Asti e Alba: due città collegate dal treno..... 8
Le reazioni dell'opinione pubblica all'apertura della linea..... 13
Una lettera del 1878..... 17
Cimeli d'epoca..... 20
Vita e associazionismo dei ferrovieri..... 21
Le difficoltà sociali della Seconda Guerra Mondiale..... 26
Importanti lavori durante il periodo postbellico..... 30
Le manutenzioni ordinarie e straordinarie..... 34
Le stazioni tra Alba e Asti nella storia..... 38
Cimeli d'epoca..... 49
La fermata di Nosserio..... 55
La fermata di Molini di Isola d'Asti..... 61
Frane e smottamenti minacciano la ferrovia..... 65
I tentativi di chiusura degli anni '60..... 67
Il ponte in regione Salera..... 71
La costruzione del viadotto negli anni '80..... 75
La sospensione: gli anni dal 2012 al 2017..... 79
La rinascita: gli anni dal 2018 al 2023..... 82
"La ferrovia Asti-Alba: storie, ricordi, prospettive"..... 85
Fonti archivistiche..... 90
Bibliografia..... 93

ABBREVIAZIONI

ASAT – Archivio di Stato di Asti
ASCAT – Archivio storico comunale di Asti
ACSF – Archivio Centro Storico Fiat
ALS – Archivio La Stampa
Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità integrata e Sostenibile del Piemonte
Fondazione FS Italiane – Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane

Asti e le sue ferrovie

La città di Asti, posta in posizione centrale sul territorio regionale, si configura come un centro nevralgico per il traffico ferroviario, essendo la sua stazione un crocevia per quattro diverse linee, ben visibili sulla mappa di catasto esposta, costruite tra il 1848 e il 1912: Torino-Genova, Asti-Chivasso, Asti-Acqui Terme-Genova, Castagnole delle Lanze-Asti-Casale Monferrato-Mortara. Quest'ultima linea, della quale si possono individuare i due tronchi, nel tratto tra Asti e Castagnole delle Lanze fa parte del percorso ferroviario che collega le città di Asti e Alba oggetto della nostra mostra. Attraverso le fonti documentarie conservate dall'Archivio di Stato di Asti ripercorreremo la storia di questa ferrovia fino alla sua sospensione nel 2010-2012, per poi lasciare spazio alle riflessioni e alla voce della popolazione in occasione della sua recente riapertura.



ASAT, fondi catastali, quadro d'unione della città di Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 del XX secolo (dettaglio)

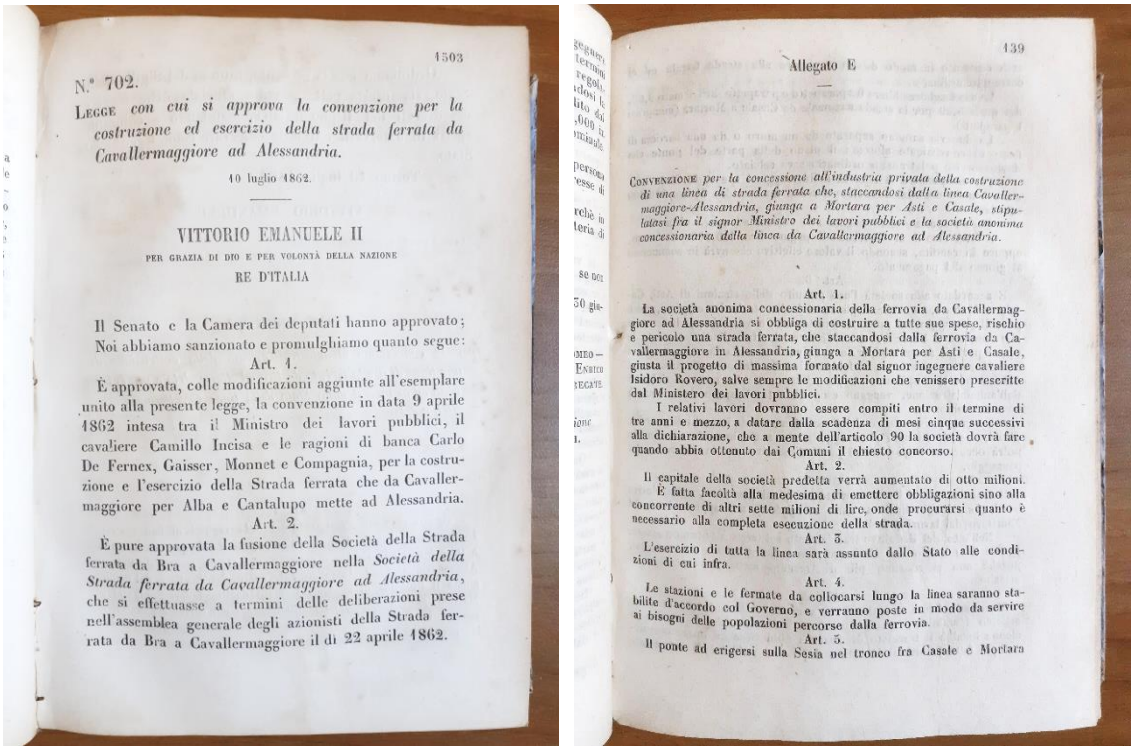
Asti e Alba: due città collegate dal treno

Le città di Alba e Asti, come ben esemplificato dalla mappa esposta, realizzata dalle Ferrovie dello Stato nel 1959, sono collegate da un percorso ferroviario che oggi tocca le località di servizio intermedie di Neive (CN), Castagnole delle Lanze (AT), Motta di Costigliole d'Asti (AT), Isola d'Asti (AT), ed è costituito in realtà da due linee distinte, costruite a pochi anni di distanza l'una dall'altra alla fine del XIX secolo. Il tratto Alba-Castagnole delle Lanze, infatti, fa parte della ferrovia Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria, la cui realizzazione venne autorizzata con il Regio Decreto n. 702 del 10 luglio 1862 "*Legge con cui si approva la convenzione per la costruzione ed esercizio della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria*" e completata nel 1865. La diramazione tra Castagnole delle Lanze e Asti è parte, invece, della ferrovia Castagnole delle Lanze-Asti-Casale Monferrato-Mortara, la cui costruzione venne approvata nel 1865 con Regio decreto n. 2279 "*Legge pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno, colla cessione di quelle governative*". I lavori per questa diramazione terminarono nel 1870 completando il collegamento tra Asti e Alba.

Entrambe le linee vennero ideate e progettate non solo per favorire il movimento delle popolazioni di quei territori collinari, dedite prevalentemente all'agricoltura e per le quali il treno e le tramvie costituivano all'epoca l'iconica porta verso il mondo, ma soprattutto per agevolare il traffico dei prodotti e delle merci, nonché del vino. Il collegamento con Alessandria e con Mortara, infatti, avrebbe permesso di far giungere più velocemente i prodotti presso i grandi centri di smistamento di Novara e Milano, e da lì verso il Nord Europa.

La ferrovia Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria fu amministrata inizialmente dalla *Società della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria*, mentre la ferrovia Castagnole Lanze-Asti-Mortara venne gestita dalla *Società Anonima delle Ferrovie del Monferrato*, che assunse in seguito anche il controllo della prima. Nel 1865 la *Società per le Ferrovie dell'Alta Italia* subentrò alle due società e nel 1885 la linea passò sotto la direzione della *Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo*. Le nascenti Ferrovie dello Stato, infine, nel 1905 sostituirono buona parte delle singole società per la gestione delle reti ferroviarie nelle diverse regioni.

Originariamente, il tratto ferroviario tra Alba e Asti prevedeva più fermate rispetto a quelle attuali: infatti, tra le due città si incontravano le località di servizio di Barbaresco, Neive, Castagnole delle Lanze, Nosserio (frazione di Costigliole d'Asti), Isola d'Asti, frazione Molini di Isola d'Asti, San Marzanotto Piana, Asti Boana.



1503

N.° 702.

LEGGE *con cui si approva la convenzione per la costruzione ed esercizio della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria.*

10 luglio 1862.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata, colle modificazioni aggiunte all'esemplare unito alla presente legge, la convenzione in data 9 aprile 1862 intesa tra il Ministro dei lavori pubblici, il cavaliere Camillo Incisa e le ragioni di banca Carlo De Fernex, Gaisser, Monnet e Compagnia, per la costruzione e l'esercizio della Strada ferrata che da Cavallermaggiore per Alba e Cantalupo mette ad Alessandria.

Art. 2.

È pure approvata la fusione della Società della Strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore nella *Società della Strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria*, che si effettuasse a termini delle deliberazioni prese nell'assemblea generale degli azionisti della Strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore il dì 22 aprile 1862.

Allegato E

1139

CONVENZIONE *per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di strada ferrata che, staccandosi dalla linea Cavallermaggiore-Alessandria, giunga a Mortara per Asti e Casale, stipulatasi fra il signor Ministro dei lavori pubblici e la società anonima concessionaria della linea da Cavallermaggiore ad Alessandria.*

Art. 1.

La società anonima concessionaria della ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria si obbliga di costruire a tutte sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata, che staccandosi dalla ferrovia da Cavallermaggiore in Alessandria, giunga a Mortara per Asti e Casale, giusta il progetto di massima formato dal signor ingegnere cavaliere Isidoro Rovero, salve sempre le modificazioni che venissero prescritte dal Ministero dei lavori pubblici.

I relativi lavori dovranno essere compiti entro il termine di tre anni e mezzo, a datare dalla scadenza di mesi cinque successivi alla dichiarazione, che a mente dell'articolo 90 la società dovrà fare quando abbia ottenuto dai Comuni il chiesto concorso.

Art. 2.

Il capitale della società predetta verrà aumentato di otto milioni.

È fatta facoltà alla medesima di emettere obbligazioni sino alla concorrente di altri sette milioni di lire, onde procurarsi quanto è necessario alla completa esecuzione della strada.

Art. 3.

L'esercizio di tutta la linea sarà assunto dallo Stato alle condizioni di cui infra.

Art. 4.

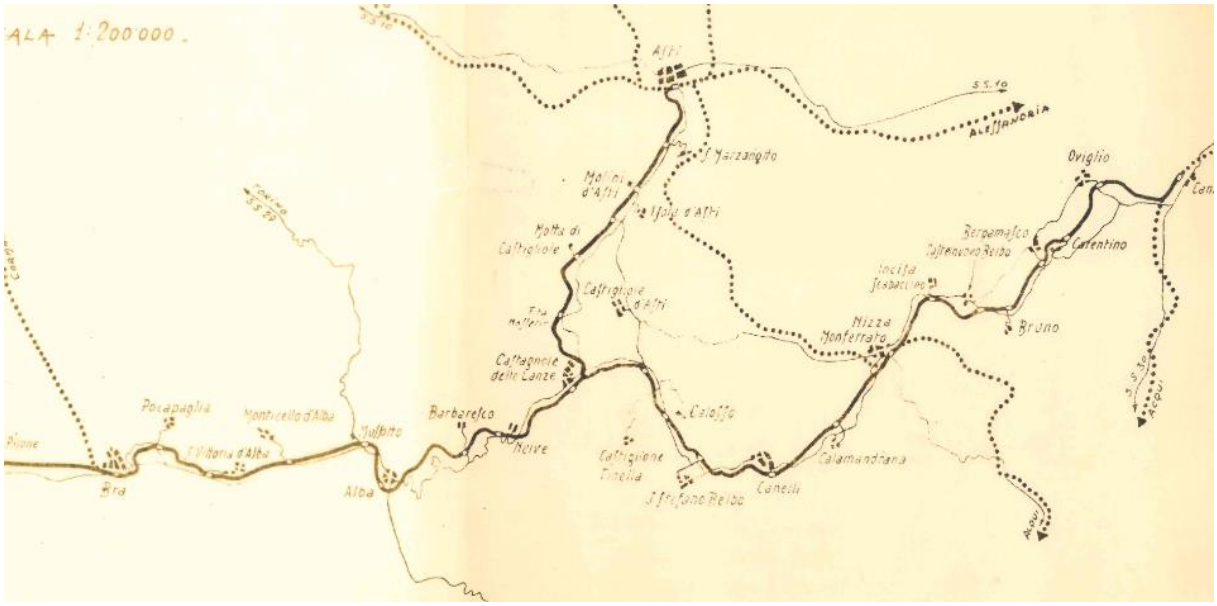
Le stazioni e le fermate da collocarsi lungo la linea saranno stabilite d'accordo col Governo, e verranno poste in modo da servire ai bisogni delle popolazioni percorse dalla ferrovia.

Art. 5.

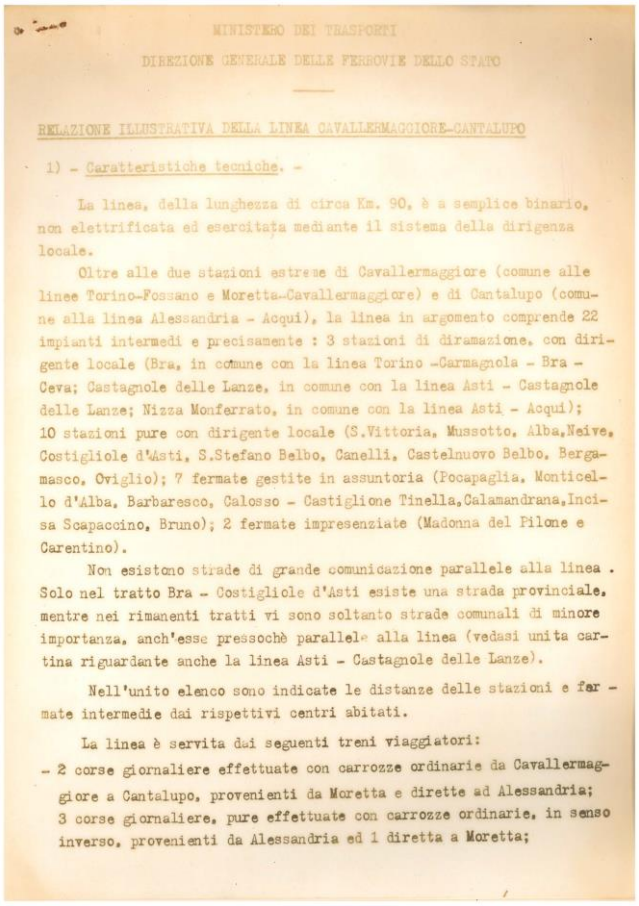
Il ponte ad erigersi sulla Sesia nel tronco fra Casale e Mortara

ASAT, volume Leggi e Decreti del Regno d'Italia, legge n. 702, Stamperia Reale, Torino, 1862: "Legge con cui si approva la convenzione per la costruzione ed esercizio della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria."

ASAT, Volume Leggi e Decreti del Regno d'Italia, legge n. 2279, Stamperia Reale, Torino, 1865: "Legge pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno, colla concessione di quelle governative", allegato E "Convenzione per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di strada ferrata che, staccandosi dalla linea Cavallermaggiore-Alessandria, giunga a Mortara per Asti e Casale, stipulatasi fra il signor Ministro dei lavori pubblici e la società anonima concessionaria della linea da Cavallermaggiore ad Alessandria".



ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298, fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie-Affari generali", sottofascicolo 2, documento di descrizione della linea Asti-Castagnole, mappa, Ferrovie dello Stato, 1959 (dettaglio)



MINISTERO DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA LINEA CAVALLERMAGGIORE-CANTALUPO

1) - Caratteristiche tecniche. -

La linea, della lunghezza di circa Km. 90, è a semplice binario, non elettrificata ed esercitata mediante il sistema della dirigenza locale.

Oltre alle due stazioni estreme di Cavallermaggiore (comune alle linee Torino-Fossano e Moretta-Cavallermaggiore) e di Cantalupo (comune alla linea Alessandria - Acqui), la linea in argomento comprende 22 impianti intermedi e precisamente : 3 stazioni di diramazione, con dirigente locale (Bra, in comune con la linea Torino -Carmagnola - Bra - Ceva; Castagnole delle Lanze, in comune con la linea Asti - Castagnole delle Lanze; Nizza Monferrato, in comune con la linea Asti - Acqui); 10 stazioni pure con dirigente locale (S.Vittoria, Mussotto, Alba, Neive, Costigliole d'Asti, S.Stefano Belbo, Canelli, Castelnuovo Belbo, Bergamasco, Oviglio); 7 fermate gestite in assuntoria (Pocapaglia, Monticello d'Alba, Barbaresco, Calosso - Castiglione Tinella, Calamandrana, Incisa Scapaccino, Bruno); 2 fermate impresenziate (Madonna del Pilone e Carentino).

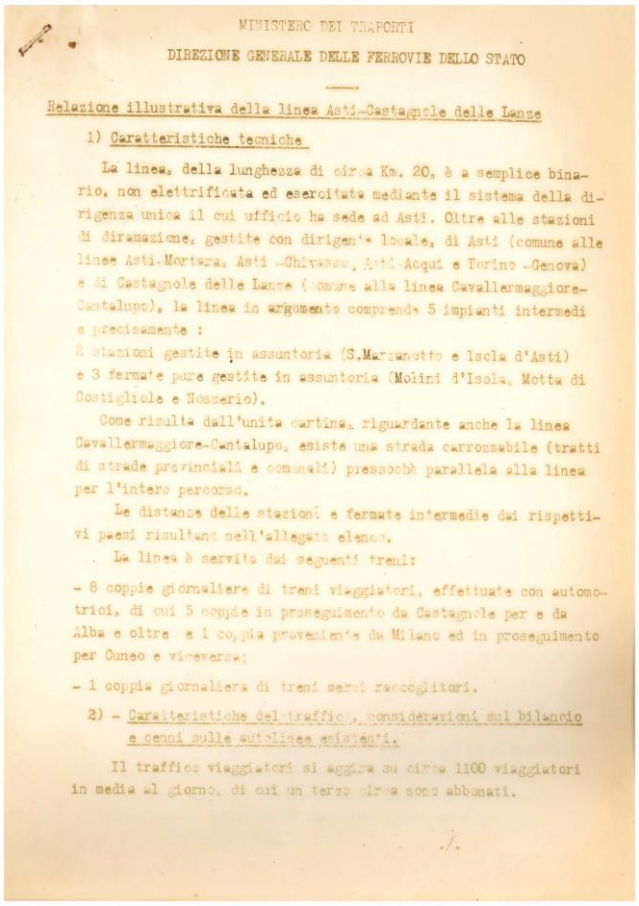
Non esistono strade di grande comunicazione parallele alla linea . Solo nel tratto Bra - Costigliole d'Asti esiste una strada provinciale, mentre nei rimanenti tratti vi sono soltanto strade comunali di minore importanza, anch'esse pressochè parallele alla linea (vedasi unita cartina riguardante anche la linea Asti - Castagnole delle Lanze).

Nell'unito elenco sono indicate le distanze delle stazioni e fermate intermedie dai rispettivi centri abitati.

La linea è servita dai seguenti treni viaggiatori:

- 2 corse giornaliere effettuate con carrozze ordinarie da Cavallermaggiore a Cantalupo, provenienti da Moretta e dirette ad Alessandria; 3 corse giornaliere, pure effettuate con carrozze ordinarie, in senso inverso, provenienti da Alessandria ed 1 diretta a Moretta;

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298, fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie-Affari generali" sottofascicolo 3, documento di descrizione della linea Cavallermaggiore - Cantalupo - Alessandria, Ferrovie dello Stato, 1959



MINISTERO DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Relazione illustrativa della linea Asti-Castagnole delle Lanze

1) Caratteristiche tecniche

La linea, della lunghezza di circa Km. 20, è a semplice binario, non elettrificata ed esercitata mediante il sistema della dirigenza unica il cui ufficio ha sede ad Asti. Oltre alle stazioni di diramazione, gestite con dirigente locale, di Asti (comune alle linee Asti-Mortara, Asti -Chivasso, Asti-Acqui e Torino -Genova) e di Castagnole delle Lanze (comune alla linea Cavallermaggiore-Cantalupo), la linea in argomento comprende 5 impianti intermedi e precisamente :

2 stazioni gestite in assuntoria (S.Marzanotto e Isola d'Asti) e 3 fermate pure gestite in assuntoria (Molini d'Isola, Motta di Costigliole e Nosserio).

Come risulta dall'unita cartina, riguardante anche la linea Cavallermaggiore-Cantalupo, esiste una strada carrozzabile (tratti di strade provinciali e comunali) pressochè parallela alla linea per l'intero percorso.

Le distanze delle stazioni e fermate intermedie dai rispettivi paesi risultano nell'allegato elenco.

La linea è servita dai seguenti treni:

- 8 coppie giornaliere di treni viaggiatori, effettuate con automotrici, di cui 5 coppie in proseguimento da Castagnole per e da Alba e oltre e 1 coppia proveniente da Milano ed in proseguimento per Cuneo e viceversa;
- 1 coppia giornaliera di treni merci raccoglitori.

2) - Caratteristiche del traffico, considerazioni sul bilancio e cenni sulle autolinee esistenti.

Il traffico viaggiatori si aggira su circa 1100 viaggiatori in media al giorno, di cui un terzo circa sono abbonati.

./.

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298, fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie-Affari generali", sottofascicolo 2, documento di descrizione della linea Asti-Castagnole con mappa, Ferrovie dello Stato, 1959



ANNO UNDECIMO

10 Giugno 1875

L'INDICATORE UFFICIALE

ORARIO

periodico mensile

DELLE FERROVIE DEL REGNO

E DEI

PIROSCAFI SUI LAGHI

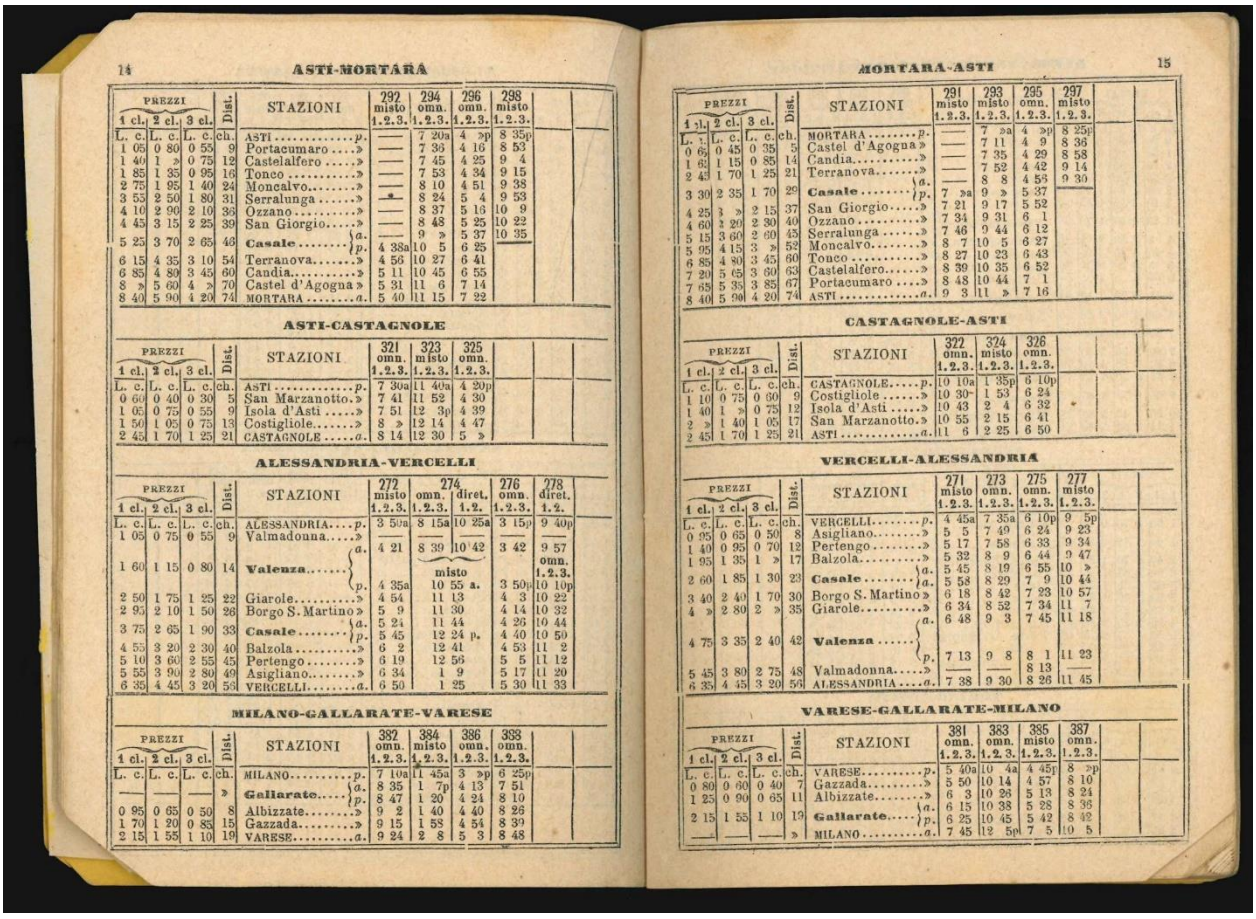
UNICA PUBBLICAZIONE AMMESSA PER LA VENDITA NELLE LIBRERIE DELLE FERROVIE

Centesimi 40

DIREZIONE

TORINO - Tipografia EREDI BOTTA.

Tipografia EREDI BOTTA.



14 ASTI-MORTARA

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	292 misto 1.2.3.	294 omn. 1.2.3.	296 omn. 1.2.3.	298 misto 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	ASTI ..... p.	——	7 20a	4 »p	8 35p
1 05	0 80	0 55	9	Portacumaro .... »	——	7 36	4 16	8 53
1 40	1 »	0 75	12	Castelalfero .... »	——	7 45	4 25	9 4
1 85	1 35	0 95	16	Tonco ..... »	——	7 53	4 34	9 15
2 75	1 95	1 40	24	Moncalvo..... »	——	8 10	4 51	9 38
3 55	2 50	1 80	31	Serralunga ..... »	*	8 24	5 4	9 53
4 10	2 90	2 10	36	Ozzano..... »	——	8 37	5 18	10 9
4 45	3 15	2 25	39	San Giorgio..... »	——	8 48	5 25	10 22
				a.	——	9 »	5 37	10 35
5 25	3 70	2 65	46	**Casale** ..... p.	4 38a	10 5	6 25	
6 15	4 35	3 10	54	Terranova..... »	4 56	10 27	6 41	
6 85	4 80	3 45	60	Candia..... »	5 11	10 45	6 55	
8 »	5 60	4 »	70	Castel d'Agogna »	5 31	11 6	7 14	
8 40	5 90	4 20	74	MORTARA ..... a.	5 40	11 15	7 22	

ASTI-CASTAGNOLE

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	321 omn. 1.2.3.	323 misto 1.2.3.	325 omn. 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	ASTI ..... p.	7 30a	11 40a	4 20p
0 60	0 40	0 30	5	San Marzanotto. »	7 41	11 52	4 30
1 05	0 75	0 55	9	Isola d'Asti ..... »	7 51	12 3p	4 39
1 50	1 05	0 75	13	Costigliole..... »	8 »	12 14	4 47
2 45	1 70	1 25	21	CASTAGNOLE ..... a.	8 14	12 30	5 »

ALESSANDRIA-VERCELLI

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	272 misto 1.2.3.	274 omn. 1.2.3.	274 diret. 1.2.	276 omn. 1.2.3.	278 diret. 1.2.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	ALESSANDRIA.... p.	3 50a	8 15a	10 25a	3 15p	9 40p
1 05	0 75	0 55	9	Valmadonna..... »	——	——	——	——	——
				a.	4 21	8 39	10 42	3 42	9 57
1 60	1 15	0 80	14	**Valenza**.....		misto			omn. 1.2.3.
				p.	4 35a	10 55 a.		3 50p	10 10p
2 50	1 75	1 25	22	Giarole..... »	4 54	11 13		4 3	10 22
2 95	2 10	1 50	26	Borgo S. Martino »	5 9	11 30		4 14	10 32
				a.	5 24	11 44		4 26	10 44
3 75	2 65	1 90	33	**Casale** ..... p.	5 45	12 24 p.		4 40	10 50
4 55	3 20	2 30	40	Balzola..... »	6 2	12 41		4 53	11 2
5 10	3 60	2 55	45	Pertengo..... »	6 19	12 56		5 5	11 12
5 55	3 90	2 80	49	Asigliano..... »	6 34	1 9		5 17	11 20
6 35	4 45	3 20	56	VERCELLI..... a.	6 50	1 25		5 30	11 33

MILANO-GALLARATE-VARESE

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	382 omn. 1.2.3.	384 misto 1.2.3.	386 omn. 1.2.3.	388 omn. 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	MILANO..... p.	7 10a	11 45a	3 »p	6 25p
——	——	——	»	**Gallarate**.....	8 35	1 7p	4 13	7 51
				p.	8 47	1 20	4 24	8 10
0 95	0 65	0 50	8	Albizzate..... »	9 2	1 40	4 40	8 26
1 70	1 20	0 85	15	Gazzada..... »	9 15	1 58	4 54	8 39
2 15	1 55	1 10	19	VARESE..... a.	9 24	2 8	5 3	8 48

15 MORTARA-ASTI

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	291 misto 1.2.3.	293 misto 1.2.3.	295 omn. 1.2.3.	297 misto 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	MORTARA ..... p.	——	7 »a	4 »p	8 25p
0 65	0 45	0 35	5	Castel d'Agogna »	——	7 11	4 9	8 36
1 65	1 15	0 85	14	Candia..... »	——	7 35	4 29	8 58
2 45	1 70	1 25	21	Terranova..... »	——	7 52	4 42	9 14
				a.	——	8 8	4 58	9 30
3 30	2 35	1 70	29	**Casale** ..... p.	7 »a	9 »	5 37	
4 25	3 »	2 15	37	San Giorgio..... »	7 21	9 17	5 52	
4 60	3 20	2 30	40	Ozzano..... »	7 34	9 31	6 1	
5 15	3 60	2 60	45	Serralunga ..... »	7 46	9 44	6 12	
5 95	4 15	3 »	52	Moncalvo..... »	8 7	10 5	6 27	
6 85	4 80	3 45	60	Tonco ..... »	8 27	10 23	6 43	
7 20	5 05	3 60	63	Castelalfero..... »	8 39	10 35	6 52	
7 65	5 35	3 85	67	Portacumaro .... »	8 48	10 44	7 1	
8 40	5 90	4 20	74	ASTI ..... a.	9 3	11 »	7 16	

CASTAGNOLE-ASTI

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	322 omn. 1.2.3.	324 misto 1.2.3.	326 omn. 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	CASTAGNOLE..... p.	10 10a	1 35p	6 10p
1 10	0 75	0 60	9	Costigliole ..... »	10 30	1 53	6 24
1 40	1 »	0 75	12	Isola d'Asti ..... »	10 43	2 4	6 32
2 »	1 40	1 05	17	San Marzanotto. »	10 55	2 15	6 41
2 45	1 70	1 25	21	ASTI ..... a.	11 6	2 25	6 50

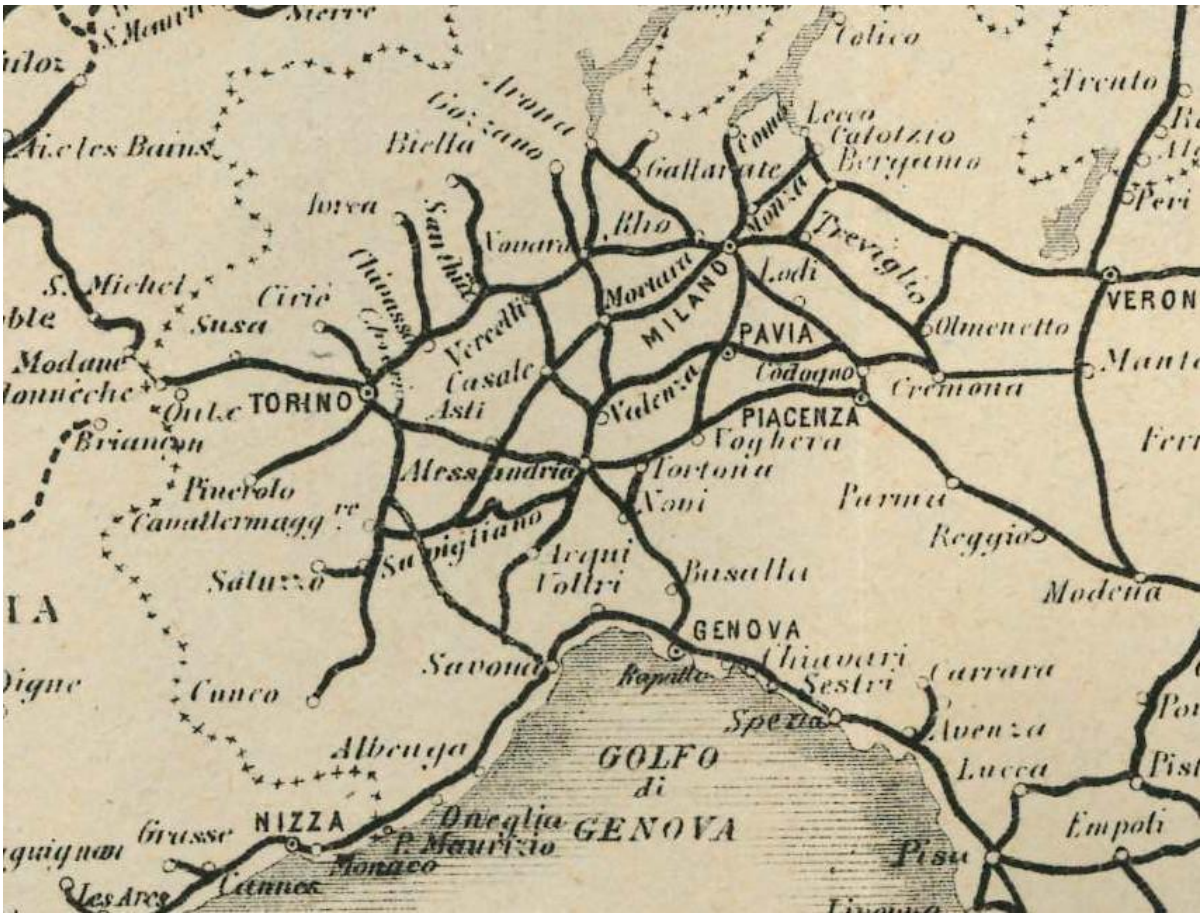
VERCELLI-ALESSANDRIA

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	271 misto 1.2.3.	273 omn. 1.2.3.	275 omn. 1.2.3.	277 misto 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	VERCELLI..... p.	4 45a	7 35a	6 10p	9 5p
0 95	0 65	0 50	8	Asigliano..... »	5 5	7 49	6 24	9 23
1 40	0 95	0 70	12	Pertengo..... »	5 17	7 58	6 33	9 34
1 95	1 35	1 »	17	Balzola..... »	5 32	8 9	6 44	9 47
				a.	5 45	8 19	6 55	10 »
2 60	1 85	1 30	23	**Casale** ..... a.	5 58	8 29	7 9	10 44
3 40	2 40	1 70	30	Borgo S. Martino »	6 18	8 42	7 23	10 57
4 »	2 80	2 »	35	Giarole..... »	6 34	8 52	7 34	11 7
				a.	6 48	9 3	7 45	11 18
4 75	3 35	2 40	42	**Valenza**				
				p.	7 13	9 8	8 1	11 23
5 45	3 80	2 75	48	Valmadonna..... »	——	——	8 13	——
6 35	4 45	3 20	56	ALESSANDRIA.... a.	7 38	9 30	8 26	11 45

VARESE-GALLARATE-MILANO

PREZZI 1 cl.	2 cl.	3 cl.	Dist.	STAZIONI	381 omn. 1.2.3.	383 omn. 1.2.3.	385 misto 1.2.3.	387 omn. 1.2.3.
L. c.	L. c.	L. c.	ch.	VARESE..... p.	5 40a	10 4a	4 45p	8 »p
0 80	0 60	0 40	7	Gazzada..... »	5 50	10 14	4 57	8 10
1 25	0 90	0 65	11	Albizzate..... »	6 3	10 26	5 13	8 24
				a.	6 15	10 38	5 28	8 36
2 15	1 55	1 10	19	**Gallarate**..... p.	6 25	10 45	5 42	8 42
——	——	——	»	MILANO..... a.	7 45	12 5p	7 5	10 5

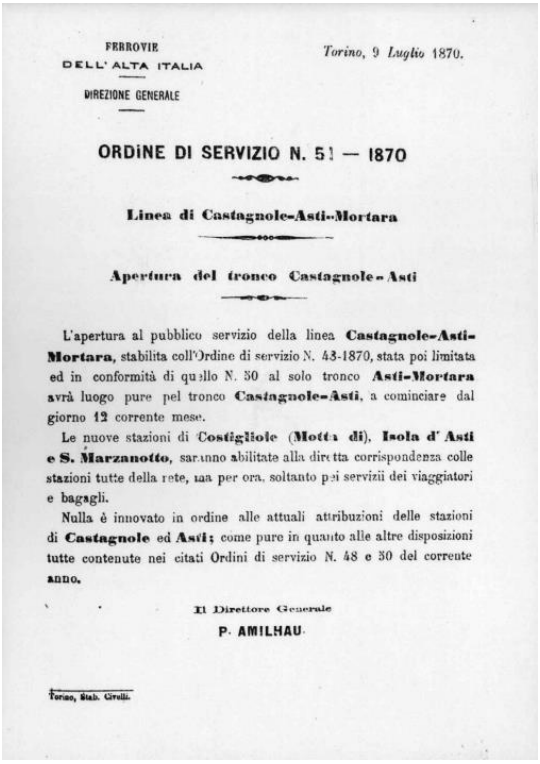
ASAT, Fondo Cocconito di Montiglio, mazzo 143, "L'indicatore ufficiale – Orario periodico mensile delle ferrovie del Regno e dei piroscafi sui laghi", 1875: copertina e pp. 14-15 riportanti l'orario delle tratte Castagnole delle Lanze-Asti e Asti-Mortara nel 1875



ASAT, Fondo Cocconito di Montiglio, mazzo 143, "L'indicatore ufficiale – Orario periodico mensile delle ferrovie del Regno e dei piroscafi sui laghi", 1875: dettaglio della mappa allegata raffigurante la situazione delle ferrovie piemontesi nel 1875

Le reazioni dell'opinione pubblica all'apertura della linea

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, come già accennato, le ferrovie erano considerate una infrastruttura fondamentale e le vicende legate ad esse suscitavano grande interesse e dibattito nella popolazione. Le due linee di cui descriviamo la storia non facevano eccezione, come testimoniato da una serie di documenti.
Nel mese di giugno del 1865 venne pubblicato ad Asti, dalla tipografia Raspi, un opuscolo anonimo, intitolato "*Sulla ferrovia tra Castagnole Lanze Asti e Mortara – Osservazioni di un astigiano*", contro la costruzione della diramazione ferroviaria non tanto riguardo la sua utilità per la popolazione, quanto per il fatto che i costi di realizzazione e di gestione erano considerati eccessivi in rapporto ai futuri benefici per la città di Asti. L'anonimo astigiano, inoltre, accusava la società appaltatrice di sfruttare i profitti dalla ferrovia a fronte di un impegno economico misero, generosamente messo a disposizione invece dai Comuni interessati. Poco dopo, sul numero del 7 luglio 1865 del periodico "*Il cittadino di Asti*", molto diffuso all'epoca, uscì un articolo a firma del Cav. Avv. Mongini, che controbatté punto per punto alle accuse del libello anonimo, difendendo l'importanza della ferrovia e l'onestà della società che di lì a pochi anni ne diresse l'esercizio.
Nel 1870, ad ulteriore dimostrazione dell'interesse che le ferrovie esercitavano sulla popolazione locale, la tipografia torinese Paravia pubblicò un suggestivo volume intitolato "*In ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria – Cenni di Luigi Rocca*", nel quale l'Ing. Luigi Rocca, neivese, accompagnava il lettore in un viaggio ideale lungo tutta la linea, descrivendo con precisione non solo le infrastrutture principali (gallerie, ponti, stazioni e caselli), ma anche le località principali e i panorami che si potevano ammirare lungo la tratta, precedendo idealmente quei viaggi turistici che oggi, da qualche anno, accompagnano i visitatori del nostro territorio alla scoperta delle sue eccellenze grazie ai treni storici della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane. In modo molto evocativo, l'Ing. Rocca scrive nell'Introduzione: "*(…) non so bene se a chi deve percorrerla, non sarà forse più caro assai l'affacciarsi al finestrino ad osservare i sempre grati prospetti che per lo più da ambo i lati si scoprono piuttosto che fissar gli occhi su queste pagine*".



FERROVIE
DELL'ALTA ITALIA

DIREZIONE GENERALE

Torino, 9 Luglio 1870.

ORDINE DI SERVIZIO N. 51 — 1870

Linea di Castagnole-Asti-Mortara

Apertura del tronco Castagnole-Asti

L'apertura al pubblico servizio della linea **Castagnole-Asti-Mortara**, stabilita coll'Ordine di servizio N. 43-1870, stata poi limitata ed in conformità di quello N. 50 al solo tronco **Asti-Mortara** avrà luogo pure pel tronco **Castagnole-Asti**, a cominciare dal giorno 12 corrente mese.

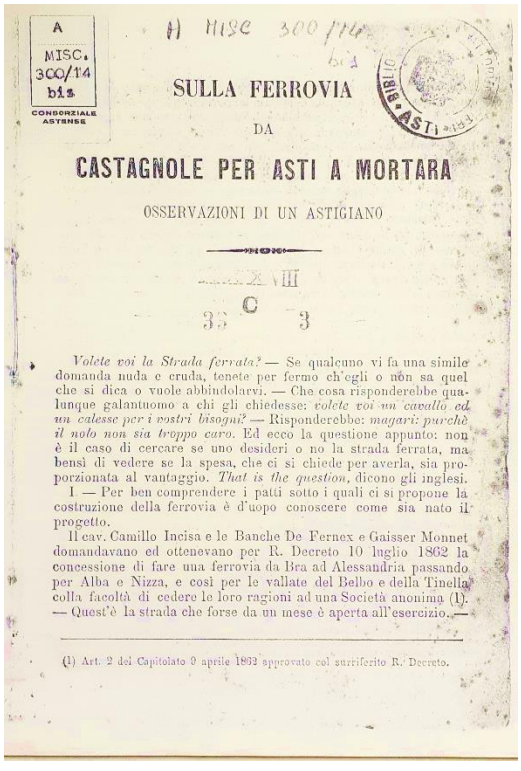
Le nuove stazioni di **Costigliole (Motta di)**, **Isola d'Asti e S. Marzanotto**, saranno abilitate alla diretta corrispondenza colle stazioni tutte della rete, ma per ora, soltanto pei servizii dei viaggiatori e bagagli.

Nulla è innovato in ordine alle attuali attribuzioni delle stazioni di **Castagnole** ed **Asti**; come pure in quanto alle altre disposizioni tutte contenute nei citati Ordini di servizio N. 48 e 50 del corrente anno.

Il Direttore Generale
P. AMILHAU

Torino, Stab. Civelli.

Ordine di servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia del 1870 con cui si dispone l'apertura della ferrovia Asti - Castagnole Lanze - Mortara (collezione privata Aldo Riccardi)



A
MISC.
300/14
bis
CONSORZIALE ASTENSE

SULLA FERROVIA
DA
CASTAGNOLE PER ASTI A MORTARA

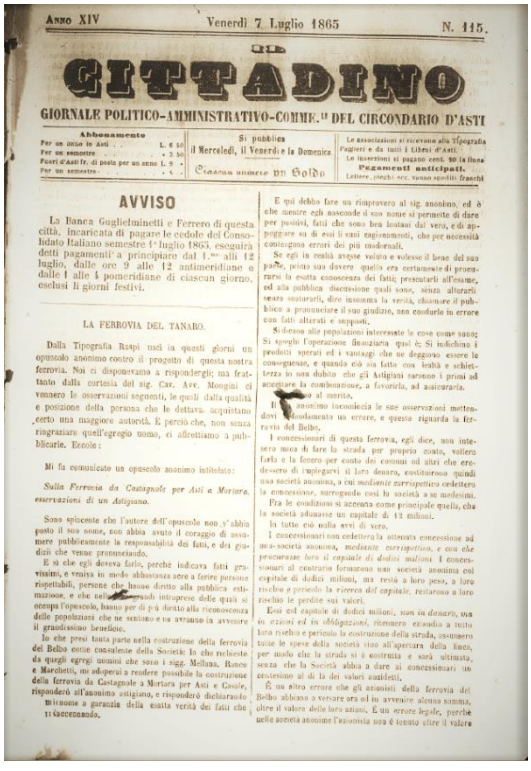
OSSERVAZIONI DI UN ASTIGIANO

Volete voi la Strada ferrata? — Se qualcuno vi fa una simile domanda nuda e cruda, tenete per fermo ch'egli o non sa quel che si dica o vuole abbindolarvi. — Che cosa risponderebbe qualunque galantuomo a chi gli chiedesse: *volete voi un cavallo ed un calesse per i vostri bisogni?* — Risponderebbe: *magari: purchè il nolo non sia troppo caro.* Ed ecco la questione appunto: non è il caso di cercare se uno desideri o no la strada ferrata, ma bensì di vedere se la spesa, che ci si chiede per averla, sia proporzionata al vantaggio. *That is the question*, dicono gli inglesi.

I — Per ben comprendere i patti sotto i quali ci si propone la costruzione della ferrovia è d'uopo conoscere come sia nato il progetto.

Il cav. Camillo Incisa e le Banche De Fernex e Gaisser Monnet domandavano ed ottenevano per R. Decreto 10 luglio 1862 la concessione di fare una ferrovia da Bra ad Alessandria passando per Alba e Nizza, e così per le vallate del Belbo e della Tinella colla facoltà di cedere le loro ragioni ad una Società anonima (1). — Quest'è la strada che forse da un mese è aperta all'esercizio. —

(1) Art. 2 del Capitolato 9 aprile 1862 approvato col surriferito R. Decreto.



ANNO XIV — Venerdì 7 Luglio 1865 — N. 115.

IL CITTADINO

GIORNALE POLITICO-AMMINISTRATIVO-COMMER.le DEL CIRCONDARIO D'ASTI

Abbonamento
Per un anno in Asti . . . L. 8 —
Per un semestre . . . » 4 50
Fuori d'Asti fr. di posta per un anno L. 9 —
Per un semestre . . . » 5 —

Si pubblica il Mercoledì, il Venerdì e la Domenica

Costano numero Un Soldo

Le associazioni si ricevono alla Tipografia Paglieri e da tutti i Libri d'Asti.
Le inserzioni si pagano cent. 50 la linea
Pagamenti anticipati.
Lettere, pieghi ecc. vanno spediti franchi

AVVISO

La Banca Guglielminetti e Ferrero di questa città, incaricata di pagare le cedole del Consolidato Italiano semestre 1° luglio 1865, eseguirà detti pagamenti a principiare dal 1.mo alli 12 luglio, dalle ore 9 alle 12 antimeridiane e dalle 1 alle 4 pomeridiane di ciascun giorno, esclusi li giorni festivi.

LA FERROVIA DEL TANARO.

Dalla Tipografia Raspi uscì in questi giorni un opuscolo anonimo contro il progetto di questa nostra ferrovia. Noi ci disponevamo a rispondergli; ma frattanto dalla cortesia del sig. Cav. Ave. Mongini ci venivano le osservazioni seguenti, le quali dalla qualità e posizione della persona che le dettava, acquistano certo una maggiore autorità. E perciò che, non senza ringraziare quell'egregio uomo, ci affrettiamo a pubblicarle. Eccole:

Mi fu comunicato un opuscolo anonimo intitolato:

Sulla Ferrovia da Castagnole per Asti a Mortara, osservazioni di un Astigiano.

Sono spiacente che l'autore dell'opuscolo non v'abbia posto il suo nome, non abbia avuto il coraggio di assumere pubblicamente la responsabilità dei fatti, e dei giudizii che venne pronunciando.

E si che egli doveva farlo, perchè indicava fatti gravissimi, e veniva in modo abbastanza serio a ferire persone rispettabili, persone che hanno diritto alla pubblica estimazione, e che nell[illegible]andi intraprese delle quali si occupa l'opuscolo, hanno per di più diritto alla riconoscenza delle popolazioni che ne sentono e ne avranno in avvenire il grandissimo beneficio.

Io che presi tanta parte nella costruzione della ferrovia del Belbo come consulente della Società; io che ricevetti da quegli egregi uomini che sono i sigg. Mellana, Rocca e Marchetti, mi adoperai a rendere possibile la costruzione della ferrovia da Castagnole a Mortara per Asti e Casale, risponderò all'anonimo astigiano, e risponderò dichiarando in fronte a garanzia della esatta verità dei fatti che ti Governando.

E qui debbo fare un rimprovero al sig. anonimo, ed è che mentre egli nascende il suo nome si permette di dare per positivi, fatti che sono ben lontani dal vero, e di appoggiare su di essi i suoi ragionamenti, che per necessità conseguono errori dei più madornali.

Se egli in realtà avesse voluto e volesse il bene del suo paese, primo suo dovere quello era certamente di procurarsi la esatta conoscenza dei fatti; presentarli all'esame, ed alla pubblica discussione quali sono, senza alterarli senza snaturarli, dire insomma la verità, chiamare il pubblico a pronunciare il suo giudizio, non condurlo in errore con fatti alterati e soppressi.

Si dovea alle popolazioni interessate le cose come sono; Si spoglii l'operazione finanziaria qual è; Si indichino i prodotti sperati ed i vantaggi che ne deggiono essere le conseguenze, e quando ciò sia fatto con lealtà e schiettezza io non dubito che gli Astigiani saranno i primi ad accettare la combinazione, a favorirla, ad assecurarla.

Ma l'anonimo incomincia le sue osservazioni mettendovi fondamento un errore, e questo riguarda la ferrovia del Belbo.

I concessionari di questa ferrovia, egli dice, non intesero mica di fare la strada per proprio conto, volerla farla e la fecero per conto dei comuni ed altri che ebbero di impiegarvi il loro denaro, costituirono quindi una società anonima, a cui mediante corrispettivo cedettero la concessione, surrogando così la società a se medesimi.

Fra le condizioni si accenna come principale quella, che la società adunasse un capitale di 12 milioni.

In tutto ciò nulla avvi di vero.

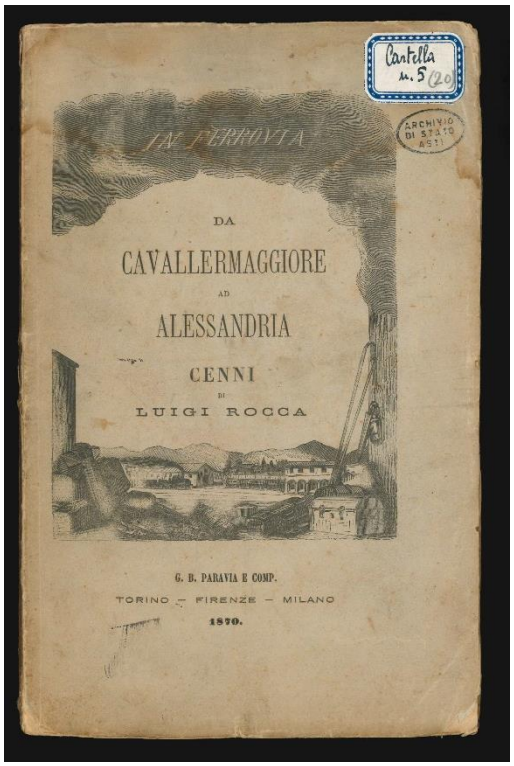
I concessionari non cedettero la ottenuta concessione ad una società anonima, mediante corrispettivo, e non che procurasse loro il capitale di dodici milioni. I concessionari al contrario formarono una società anonima col capitale di dodici milioni, ma restò a loro peso, a loro rischio e pericolo la ricerca del capitale, restarono a loro rischio le perdite sui valori.

Essi col capitale di dodici milioni, non in denaro, ma in azioni ed in obbligazioni, ritennero erasdio a tutto loro rischio e pericolo la costruzione della strada, assunsero tutte le spese della società sino all'apertura della linea, per modo che la strada si è costrutta e sarà ultimata, senza che la Società abbia a dare ai concessionari un centesimo al di là dei valori suddetti.

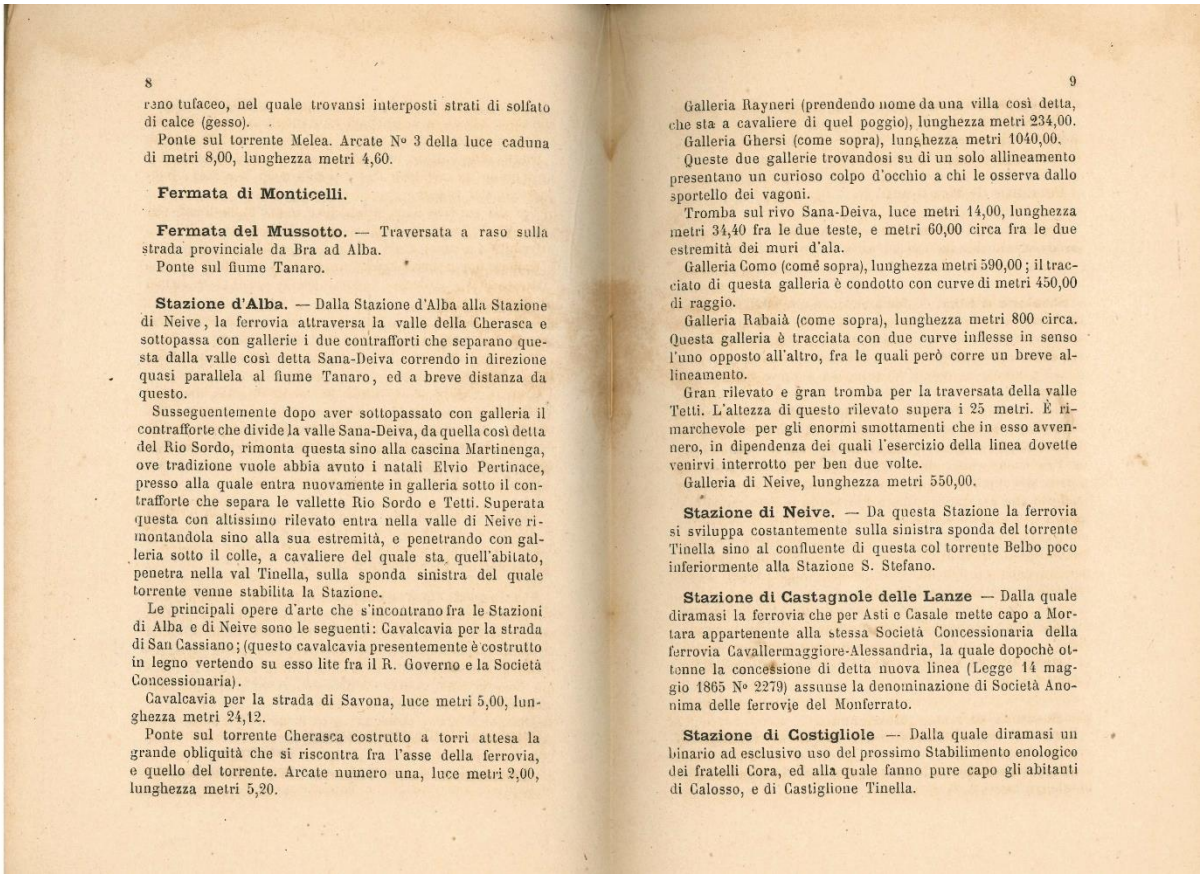
E un altro errore che gli azionisti della ferrovia del Belbo abbiano a versare ora ed in avvenire alcuna somma, oltre il valore delle loro azioni. È un errore legale, perchè nelle società anonime l'azionista non è tenuto oltre il valore

Prima pagina del libello anonimo "Sulla ferrovia tra Castagnole Lanze Asti e Mortara – Osservazioni di un astigiano" (originale conservato presso la Fondazione Biblioteca Astense Giorgio Faletti)

Prima pagina del n. 7 luglio 1865 del periodico "Il Cittadino di Asti (originale conservato presso la Fondazione Biblioteca Astense Giorgio Faletti)



ASAT, Fondo Roero di Cortanze – Biblioteca, cartella 5/20: Luigi Rocca, "In ferrovia tra Cavallermaggiore e Alessandria", Paravia, Torino, 1870



8

reno tufaceo, nel quale trovansi interposti strati di solfato di calce (gesso).

Ponte sul torrente Melea. Arcate N° 3 della luce caduna di metri 8,00, lunghezza metri 4,60.

Fermata di Monticelli.

Fermata del Mussotto. — Traversata a raso sulla strada provinciale da Bra ad Alba.

Ponte sul fiume Tanaro.

Stazione d'Alba. — Dalla Stazione d'Alba alla Stazione di Neive, la ferrovia attraversa la valle della Cherasca e sottopassa con gallerie i due contrafforti che separano questa dalla valle così detta Sana-Deiva correndo in direzione quasi parallela al fiume Tanaro, ed a breve distanza da questo.

Susseguentemente dopo aver sottopassato con galleria il contrafforte che divide la valle Sana-Deiva, da quella così detta del Rio Sordo, rimonta questa sino alla cascina Martinenga, ove tradizione vuole abbia avuto i natali Elvio Pertinace, presso alla quale entra nuovamente in galleria sotto il contrafforte che separa le vallette Rio Sordo e Tetti. Superata questa con altissimo rilevato entra nella valle di Neive rimontandola sino alla sua estremità, e penetrando con galleria sotto il colle, a cavaliere del quale sta quell'abitato, penetra nella val Tinella, sulla sponda sinistra del quale torrente venne stabilita la Stazione.

Le principali opere d'arte che s'incontrano fra le Stazioni di Alba e di Neive sono le seguenti: Cavalcavia per la strada di San Cassiano; (questo cavalcavia presentemente è costrutto in legno vertendo su esso lite fra il R. Governo e la Società Concessionaria).

Cavalcavia per la strada di Savona, luce metri 5,00, lunghezza metri 24,12.

Ponte sul torrente Cherasca costrutto a torri attesa la grande obliquità che si riscontra fra l'asse della ferrovia, e quello del torrente. Arcate numero una, luce metri 2,00, lunghezza metri 5,20.

9

Galleria Rayneri (prendendo nome da una villa così detta, che sta a cavaliere di quel poggio), lunghezza metri 234,00.

Galleria Ghersi (come sopra), lunghezza metri 1040,00.

Queste due gallerie trovandosi su di un solo allineamento presentano un curioso colpo d'occhio a chi le osserva dallo sportello dei vagoni.

Tromba sul rivo Sana-Deiva, luce metri 14,00, lunghezza metri 34,40 fra le due teste, e metri 60,00 circa fra le due estremità dei muri d'ala.

Galleria Como (come sopra), lunghezza metri 590,00; il tracciato di questa galleria è condotto con curve di metri 450,00 di raggio.

Galleria Rabaià (come sopra), lunghezza metri 800 circa. Questa galleria è tracciata con due curve inflesse in senso l'uno opposto all'altro, fra le quali però corre un breve allineamento.

Gran rilevato e gran tromba per la traversata della valle Tetti. L'altezza di questo rilevato supera i 25 metri. È rimarchevole per gli enormi smottamenti che in esso avvennero, in dipendenza dei quali l'esercizio della linea dovette venirvi interrotto per ben due volte.

Galleria di Neive, lunghezza metri 550,00.

Stazione di Neive. — Da questa Stazione la ferrovia si sviluppa costantemente sulla sinistra sponda del torrente Tinella sino al confluente di questa col torrente Belbo poco inferiormente alla Stazione S. Stefano.

Stazione di Castagnole delle Lanze — Dalla quale diramasi la ferrovia che per Asti e Casale mette capo a Mortara appartenente alla stessa Società Concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria, la quale dopochè ottenne la concessione di detta nuova linea (Legge 14 maggio 1865 N° 2279) assunse la denominazione di Società Anonima delle ferrovie del Monferrato.

Stazione di Costigliole — Dalla quale diramasi un binario ad esclusivo uso del prossimo Stabilimento enologico dei fratelli Cora, ed alla quale fanno pure capo gli abitanti di Calosso, e di Castiglione Tinella.

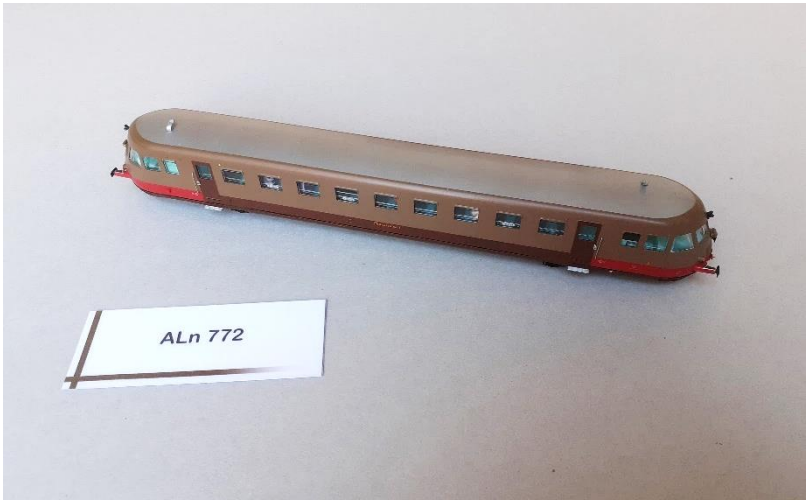
Riproduzione delle pp. 8-9 del volume di Luigi Rocca con descrizione delle stazioni di Alba, Neive, Barbaresco, Castagnole delle Lanze



La stazione di Castagnole delle Lanze nel 1966 (©Archivio Fondazione FS Italiane – Fototeca FS / Fondo Renato Cesa De Marchi)



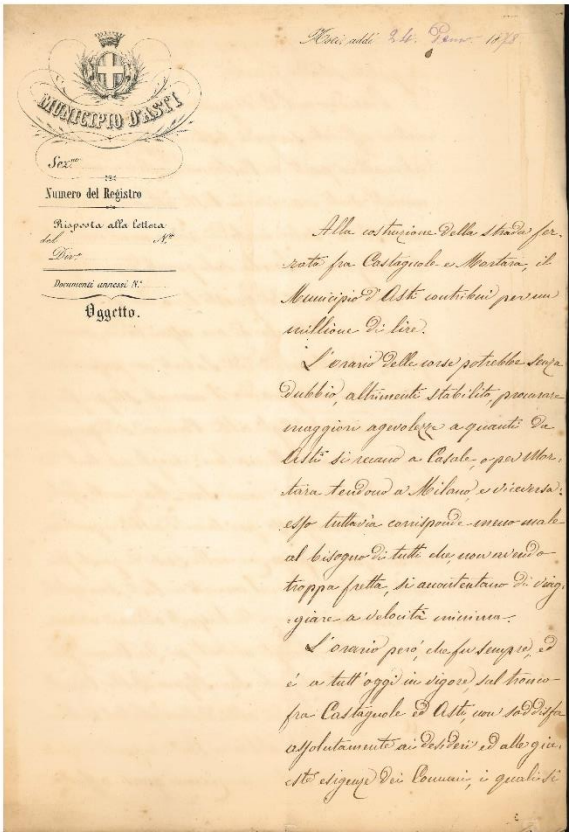
Cartolina anni '10 del XX secolo con veduta della stazione di Neive (collezione privata Aldo Riccardi)



Modello di automotrice ALn 772 (collezione privata Gabriele Balestino – Co.M.I.S.)

Una lettera del 1878

Il documento qui esposto è l'originale di una preziosa lettera del 1878 scritta dal Sindaco della città di Asti all'attenzione del Ministro dei trasporti pubblici, con la quale l'amministrazione chiede un implemento del servizio viaggiatori sulla linea ferroviaria Asti-Castagnole delle Lanze. Motivo della lagnanza è il fatto che il primo treno del mattino in partenza da Castagnole delle Lanze giunge ad Asti ad ora assai tarda, e, nei giorni di mercato, i prodotti migliori in vendita sui banchi sono ormai venduti, con grave danno dei cittadini dei piccoli paesi lungo la linea ferroviaria! Si chiede che venga istituito un treno che parta molto presto da Castagnole verso Asti che parta molto presto al mattino, in modo da favorire anche utili coincidenze con i treni per Torino e Genova.
Questo documento è di notevole interesse in quanto ci dimostra che, a otto anni dalla sua apertura, la linea Asti-Castagnole delle Lanze doveva essere molto frequentata e considerata di strategica importanza, tanto da spingere il sindaco di Asti a vive proteste per il suo miglioramento presso gli alti uffici romani.
Accanto a questa lettera vediamo esposta una copia dell'orario del 1899 la quale testimonia che le proteste del Comune ascoltate: figura, infatti, una corsa da Castagnole verso Asti alle 5.25 del mattino, che giungeva dunque in città ad un orario conveniente anche per chi doveva sbrigare i propri affari al mercato!



Municipio d'Asti

Sez.ne

Numero del Registro

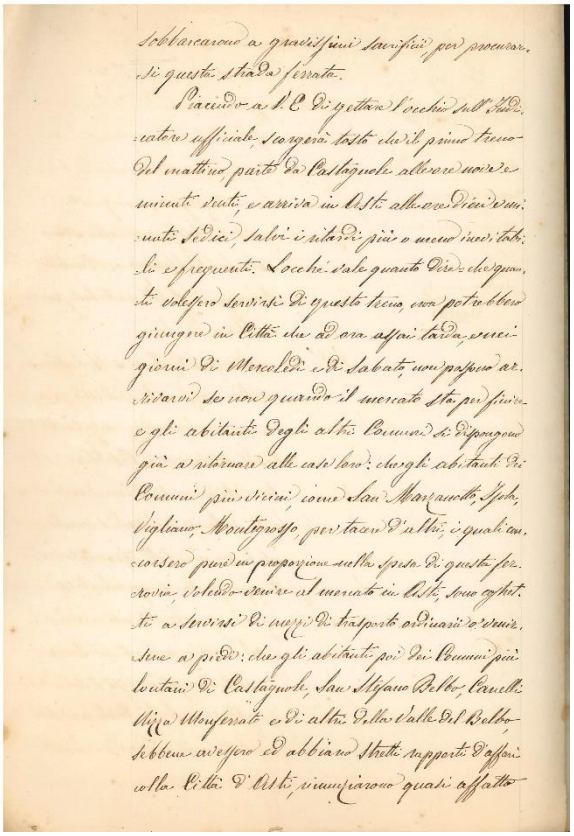
Risposta alla Lettera

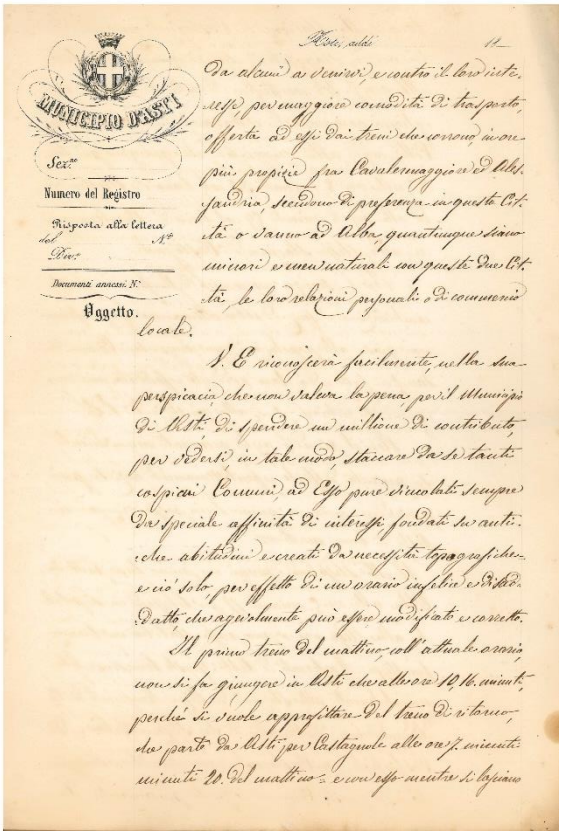
del N.°

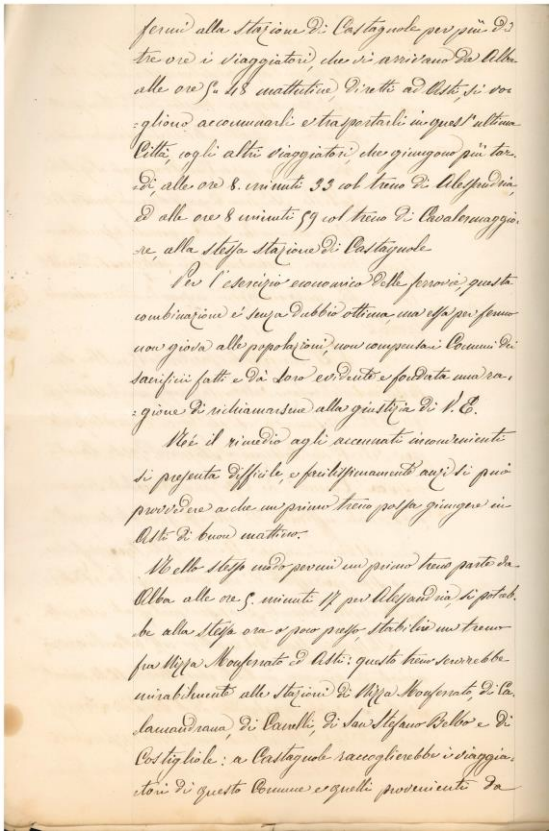
Div.e

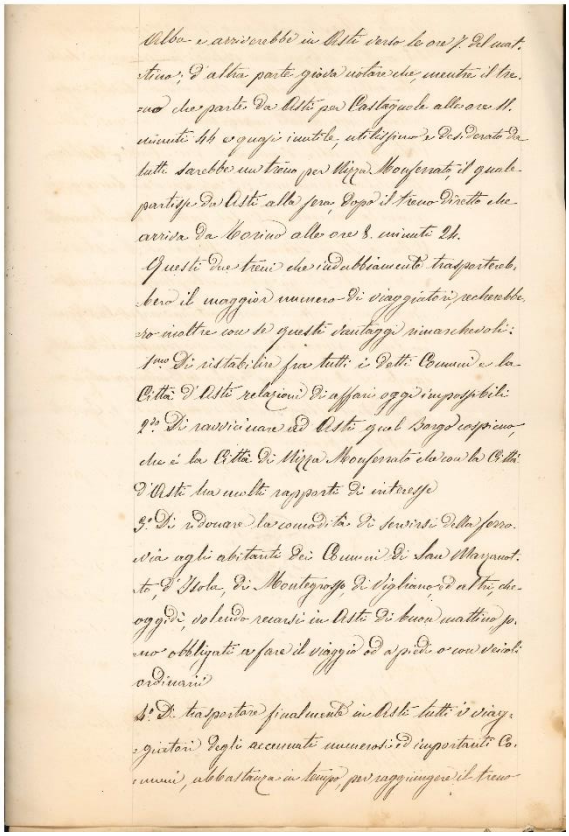
Documenti annessi N.°

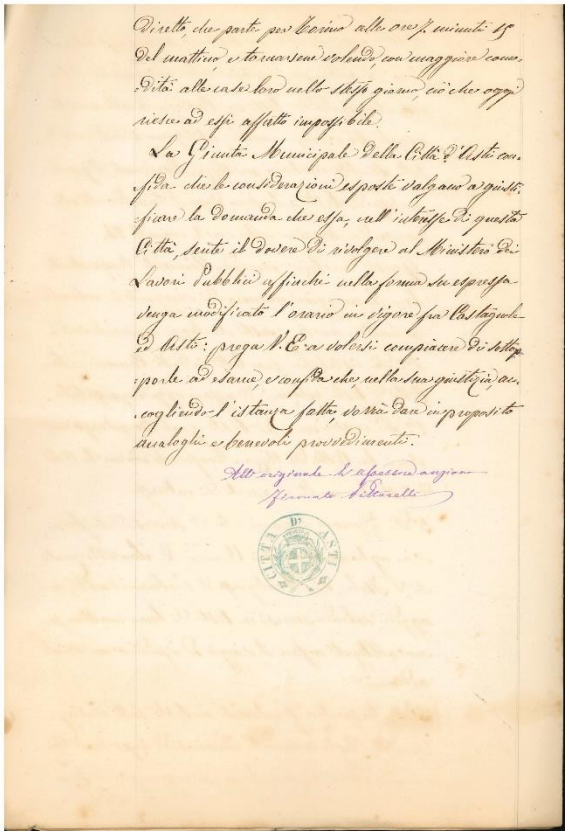
Oggetto.











ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Vigliano, sezione prima, 121.15, unità archivistica 403 "Ferrovia Castagnole Asti", 1878



ASTI-CASTAGNOLE (1 giugno 1899)

PREZZI 1 cl. L. c.	2 cl. L. c.	3 cl. L. c.	DIST. km	STAZIONI	731 omn. 1.2.3.	733 omn. 1.2.3.	735 misto 1.2.3.	737 omn. 1.2.3.					
				Asti 7 *(p. 51, 63 e 81)* part.	7 »	11 50	16 20	20 30	....	....	...	...	...
0 60	0 40	0 30	5	San Marzanotto	7 10	12 »	16 36	20 45	....	....	...	...	...
0 95	0 65	0 45	8	Molini d'Isola.....	7 17	12 8	16 48	20 52	....	....	...	...	...
1 05	0 75	0 50	9	Isola d'Asti.....	7 23	12 18	17 7	20 50	....	....	...	...	...
1 50	1 05	0 70	13	Costigl. (Motta di).....	7 31	12 28	17 22	21 8	....	....	...	...	...
2 40	1 70	1 10	21	**Castagnole Lanze** 7 arr.	7 45	12 45	17 43	21 24	....	....	...	...	...

PREZZI 1 cl. L. c.	2 cl. L. c.	3 cl. L. c.	DIST. km	STAZIONI *Alba (p. 85).*	732 omn. 1.2.3.	734 omn. 1.2.3.	736 misto 1.2.3.	738 omn. 1.2.3.					
				Castagnole Lanze 7 part.	5 25	9 »	13 40	18 52	....	....	...	...	...
0 95	0 65	0 45	8	Costigl. (Motta di).....	5 40	9 16	14 4	19 7	....	....	...	...	...
1 40	0 95	0 65	12	Isola d'Asti.....	5 50	9 26	14 27	19 16	....	....	...	...	...
1 50	1 05	0 70	13	Molini d'Isola.....	5 55	9 31	14 37	19 21	....	....	...	...	...
1 85	1 30	0 85	16	San Marzanotto.....	6 3	9 39	14 50	19 29	....	....	...	...	...
2 40	1 70	1 10	21	**Asti** 7 *(p. 51 63 e 81)* arr.	6 11	9 46	15 »	19 37	....	....	...	...	...

Orari della ferrovia Asti – Castagnole delle Lanze nel 1899 (collezione privata Aldo Riccardi): notiamo che le proteste del Comune di Asti devono aver sortito il loro effetto, in quanto il servizio tra Castagnole delle Lanze e Asti è stato implementato con una corsa alle 5.25 del mattino verso Asti

Cimeli d'epoca

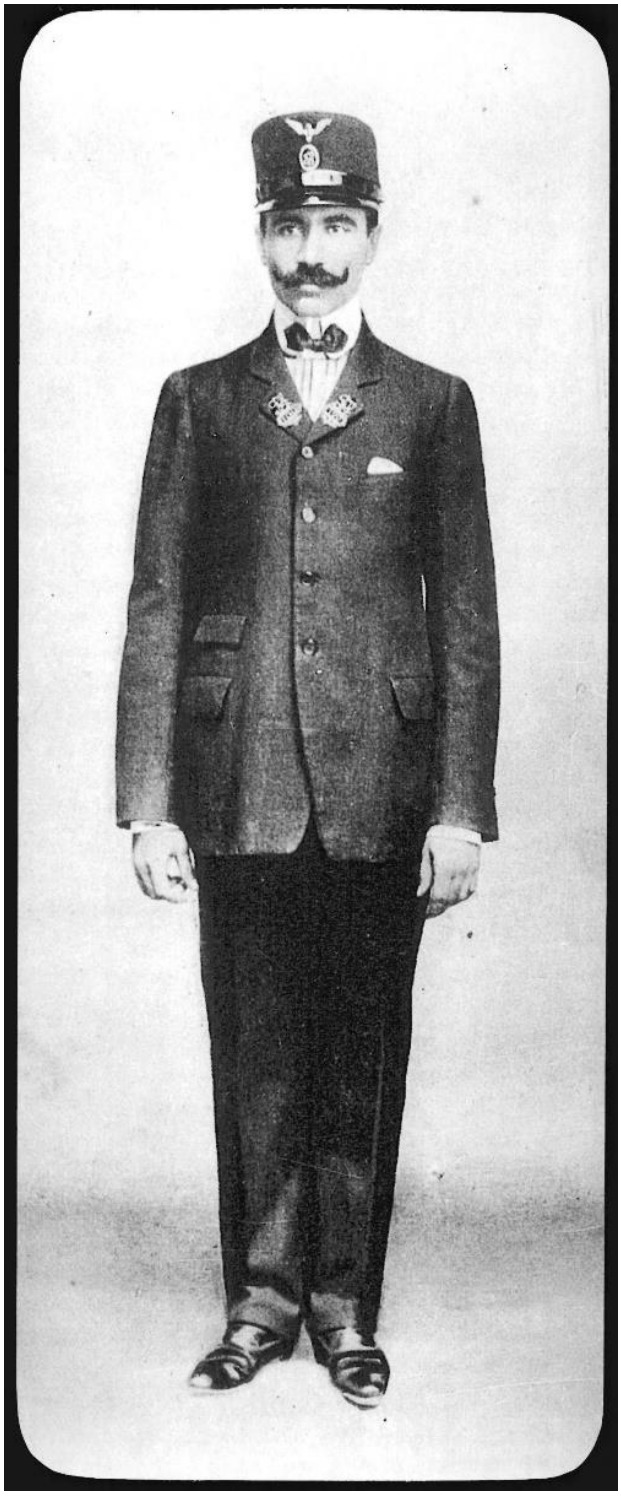
Su questo tavolo possiamo ammirare alcuni dei cimeli ferroviari che i membri del Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile ci hanno messo a disposizione per arricchire la mostra.
Oltre a un bel fanale di coda di un treno, possiamo vedere alcune lettere di ceramica blu utilizzate in passato per scrivere sui muri delle stazioni e dei caselli il nome della fermata e la distanza kilometrica dal punto di origine della linea, nonché tre belle divise d'epoca: una da capotreno anni '80 color carta da zucchero con il suo cappello, una mantella da fochista di inizio '900 ed una cerata utile a macchinisti e addetti di stazione per ripararsi dalle intemperie.



Vita e associazionismo dei ferrovieri

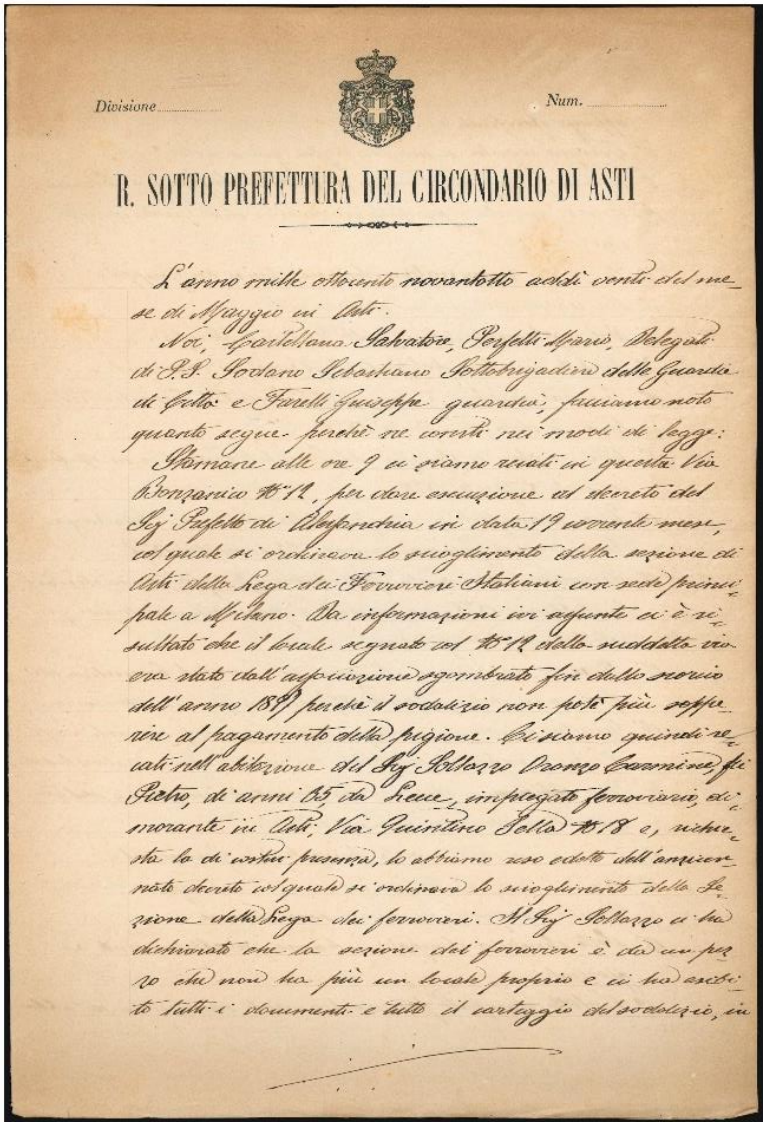
È importante sottolineare che una ferrovia non rappresenta solo l'espressione dell'ingegno dei progettisti e il duro lavoro degli operai che la costruirono, ma anche un mondo intorno al quale numerose persone vivono e lavorano, con il loro bagaglio di speranze, bisogni e relazioni. L'Archivio di Stato di Asti conserva e propone in questa vetrina quattro documenti molto interessanti che raccontano il lato "umano" della vita dei ferrovieri astigiani.

Il documento più antico risale al 1898 e ci racconta le vicissitudini della sezione astigiana della Lega Ferrovieri Italiani: in quell'anno l'associazione venne sciolta per ordine del Prefetto in quanto sospettata di attività eversiva di stampo socialista e i suoi carteggi vennero sequestrati e sottoposti a verifica da parte del Procuratore Regio. Questo episodio, oltre a ricordarci un periodo difficile della nostra storia italiana, ci testimonia il fatto che i ferrovieri erano una categoria di lavoratori unita e ben rappresentata a livello nazionale. Il ricorso all'associazionismo da parte di questa categoria è dimostrata anche, ad inizio XX secolo, dalle attività della "*Società anonima per l'acquisto di beni di consumo per il personale ferroviario di Asti e delle stazioni limitrofe*", attiva tra il 1913 e il 1927, e della "*Società case economiche ferrovieri*", attiva tra il 1921 e il 1951. Queste due organizzazioni si occupavano di provvedere all'acquisto, a prezzi d'ingrosso, di prodotti di prima necessità (nei verbali si menzionano salumi, robiole, pancette, vino – frequentemente citato nelle discussioni tra i soci!) per il personale viaggiante e di stazione, nonché di agevolare l'acquisto di terreni e la costruzione di abitazioni per i ferrovieri e le loro famiglie. Alcune case dei ferrovieri sono ancora oggi visibili in città nella zona di Corso Matteotti e Via Nazario Sauro.



Molto importanti, nella seconda metà del XX secolo, furono poi i circoli e le associazioni dedite alla creazione di

relazioni sociali tra i lavoratori oppure di associazioni sindacali, come testimonia il documento del 1976, qui esposto, che descrive l'avvenuta costruzione del Dopolavoro Ferroviario di Asti, ancora oggi esistente in Via del Mulino.
Ricordiamo, infine, che molto spesso, in passato, le stazioni ferroviarie erano adibite, ai piani superiori, ad alloggi per il personale, come ci ricorda questa simpatica cartolina della Stazione di Castagnole delle Lanze, dove si nota molto bene un ombrellone parasole sul terrazzo-giardino del piano superiore.



Divisione ..... Num. .....

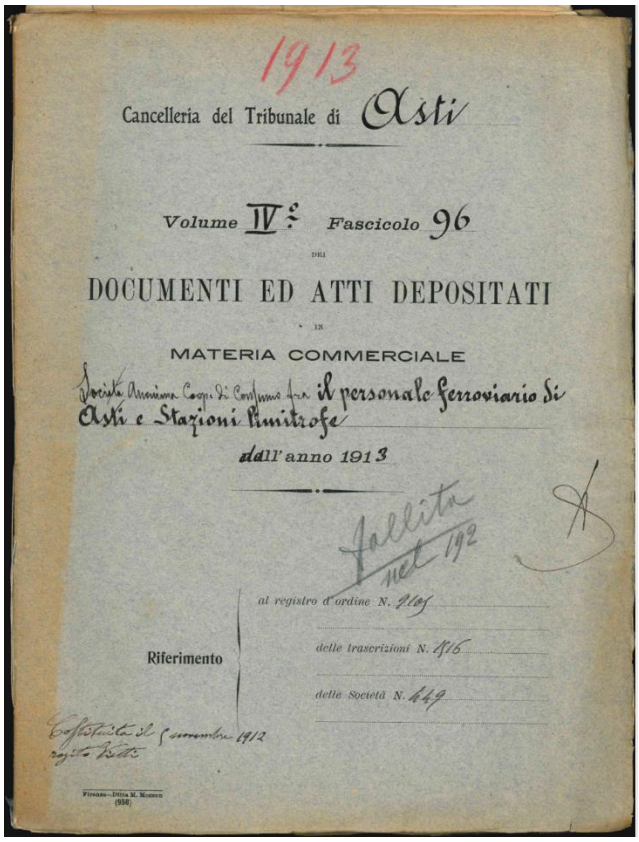
R. SOTTO PREFETTURA DEL CIRCONDARIO DI ASTI

L'anno mille ottocento novantotto addì venti del mese di Maggio in Asti.

Noi, Gaetano Salvatore, Perfetti Mario, Delegato di P.S. Sodano Sebastiano Sottobrigadiere delle Guardie di Città e Farilli Giuseppe guardia, facciamo noto quanto segue - perchè ne consti nei modi di legge:

Stamane alle ore 9 ci siamo recati in questa Via Bonzanino N°12, per dare esecuzione al decreto del Sig. Prefetto di Alessandria in data 19 corrente mese, col quale si ordinava lo scioglimento della sezione di Asti della Lega dei Ferrovieri Italiani con sede principale a Milano. Da informazioni in seguito ci è risultato che il locale segnato col N°12 della suddetta via era stato dall'associazione ingombrato fin dallo scorso dell'anno 1897 perchè il sodalizio non potè più soddisfare al pagamento della pigione. Ci siamo quindi recati nell'abitazione del Sig. Sottozzo Dionigi Examinet fu Pietro, di anni 35 da Pieve, impiegato ferroviario, dimorante in Asti, Via Guicciardini Folio N°18 e, richiesto lo di costui presenza, lo abbiamo reso edotto dell'avvenuto decreto col quale si ordinava lo scioglimento della Sezione della Lega dei ferrovieri. Il Sig. Sottozzo ci ha dichiarato che la sezione dei ferrovieri è da un pezzo che non ha più un locale proprio e ci ha esibito tutti i documenti e tutto il carteggio del sodalizio, in

ASAT, fondo Sottoprefettura di Asti, Archivio di gabinetto, mazzo 2, fascicolo 12: relazione sulla notifica di scioglimento della Lega Italiana Ferrovieri sezione di Asti per sospetta attività sovversiva, 1898



1913

Cancelleria del Tribunale di Asti

Volume IV° Fascicolo 96

DEI

DOCUMENTI ED ATTI DEPOSITATI

IN

MATERIA COMMERCIALE

Società Anonima Coop. di Consumo fra il personale ferroviario di Asti e Stazioni limitrofe

dall'anno 1913

fallita nel 192

Riferimento

al registro d'ordine N. 9105

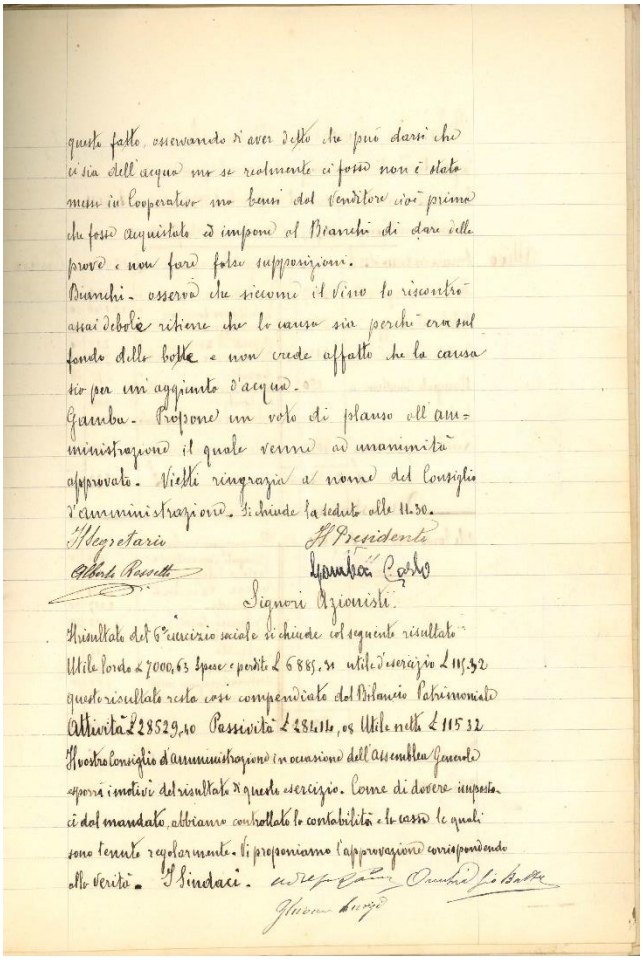
delle trascrizioni N. 1116

della Società N. 449

Costituita il 5 novembre 1912 rogito Botta

Firenze—Ditta M. Ricceri (936)

ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, mazzo 40: fascicolo della Società Anonima per l'acquisto di beni di consumo per il personale ferroviario (1913-1927)

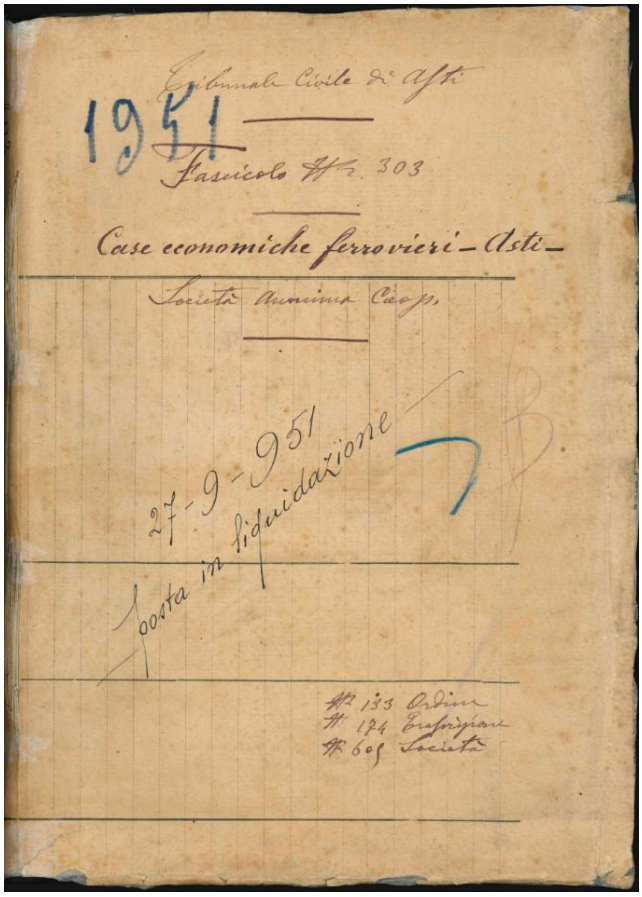


questo fatto, osservando di aver detto che può darsi che
ci sia dell'acqua ma se realmente ci fosse non è stato
messo in cooperativa ma bensì dal venditore cioè prima
che fosse acquistato si impone al Bianchi di dare delle
prove e non fare false supposizioni.
Bianchi - osserva che siccome il vino lo riscontro
assai debole ritiene che la causa sia perchè era sul
fondo delle botte e non crede affatto che la causa
sia per un aggiunto d'acqua.
Gamba - Propone un voto di plauso all'am-
ministrazione il quale venne ad unanimità
approvato. Vietti ringrazia a nome del Consiglio
d'amministrazione. Si chiude la seduta alle 11.30.
Il Segretario Il Presidente
Alberto Rossetti Gamba Carlo

Signori Azionisti.

Riassultato del 6° esercizio sociale si chiude col seguente risultato
Utile lordo £ 7000,63 Spese e perdite £ 6885,31 utile d'esercizio £ 115,32
questo risultato resta così compendiato dal Bilancio Patrimoniale
Attività £ 28529,10 Passività £ 28414,08 Utile netto £ 115,32
Il vostro Consiglio d'amministrazione in occasione dell'Assemblea Generale
espone i motivi del risultato di questo esercizio. Come di dovere imposto-
ci dal mandato, abbiamo controllato la contabilità e la cassa le quali
sono tenute regolarmente. Vi proponiamo l'approvazione corrispondendo
alla verità. I Sindaci.

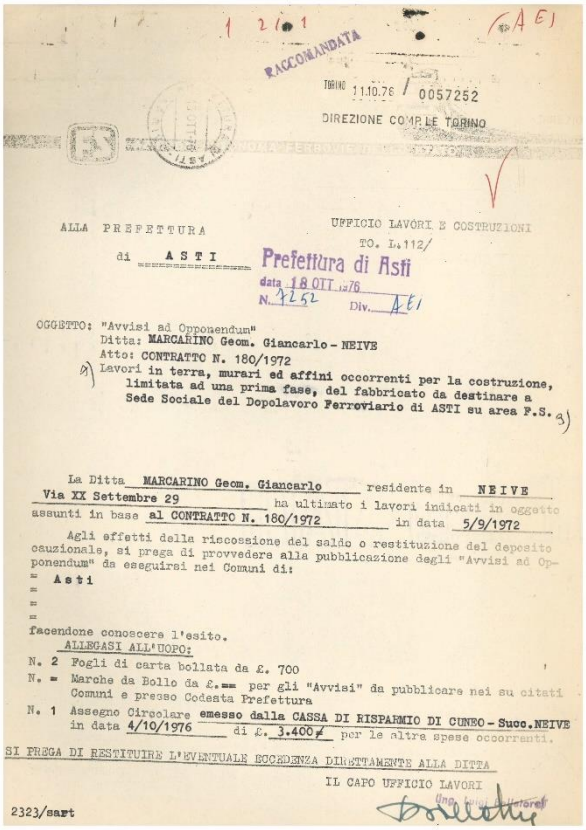
ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, mazzo 40, fascicolo della Società Anonima per l'acquisto di beni di consumo per il personale ferroviario (1913-1927), c. 29: discussioni tra i soci per l'acquisto di una partita di vino


Tribunale Civile di Asti
1951
Fascicolo N. 303
Case economiche ferrovieri – Asti –
Società Anonima Coop.
27-9-951
posta in liquidazione
N. 133 Ordine
N. 174 Enciclopedia
N. 609 Società

ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, mazzo 61: fascicolo della Società case economiche ferrovieri (1921-1951)



Cartolina raffigurante le villette dei ferrovieri in Via Nazario Sauro negli anni '30 (collezione privata Anthony Pelosi - Co.M.I.S.)



RACCOMANDATA

TORINO 11.10.76 / 0057252

DIREZIONE COMPARTIMENTALE TORINO

ALLA PREFETTURA

di ASTI

UFFICIO LAVORI E COSTRUZIONI

TO. L.1112/

Prefettura di Asti
data 18 OTT. 1976
N. 7252 Div. AEI

OGGETTO: "Avvisi ad Opponendum"
Ditta: MARCARINO Geom. Giancarlo - NEIVE
Atto: CONTRATTO N. 180/1972
Lavori in terra, murari ed affini occorrenti per la costruzione, limitata ad una prima fase, del fabbricato da destinare a Sede Sociale del Dopolavoro Ferroviario di ASTI su area F.S.

La Ditta MARCARINO Geom. Giancarlo residente in NEIVE Via XX Settembre 29 ha ultimato i lavori indicati in oggetto assunti in base al CONTRATTO N. 180/1972 in data 5/9/1972

Agli effetti della riscossione del saldo o restituzione del deposito cauzionale, si prega di provvedere alla pubblicazione degli "Avvisi ad Opponendum" da eseguirsi nei Comuni di:

= Asti
=
=
=

facendone conoscere l'esito.

ALLEGASI ALL'UOPO:

N. 2 Fogli di carta bollata da £. 700
N. = Marche da Bollo da £.== per gli "Avvisi" da pubblicare nei su citati Comuni e presso Codesta Prefettura
N. 1 Assegno Circolare emesso dalla CASSA DI RISPARMIO DI CUNEO - Succ. NEIVE in data 4/10/1976 di £. 3.400 per le altre spese occorrenti.

SI PREGA DI RESTITUIRE L'EVENTUALE ECCEDENZA DIRETTAMENTE ALLA DITTA

IL CAPO UFFICIO LAVORI

2323/sart

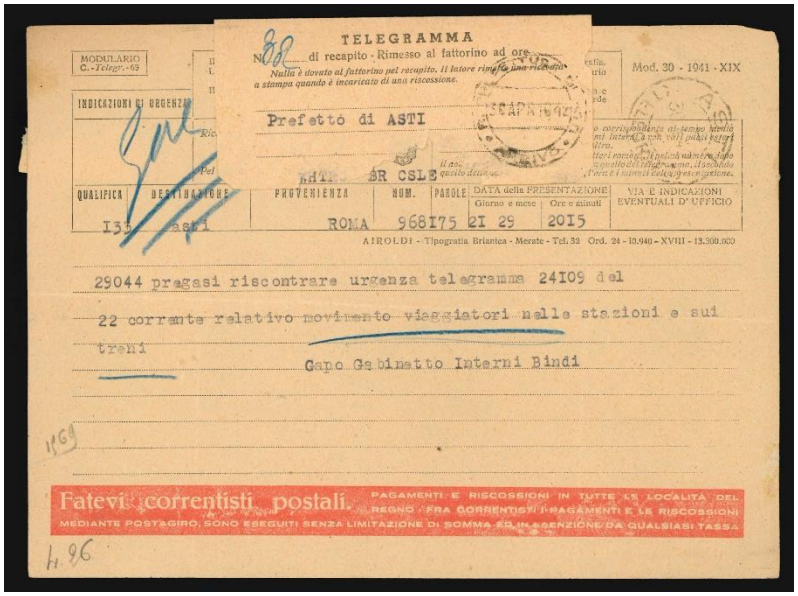
ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298, fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie", documento sulla costruzione del dopolavoro ferroviario di Asti, 1976



Cartolina raffigurante la stazione ferroviaria di Castagnole delle Lanze negli anni '60 (collezione privata Anthony Pelosi - Co.M.I.S.)

Le difficoltà sociali della Seconda Guerra Mondiale

La Seconda Guerra Mondiale e il periodo postbellico furono caratterizzati da grandi difficoltà e disagi per la popolazione e ingenti furono i danni sul territorio che colpirono anche il comparto ferroviario astigiano.
Durante la Guerra, il numero dei treni venne ridotto su tutto il territorio nazionale: nella copia dell'orario del 1943 figurano due treni in tutta la giornata da Asti verso Castagnole e due da Castagnole verso Asti, mentre in quella del 1945 si nota che il servizio era stato completamente sospeso.
Come testimoniato dai documenti del fondo della Prefettura, nel 1942 il Ministero dell'Interno volle accertarsi circa la sussistenza di disagi per il movimento dei viaggiatori. Al telegramma risposero, per la città di Asti, il Questore e il Colonnello dei Carabinieri, che riportarono lamentele per la mancanza di alcuni treni utili per le coincidenze con i collegamenti per Torino e Genova nonché, soprattutto, l'affollamento dei convogli nei giorni di mercato, durante i quali la popolazione dei piccoli paesi del circondario, non avendo sovente nessun altro mezzo proprio, utilizzava le ferrovie per recarsi ad Asti a fare acquisti.
L'importanza del treno come mezzo di spostamento, sovente non sostituibile, per la popolazione viene ricordato anche in seguito nelle riunioni dei consigli dei comuni toccati dalla ferrovia tra Asti e Alba.
I disagi per la popolazione furono notevoli anche negli anni dopo la fine del conflitto e, tra il 1945 e il 1954, furono attivi in ogni provincia gli Uffici territoriali del Ministero dell'Assistenza Postbellica.
Tra i documenti di questo Ufficio, il cui fondo archivistico è conservato presso l'Archivio di Stato di Asti, sono di particolare interesse i moduli per la richiesta di beni considerati di grande importanza da parte degli sfollati, dei profughi e degli orfani di guerra: pasti caldi per sfamarsi e biglietti ferroviari.
Insieme a queste domande, venivano anche messi a disposizione gli orari aggiornati dell'anno corrente, come l'orario nazionale del 1947 e quello del Piemonte-Liguria del 1950 visibili in vetrina.



TELEGRAMMA

N. 88 di recapito - Rimesso al fattorino ad ore

Nulla è dovuto al fattorino pel recapito. Il latore rimetta una ricevuta a stampa quando è incaricato di una riscossione.

Prefetto di ASTI

RIT. SR CSLE

QUALIFICA	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	PAROLE	DATA della PRESENTAZIONE Giorno e mese	Ore e minuti	VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO
	I3[illegible] Asti	ROMA	968I75	2I 29		20I5	

Mod. 30 - 1941 - XIX

MODULARIO C. - Telegr. - 69

INDICAZIONI DI URGENZA

AIROLDI - Tipografia Briantea - Merate - Tel. 32 Ord. 24 - 10.940 - XVIII - 13.300.000

29044 pregasi riscontrare urgenza telegramma 24I09 del 22 corrente relativo movimento viaggiatori nelle stazioni e sui treni

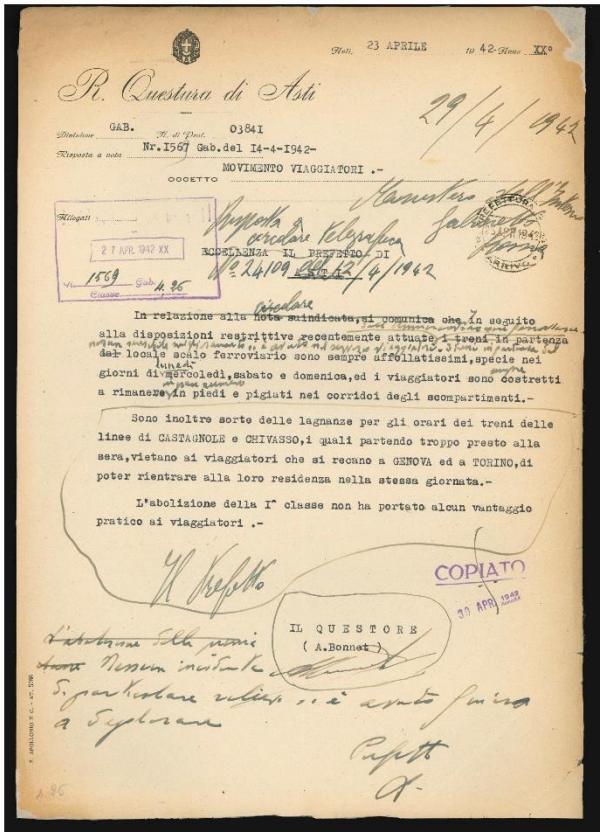
Capo Gabinetto Interni Bindi

1569

Fatevi correntisti postali. PAGAMENTI E RISCOSSIONI IN TUTTE LE LOCALITÀ DEL REGNO FRA CORRENTISTI I PAGAMENTI E LE RISCOSSIONI MEDIANTE POSTAGIRO, SONO ESEGUITI SENZA LIMITAZIONE DI SOMMA ED IN ESENZIONE DA QUALSIASI TASSA

A. 86

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di gabinetto, mazzo 40: telegramma con richiesta di riscontro del movimento viaggiatori sui treni e nelle stazioni, 1942



R. Questura di Asti

Asti, 23 APRILE a. 1942 - Anno XX°

Mod. GAB. N. di Prot. 03841

Risposta a nota Nr. I567 Gab. del I4-4-I942-

OGGETTO MOVIMENTO VIAGGIATORI .-

29/4/1942

Allegati

2 7 APR. 1942 XX

1569 Gab. A. 86 Classe

Risposta a circolare telegrafica

ECCELLENZA IL PREFETTO DI

N. 24109 del 22/4/1942

In relazione alla nota suindicata, si comunica che in seguito alla disposizioni restrittive recentemente attuate, i treni in partenza dal locale scalo ferroviario sono sempre affollatissimi, specie nei giorni di mercoledì, sabato e domenica, ed i viaggiatori sono costretti a rimanere in piedi e pigiati nei corridoi degli scompartimenti.-

Sono inoltre sorte delle lagnanze per gli orari dei treni delle linee di CASTAGNOLE e CHIVASSO, i quali partendo troppo presto alla sera, vietano ai viaggiatori che si recano a GENOVA ed a TORINO, di poter rientrare alla loro residenza nella stessa giornata.-

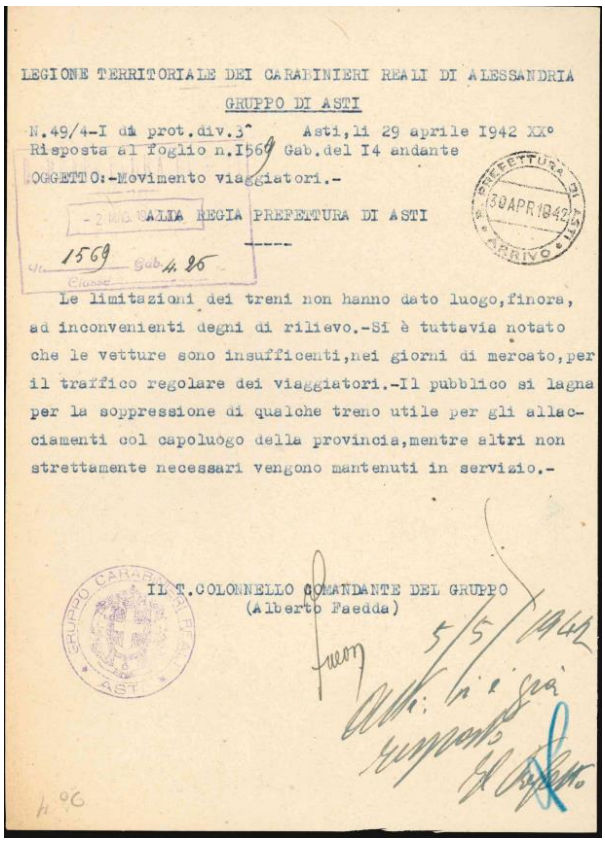
L'abolizione della I^a classe non ha portato alcun vantaggio pratico ai viaggiatori .-

IL PREFETTO

COPIATO 30 APR. 1942

IL QUESTORE (A. Bonnet)

A. 86



LEGIONE TERRITORIALE DEI CARABINIERI REALI DI ALESSANDRIA

GRUPPO DI ASTI

N. 49/4-I di prot. div. 3^ Asti, li 29 aprile I942 XX°

Risposta al foglio n. I569 Gab. del I4 andante

OGGETTO:-Movimento viaggiatori.-

ALLA REGIA PREFETTURA DI ASTI

1569 Gab. A. 86

PREFETTURA 30 APR 1942 ARRIVO

Le limitazioni dei treni non hanno dato luogo, finora, ad inconvenienti degni di rilievo.-Si è tuttavia notato che le vetture sono insufficenti, nei giorni di mercato, per il traffico regolare dei viaggiatori.-Il pubblico si lagna per la soppressione di qualche treno utile per gli allacciamenti col capoluogo della provincia, mentre altri non strettamente necessari vengono mantenuti in servizio.-

IL T. COLONNELLO COMANDANTE DEL GRUPPO (Alberto Faedda)

GRUPPO CARABINIERI REALI ASTI

5/5/1942

A. 86

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di gabinetto, mazzo 40: risposte al telegramma del Questore e del Colonnello dei Carabinieri della città di Asti, 1942



8) **ASTI-CASTAGNOLE LANZE** 4 ottobre

3141 omn. 3.cl.	3147 accel. 3.cl.	K		3140 omn. 3.cl.	3146 accel. 3.cl.
5.20	17.33	—	*p* **Asti** *a*	8.—	19.20
5.29	17.42	5	San Marzanotto	7.53	19.12
5.35	17.48	8	Molini d'Isola.	7.47	19. 6
5.41	17.54	9	Isola d'Asti .	7.43	19. 1
5.48	18. 1	13	Costigliole .	7.36	18.54
6. 5	18.18	21	*a* **Castagnole L.** *p*	7.25	18.42

Orario della ferrovia Asti-Castagnole delle Lanze nel 1943 (collezione privata Aldo Riccardi)



PELLICCERIE
Telef. 56408
Cesare Solari
VIA FIESCHI 29-31 r.
Genova

LIRE DIECI

AGOSTO 1945
Pubblicazione Mensile
Anno XXXVII - N. 1

ORARIO PALAGI

per la LIGURIA, PIEMONTE, LOMBARDIA, TOSCANA

Estratto dall'Orario delle FERROVIE DELLO STATO

Indirizzare corrispondenza: ENRICO PALAGI - Casella post. 473 - Genova

INDICE DELLE LINEE

Acqui-Ovada-Genova	pag. 31	Milano-Novara-Chivasso-Torino	» 11
Airasca-Saluzzo-Cuneo	» 28	Milano-Pavia-Arquata-Genova	» 5
Alessandria-Acqui-Savona	» 26	Milano-Usmate-Bergamo	» 28
Alessandria-Asti-Torino	» 6	Milano-Treviglio-Bergamo	» 27
Alessandria-Casale M.-Vercelli	» 32	Milano-Treviglio-Cremona	» 27
Alessandria-Moretta	» 26	Milano-Verona-Venezia	» 12
Alessandria-Mortara-Milano	» 7	Mondovì-Villanova	» 31
Alessandria-Novi L.-Genova	» 8	Novara-Biella	» 30
Alessandria-Ovada	» 6	Novara-Varallo-Sesia	» 31
Alessandria-Piacenza	» 22	Novi L.-Alessandria-Torino	» 6
Asti-Chivasso	» 30	Novi L.-Basaluzzo-Ovada	» 6
Bergamo-Treviglio-Milano	» 27	Novi L.-Basaluzzo-Frugarolo	» 6
Biella-Balma	» 8	Novi L.-Genova	» 8
Biella-Masserano	» 14	Novi L.-Tortona	» 4
Biella-Santhià	» 9	Piacenza-Bettola	» 2
Bologna-Pistoia-Firenze	» 21	Piacenza-Codogno-Lodi-Milano	» 3
Busca-Dronero	» 8	Porto C.-Varese-Gallarate-Milano	» 13
Bussoleno-Susa	» 12	Ronco-Busalla-Genova	» 1
Casella-Genova	» 2	S. Quirico-Santuario della Guardia	» 1
Chiavenna-Colico	» 28	Savona-Acqui-Alessandria	» 26
Como-Lecco	» 28	Savona-Genova	» 22
Domodossola-Arona-Milano	» 14	Sondrio-Colico-Lecco-Milano	» 15
Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	» 29	Spezia-Genova	» 18
Firenze-Empoli-Siena	» 21	Torino-Alessandria-Novi-Genova	» 8
Firenze-Montecatini-Terme	» 20	Torino-Bra-Ceva-Savona	» 23
Genova-Arquata-Pavia-Milano	» 4	Torino-Bussoleno	» 12
Genova-Busalla-Ronco	» 1	Torino-Casale Monferrato	» 32
Genova-Casella	» 2	Torino-Chieri	» 5
Genova-Novi-Alessandria-Torino	» 6	Torino-Chivasso-Novara-Milano	» 10
Genova-Ovada-Acqui	» 31	Torino-Cuneo-Ventimiglia	» 25
Genova-Savona-Ventimiglia	» 22	Torino-Fossano-Savona	» 24
Genova-La Spezia	» 16	Torino-Ivrea-Aosta	» 30
Livorno-Colle Salvetti	» 20	Torino-Lanzo-Ceres	» 29
Milano-Arona-Domodossola	» 14	Torino-Pinerolo	» 29
Milano-Gallarate-Laveno-Luino	» 27	Tortona-Novi L.	» 4
Milano-Gallarate-Varese-Porto C.	» 13	Ventimiglia-Savona-Genova	» 22
Milano-Lecco-Colico-Sondrio	» 15	Vercelli-Casale M.-Alessandria	» 32
Milano-Lodi-Codogno-Piacenza	» 3	Voghera-Piacenza	» 32
Milano-Monza-Como-Chiasso	» 3	Voghera-Varzi	» 2
Milano-Mortara-Alessandria	» 7	*Autolinee della Provincia di Genova* pag. 3 di copertina	

Saldate elettricamente con Elettrodi FUSARC
MILANO - Viale Monza 274 - Tel. 287 576

Orario Palagi nel 1945 (collezione privata Aldo Riccardi): la ferrovia Castagnole delle Lanze-Asti-Mortara e la ferrovia Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria non sono indicate in quanto su quelle linee il collegamento ferroviario era stato completamente sospeso



tutta la Liguria

Milano-Pavia-Vercelli

117 **Asti-Castagnole delle Lanze-Alba** (5 ottobre 1947)

AT 199 autom. 2e3	AT 207 autom. 2e3	AT 209 autom. 2e3		211 omn. 2e3	AT 213 autom. 2e3	Alt. s.m.	Dist. km.	per Alessandria e Torino 50, Nizza 129, Casale 129, Chivasso 114	AT 202 omn. 2e3	AT 204 autom. 2e3	AT 206 autom. 2e3	AT 210 autom. 2e3	AT 212 autom. 2e3	AT 214 autom. 2e3	
								Asti (P.F.) (Km. 1)							
								S. Marzanotto (Km. 1)							
								Molini d'Isola (Km. 1)							
								Isola d'Asti (Km. 2)							
								Costigliole (Motta di) (Km. 5)							
								Castagnole delle Lanze (Km. 1)							
								per Alessandria e Moretta 116							
537	1245	1710		1817	2012	117		Asti	744	1003	1150	1747	1934	2120	
605	1252	1718		1825	2020	112	5	S. Marzanotto	737	1001	1143	1740	1927	2112	
610	1257	1723		1830	2025	124	8	Molini d'Isola	731	956	1138	1735	1921	2106	
614	1301	1734		1834	2029	130	9	Isola d'Asti	727	952	1134	1730	1917	2101	
619	1305	1740		1839	2034	122	13	Costigliole	721	947	1129	1724	1912	2055	
628	1314	1750		1848	2043	197	21	Castagnole delle Lanze	712	938	1120	1714	1902	2045	
								per Alessandria e Moretta 116							
								Castagnole delle Lanze 116	708	935	1115	1712	1900	2041	
630	1316	1753		1845	2044			Alba 116	657	924	1102	1655	1840	2022	
646	1332	1809		1904	2058										

Torino-Asti

115-117

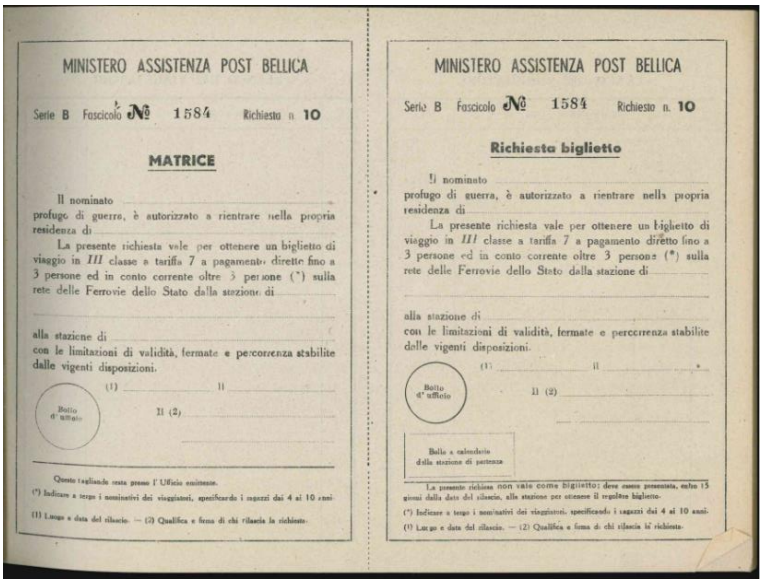
ASAT, fondo Ufficio Provinciale Assistenza Post Bellica, mazzo 77: orario ferroviario nazionale del 1947 con l'orario per il collegamento Asti-Alba



ASAT, fondo Ufficio Provinciale Assistenza Post Bellica, mazzo 77: orario ferroviario del comparto Piemonte-Liguria del 1950



ASAT, , fondo Ufficio Provinciale Assistenza Post Bellica, mazzo 86: buono mensa per figlio del reduce



ASAT, , fondo Ufficio Provinciale Assistenza Post Bellica, mazzo 86: modulario per la richiesta di biglietti ferroviari

Importanti lavori durante il periodo postbellico

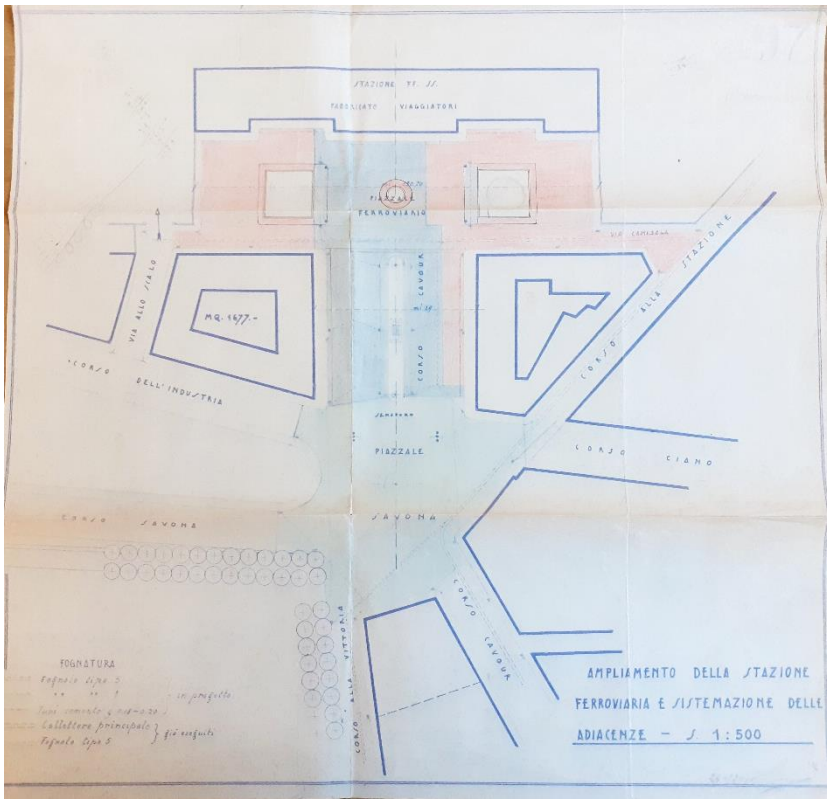
I bombardamenti che la città di Asti subì durante il secondo conflitto mondiale causarono importanti danni anche alle infrastrutture ferroviarie e nel 1948 vennero eseguiti lavori di ripristino al piazzale antistante la stazione di Asti e al ponte sul fiume Tanaro della ferrovia verso Castagnole delle Lanze. Il piazzale della stazione, colpito dai bombardamenti come ben esplicitato nella relazione di collaudo del Genio Civile, venne modificato con la creazione delle due aiuole circolari ben visibili nella cartolina degli anni '60 che lo raffigura, mentre per il ripristino del ponte sul Tanaro fu necessario demolire completamente e ricostruire una intera travata metallica.
Il 1948 vide, però, anche una grave calamità abbattersi sulla stazione, che venne infatti completamente allagata, con gravi cedimenti alle sedi dei binari, durante l'esondazione del torrente Borbore del 4 settembre 1948 che provocò morti, feriti e danni incalcolabili a infrastrutture ed abitazioni private. Una serie di fotografie mostra i danni provocati dall'alluvione del 1948.



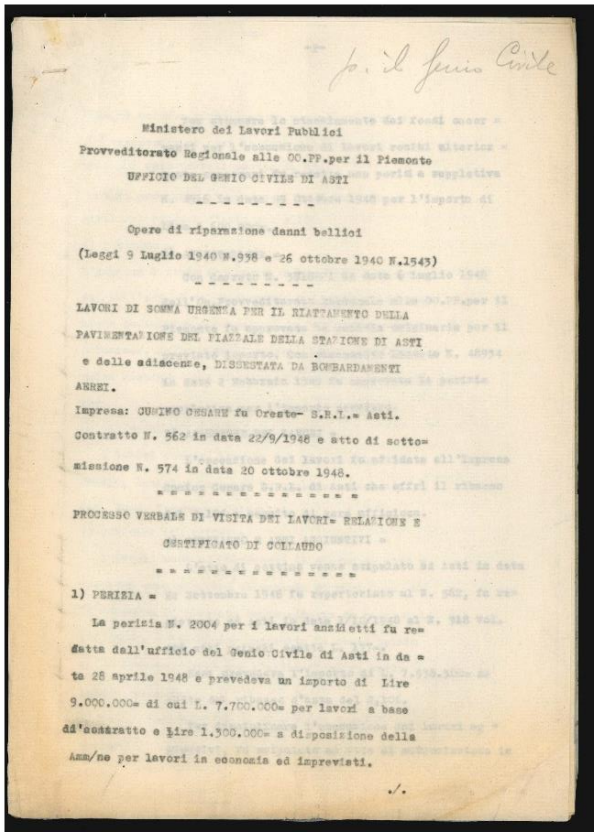
Cartolina raffigurante il viale di accesso alla stazione negli anni '30: si notano la presenza di abitazioni oggi abbattute e l'aspetto della stazione così come era stata costruita nel XIX secolo (collezione privata Anthony Pelosi – Co.M.I.S.)



Cartolina raffigurante il piazzale della stazione di Asti negli anni '60 (collezione privata Anthony Pelosi – Co.M.I.S.)



ASAT, fondo Ufficio del Genio Civile, mazzo 408: relazione di collaudo dei lavori di rifacimento del piazzale ferroviario - mappa del piazzale



Ministero dei Lavori Pubblici
Provveditorato Regionale alle OO.PP.per il Piemonte
UFFICIO DEL GENIO CIVILE DI ASTI

Opere di riparazione danni bellici
(Leggi 9 Luglio 1940 N.938 e 26 ottobre 1940 N.1543)

LAVORI DI SOMMA URGENZA PER IL RIATTAMENTO DELLA PAVIMENTAZIONE DEL PIAZZALE DELLA STAZIONE DI ASTI e delle adiacenze, DISSESTATA DA BOMBARDAMENTI AEREI.

Impresa: CUSINO CESARE fu Oreste- S.R.L.= Asti.

Contratto N. 862 in data 22/9/1948 e atto di sotto= missione N. 574 in data 20 ottobre 1948.

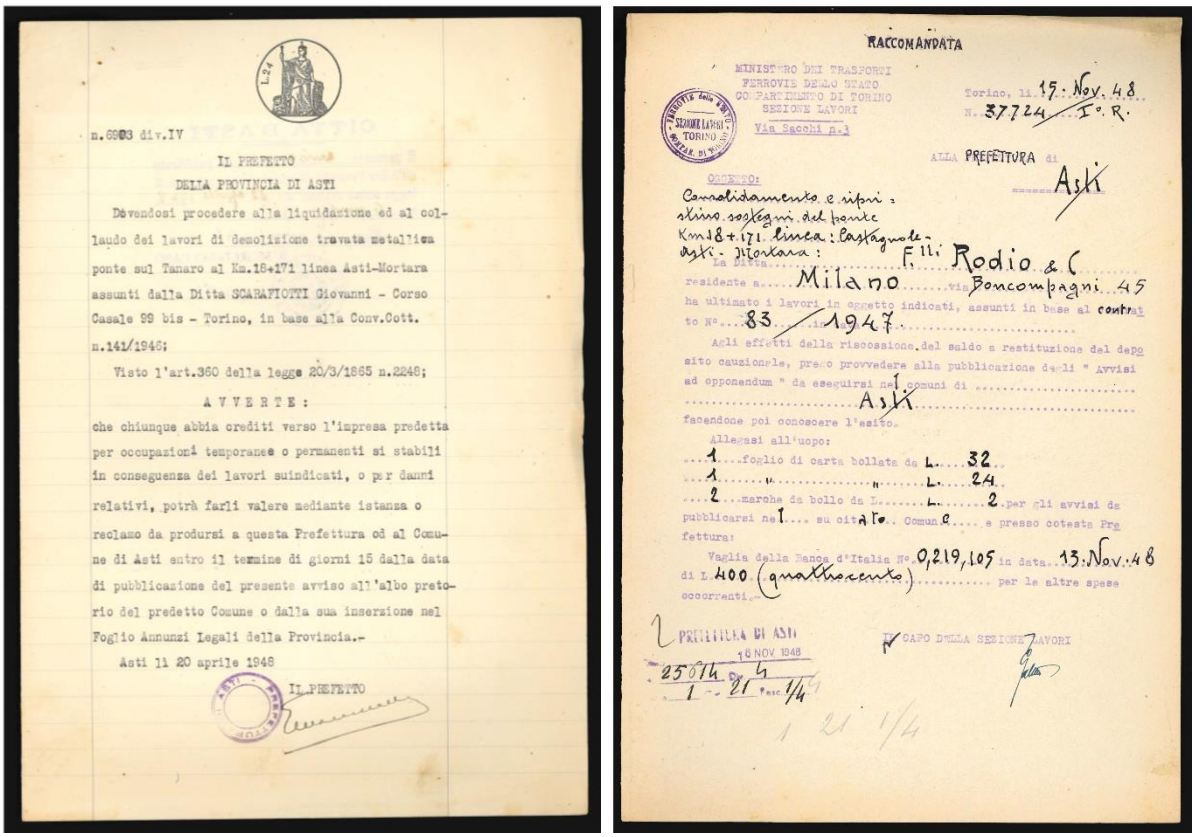
PROCESSO VERBALE DI VISITA DEI LAVORI= RELAZIONE E CERTIFICATO DI COLLAUDO

1) PERIZIA =

La perizia N. 2004 per i lavori anzidetti fu re= datta dall'ufficio del Genio Civile di Asti in da= ta 28 aprile 1948 e prevedeva un importo di Lire 9.000.000= di cui L. 7.700.000= per lavori a base d'contratto e Lire 1.300.000= a disposizione della Amm/ne per lavori in economia ed imprevisti.

./.

ASAT, fondo Ufficio del Genio Civile, mazzo 408: relazione di collaudo dei lavori di rifacimento del piazzale ferroviario



n.6983 div.IV

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI ASTI

Dovendosi procedere alla liquidazione ed al collaudo dei lavori di demolizione travata metallica ponte sul Tanaro al Km.18+171 linea Asti-Mortara assunti dalla Ditta SCARAFIOTTI Giovanni - Corso Casale 99 bis - Torino, in base alla Conv.Cott. n.141/1946;

Visto l'art.360 della legge 20/3/1865 n.2248;

A V V E R T E :

che chiunque abbia crediti verso l'impresa predetta per occupazioni temporanee o permanenti si stabili in conseguenza dei lavori suindicati, o per danni relativi, potrà farli valere mediante istanza o reclamo da prodursi a questa Prefettura od al Comune di Asti entro il termine di giorni 15 dalla data di pubblicazione del presente avviso all'albo pretorio del predetto Comune o dalla sua inserzione nel Foglio Annunzi Legali della Provincia.-

Asti li 20 aprile 1948

IL PREFETTO

RACCOMANDATA

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
COMPARTIMENTO DI TORINO
SEZIONE LAVORI
Via Sacchi n.1

Torino, li 17 Nov. 48
N. 37724 I. R.

ALLA PREFETTURA di Asti

OGGETTO: Consolidamento e ripristino sostegni del ponte Km 18+171 linea: Castagnole-Asti-Mortara:

La Ditta F.lli Rodio & C
residente a Milano via Boncompagni 45
ha ultimato i lavori in oggetto indicati, assunti in base al contratto N° 83 1947

Agli effetti della riscossione del saldo e restituzione del deposito cauzionale, prego provvedere alla pubblicazione degli " Avvisi ad opponendum " da eseguirsi nei comuni di Asti
facendone poi conoscere l'esito.

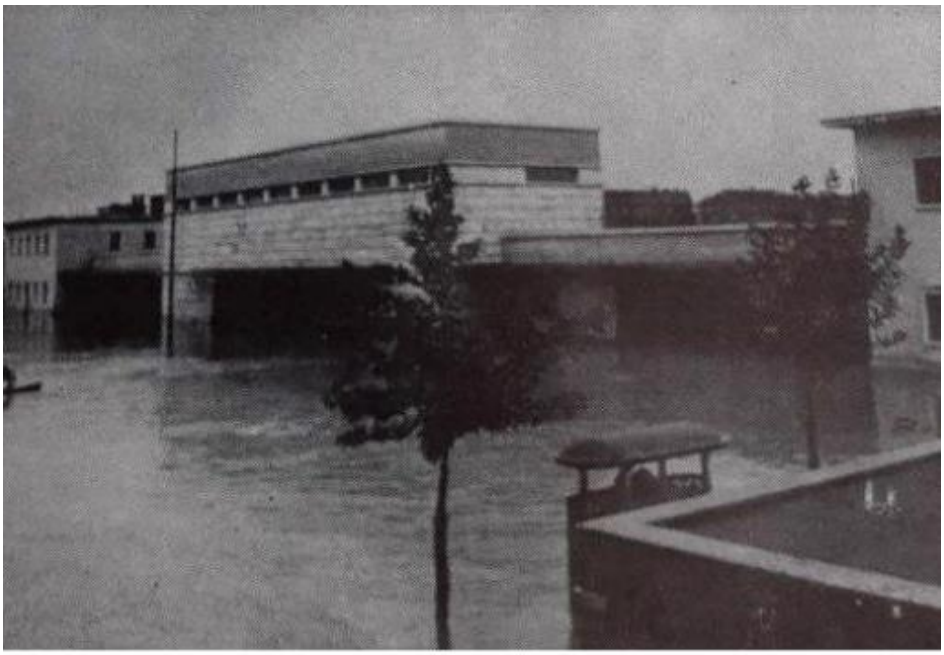
Allegasi all'uopo:
1 foglio di carta bollata da L. 32
1 " " L. 24
2 marche da bollo da L. 2 per gli avvisi da pubblicarsi nel 1° su cit.to Comune e presso cotesta Prefettura:

Vaglia della Banca d'Italia N° 0,219,105 in data 13.Nov.48 di L 400 (quattrocento) per le altre spese occorrenti.

PREFETTURA DI ASTI
16 NOV. 1948
25014
1 - 21 - 1/4

IL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303, fascicolo "Linea ferroviaria Castagnole Lanze Asti Casale Mortara", sottofascicolo "Demolizione travata metallica ponte sul Tanaro": due documenti relativi a lavori di demolizione e ricostruzione di una travata metallica del ponte sul Tanaro nel 1948



La stazione di Asti durante l'allagamento del 1948 causato dal torrente Borbore. Foto tratta da Domenico Testa, Vicende storiche della stazione di Asti, Tipografia Minigraf, Scurzolengo, 1985 (copia originale conservata presso la Fondazione Biblioteca Astense Giorgio Faletti)





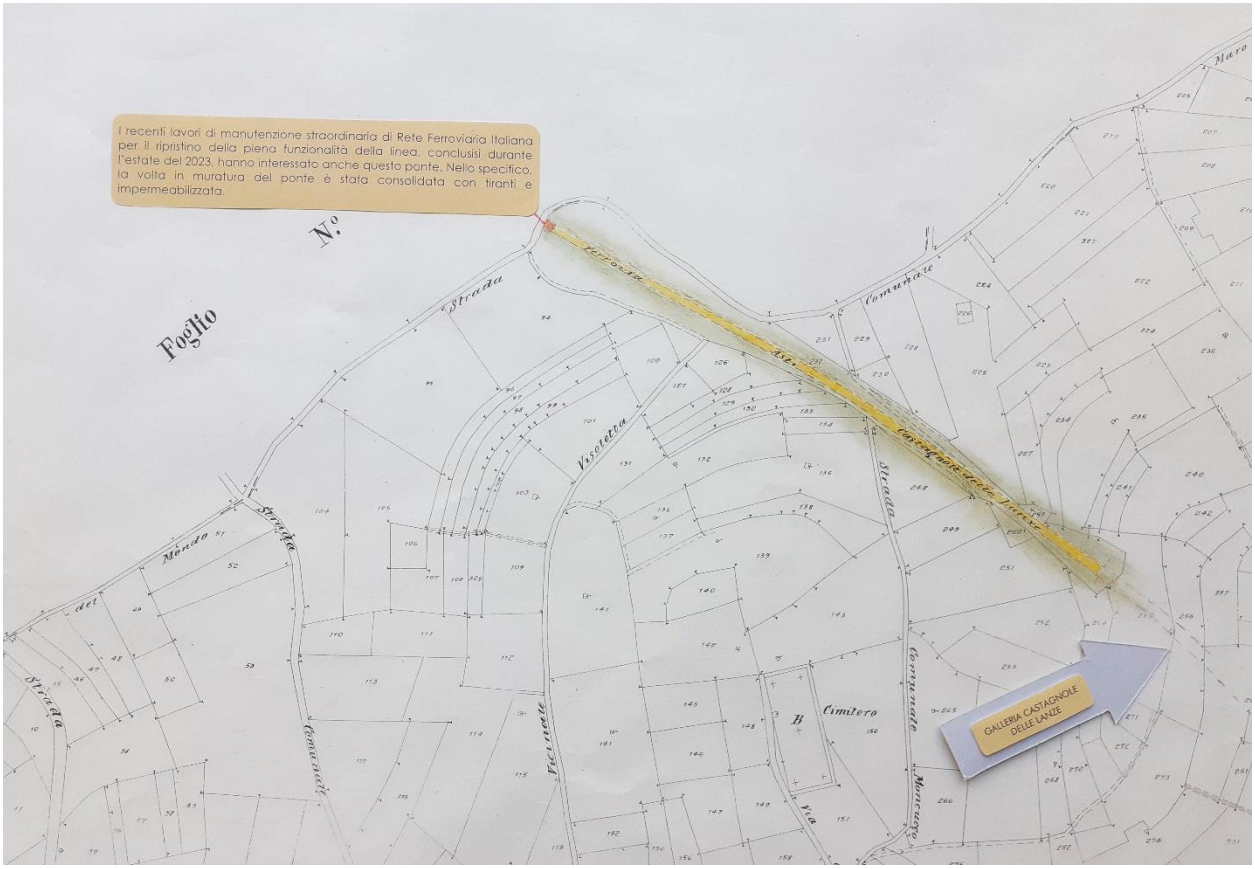




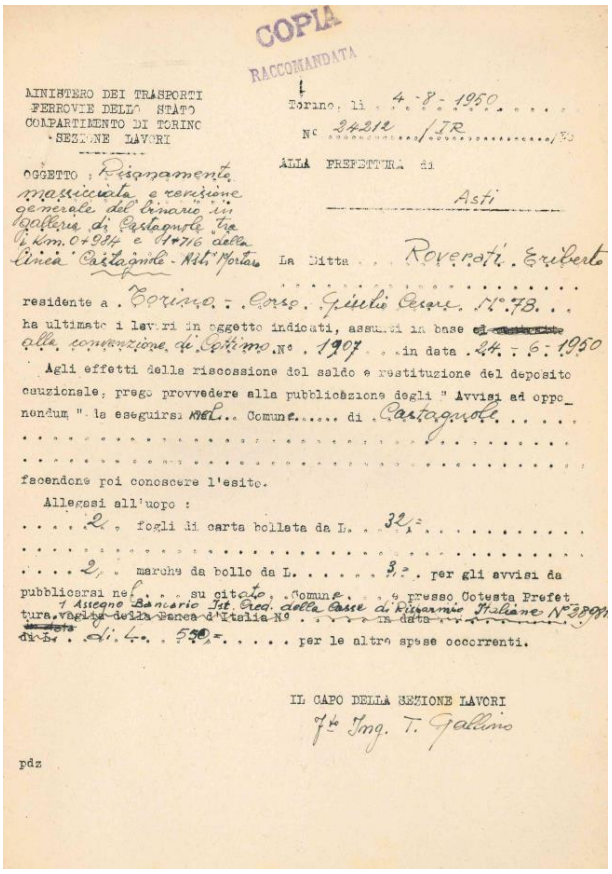
ASCAT, Fototeca. L'alluvione del 1948 provocò ad Asti danni incalcolabili ed interessò diverse infrastrutture ferroviarie. In queste immagini possiamo vedere il livello raggiunto dall'acqua e i binari danneggiati presso la stazione di Asti e nel tratto iniziale della Asti-Chivasso dove, come ricordano alcuni giornali dell'epoca, rimasero sospesi nel vuoto

Le manutenzioni ordinarie e straordinarie

I territori collinari che interessano il percorso tra le stazioni ferroviarie di Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole d'Asti mostrarono spesso, nel XX secolo, problemi di stabilità e, oltre ai comuni lavori di manutenzione ordinaria, furono eseguiti diversi interventi di risanamento per contrastare i movimenti franosi.
La galleria di Castagnole delle Lanze, una delle opere più significative della linea, subì negli anni '50 diversi lavori: nel 1950 fu necessario eseguire un risanamento della massicciata (con sostituzione del pietrisco del binario), mentre nel 1954 venne realizzato un importante lavoro di intervento sul rivestimento murario interno.
I recenti lavori di manutenzione straordinaria di Rete Ferroviaria Italiana per il ripristino della piena funzionalità della linea, conclusisi durante l'estate del 2023, hanno interessato anche il ponte che si trova nei pressi della galleria di cui possiamo vedere il tratto iniziale nella mappa di catasto. Nello specifico, la volta in muratura del ponte è stata consolidata con tiranti e impermeabilizzata.



ASAT, fondi catastali, foglio n. 11 del Comune di Castagnole delle Lanze, Ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50 (dettaglio). Risultano evidenziati la posizione della galleria di Castagnole delle Lanze, il tracciato della linea e, in rosso, la posizione di un ponte sottoposto recentemente a lavori di manutenzione straordinaria durante i quali la volta in muratura del ponte è stata consolidata con tiranti e impermeabilizzata



COPIA

RACCOMANDATA

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
COMPARTIMENTO DI TORINO
SEZIONE LAVORI

Torino, li 4-8-1950

N° 24212 /IR /50

ALLA PREFETTURA di

Asti

OGGETTO: Risanamento massicciata e revisione generale del binario in galleria di Castagnole tra il Km. 0+984 e 1+716 della Linea Castagnole-Nizza Monferrato. La Ditta Roveratti Eriberto

residente a Torino - Corso Giulio Cesare N°78

ha ultimato i lavori in oggetto indicati, assunti in base alla convenzione di Cottimo N° 1907 in data 24-6-1950

Agli effetti della riscossione del saldo e restituzione del deposito cauzionale, prego provvedere alla pubblicazione degli "Avvisi ad opponendum" da eseguirsi nel Comune di Castagnole

facendone poi conoscere l'esito.

Allegasi all'uopo:

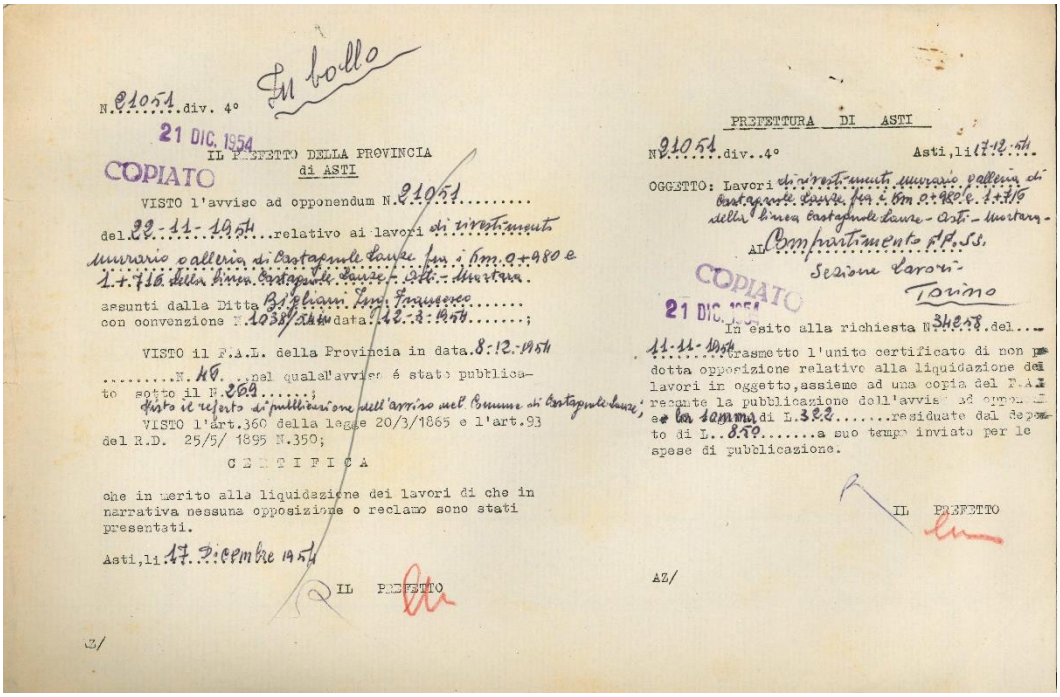
2 fogli di carta bollata da L. 32=

2 marche da bollo da L. 3= per gli avvisi da pubblicarsi nel su citato Comune presso Cotesta Prefettura. Vaglia della Banca d'Italia N° in data per l'importo di L. 4.590= per le altre spese occorrenti.

IL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI
f.to Ing. T. Gallino

pdz

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303: documento inerente il risanamento della massicciata e revisione generale dei binari della galleria di Castagnole delle Lanze, 1950



Bollo

N. 21051 div. 4°

21 DIC. 1954

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA di ASTI

COPIATO

VISTO l'avviso ad opponendum N. 21051 del 22-11-1954 relativo ai lavori di rivestimento murario galleria di Castagnole Lanze fra i Km. 0+980 e 1+716 della linea Castagnole Lanze - Asti - Nizza.

assunti dalla Ditta Bigliani Ing. Francesco con convenzione N. 1033/xxxx data 12-4-1954;

VISTO il F.A.L. della Provincia in data 8-12-1954 N. 46 nel quale l'avviso è stato pubblicato sotto il N. 269;

visto il referto di pubblicazione dell'avviso nel Comune di Castagnole Lanze;

VISTO l'art. 360 della legge 20/3/1865 e l'art. 93 del R.D. 25/5/1895 N. 350;

C E R T I F I C A

che in merito alla liquidazione dei lavori di che in narrativa nessuna opposizione o reclamo sono stati presentati.

Asti, li 17 Dicembre 1954

IL PREFETTO

AZ/

PREFETTURA DI ASTI

N. 21051 div. 4° Asti, li 17-12-54

OGGETTO: Lavori di rivestimento murario galleria di Castagnole Lanze fra i Km. 0+980 e 1+716 sulla linea Castagnole Lanze - Asti - Nizza.

Al Compartimento F.S. Sezione Lavori Torino

COPIATO

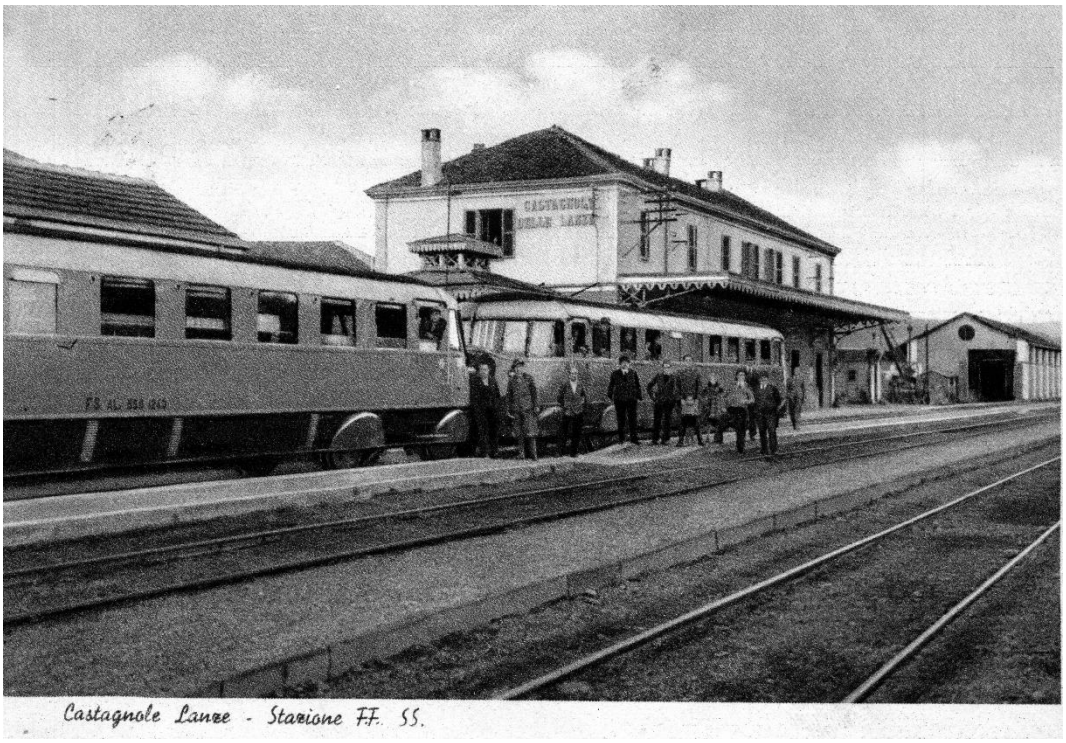
21 DIC. 1954

In esito alla richiesta N. 34278 del 11-11-1954 trasmetto l'unito certificato di non produtta opposizione relativo alla liquidazione dei lavori in oggetto, assieme ad una copia del F.A.L. recante la pubblicazione dell'avviso ad opponendum e per la somma di L. 382 residuate dal deposito di L. 850 a suo tempo inviato per le spese di pubblicazione.

IL PREFETTO

AZ/

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303: documento inerente il risarcimento del rivestimento murario della galleria di Castagnole delle Lanze, 1954



Cartolina anni '30-'40 del XX secolo con l'interno della stazione di Castagnole delle Lanze (collezione privata Aldo Riccardi)



Cartolina anni '30 del XX secolo con l'interno della stazione di Castagnole delle Lanze (collezione privata Aldo Riccardi)



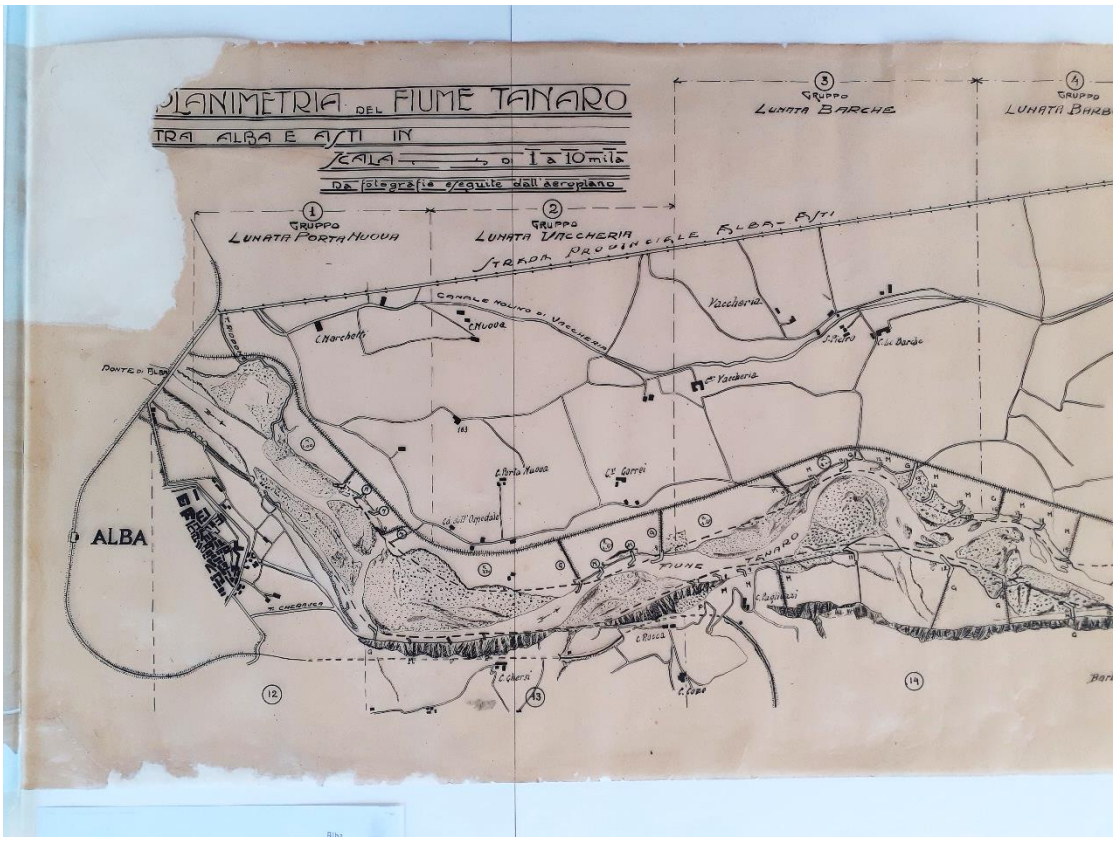
Modello di automotrice ALn 772 (collezione privata Gabriele Balestino – Co.M.I.S.)

Le stazioni tra Alba e Asti nella storia

L'Archivio di Stato di Asti conserva, tra gli altri, il fondo del Genio Civile, costituito da documentazione e disegni. Tra questi ultimi spicca senza dubbio il ricchissimo disegno su carta da lucido risalente agli anni '20 del XX secolo, che raffigura il fiume Tanaro nel suo percorso tra le città di Alba e di Asti, realizzato grazie all'esecuzione di una serie di fotografie aeree da parte del Genio.
Il disegno è diviso in "lunate", sezioni verticali il cui nome deriva dalla forma a mezzaluna delle anse del fiume Tanaro raffigurate al loro interno.
Si tratta di una testimonianza di grande interesse perché descrive anche tratti della ferrovia che collega le due città: sono visibili, infatti, la parte iniziale del percorso dalla stazione di Alba verso le gallerie Rabajà, Como e Ghersi nei pressi di Barbaresco, molto vicine al fiume Tanaro e per questo soggette, in passato, a frane e smottamenti (in particolare i cedimenti della galleria Ghersi causarono la chiusura della linea nel 2010), nonché l'ultimo tratto tra le stazioni di Motta di Costigliole d'Asti e Asti.
Accanto al disegno abbiamo voluto mettere in mostra una serie di bellissime fotografie d'epoca che rappresentano le stazioni poste lungo la linea o tratti del percorso ferroviario tra Alba e Asti.



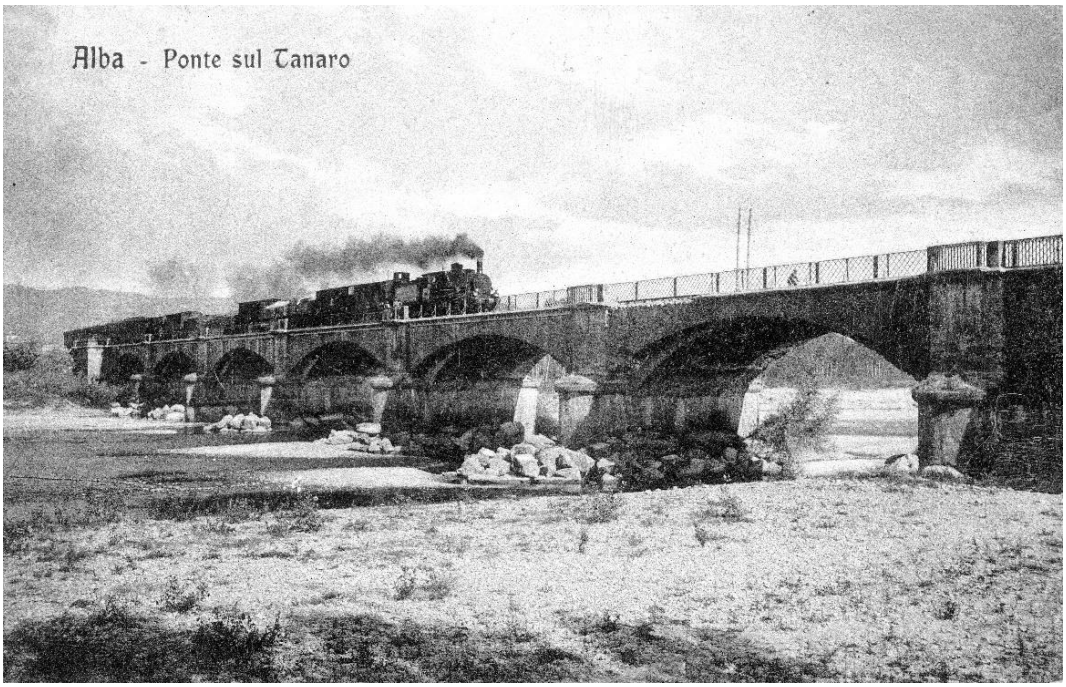
ASAT, fondo Genio Civile, disegno n. 28 in allestimento nel percorso espositivo



ASAT, fondo Genio Civile, disegno n. 28: dettaglio con il percorso ferroviario tra la stazione di Alba e le gallerie site nel territorio di Barbaresco



ASAT, fondo Genio Civile, disegno n. 28: dettaglio con il percorso della ferrovia Asti-Alba nel territorio del Comune di Asti



Cartolina anni '20 del XX secolo con veduta del ponte ferroviario sul Tanaro nei pressi della stazione di Alba (collezione privata Aldo Riccardi)



La stazione di Alba nel 1966 (©Archivio Fondazione FS Italiane – Fototeca FS / Fondo Renato Cesa De Marchi)



Fotografia raffigurante il ponte ferroviario sul fiume Tanaro nei pressi della stazione di Alba ad inizio XX secolo (collezione privata Antonio Buccolo, già pubblicata nel volume "Alba. Come eravamo, una passeggiata in Via Maestra e dintorni nel secolo scorso", Associazione Culturale Giulio Parusso, L'Artigiana, Alba, 2020)



Fotografia di inizio XX secolo raffigurante un gruppo in posa all'interno della stazione (collezione privata Antonio Buccolo, già pubblicata nel volume "Alba. Come eravamo, una passeggiata in via Maestra e dintorni nel secolo scorso", Associazione Culturale Giulio Parusso, "L'artigiana", Alba, 2020)



Cartolina anni '10 del XX secolo con l'interno della stazione di Alba (collezione privata Aldo Riccardi)



Fotografia di fine XIX secolo raffigurante il piazzale della stazione di Alba con le carrozze degli alberghi cittadini in attesa (collezione privata Antonio Buccolo, già pubblicata nel volume "Alba. Come eravamo, una passeggiata in via Maestra e dintorni nel secolo scorso", Associazione Culturale Giulio Parusso, "L'artigiana", Alba, 2020)



Cartolina raffigurante il Ristorante-Buffet della stazione di Giorgio Revello ad inizio XX secolo (collezione privata Antonio Buccolo, già pubblicata nel volume "Alba. Come eravamo, una passeggiata in via Maestra e dintorni nel secolo scorso", Associazione Culturale Giulio Parusso, "L'artigiana", Alba, 2020)



Automotrice Aln 668 all'uscita di una galleria di Barbaresco nel 1991 (foto di Aldo Riccardi)



Automotrice Aln 668 1557 presso la stazione di Barbaresco nel 1990 (foto di Aldo Riccardi)



Treno Trans Europe Express in uscita dalla galleria di Neive diretto verso Barbaresco nel 1985 (foto di Aldo Riccardi)



Automotrice Aln 668 3206 presso la stazione di Neive nel 1990 (foto di Aldo Riccardi)



Cartolina anni '50 del XX secolo con l'interno della stazione di Neive (collezione privata Aldo Riccardi)



Cartolina anni '10 del XX secolo con l'interno della stazione di Castagnole delle Lanze (collezione privata Aldo Riccardi)



Cartolina anni '10 del XX secolo con la stazione di Motta di Costigliole (collezione privata Aldo Riccardi)



Automotrice Aln 668 3206 presso la stazione di Costigliole-Motta nel 1990 (foto di Aldo Riccardi)



Cartolina anni '10-'20 del XX secolo con la stazione di Isola d'Asti (collezione privata Aldo Riccardi)



Cartolina del 1934 raffigurante il piazzale binari della stazione di Asti (collezione privata Anthony Pelosi – Co.M.I.S.)

Cimeli d'epoca

Queste quattro vetrine espongono altri cimeli ferroviari messi a disposizione dei membri del Co.M.I.S.
Accanto a strumenti di lavoro quali torce di segnalamento, corni usati dagli addetti alla manutenzione in passato per segnalare la loro posizione, lanterne, scarpe ferma-carro, troviamo capi d'abbigliamento originali, modelli di treni che viaggiarono sulla ferrovia Asti-Alba, libri tecnici, e un bel modello della stazione di Castagnole delle Lanze realizzato a mano! Vedere questi oggetti ci aiuta a immaginare il duro lavoro dei ferrovieri…



In alto tre diverse sezioni di rotaia ferroviaria, in basso componenti metalliche per l'attacco delle rotaie alle traversine dei binari (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)





Un corno utilizzato da operai manutentori negli anni '60 per richiamare l'attenzione e relativa immagine di repertorio (collezione privata Mario Didier – Co.M.I.S.)



Scarpa fermacarro (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



Lanterne da manovratore a tre e a due colori (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



Orologio da tasca Perseo d'epoca in dotazione al personale delle Ferrovie dello Stato (collezione privata Mario Didier – Co.M.I.S.)



Modello della stazione di Castagnole delle Lanze e della locomotiva D445 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



Manuale con le norme di condotta per la locomotiva 345 (collezione privata Mario Didier – Co.M.I.S.)



Modello della locomotiva D345 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



Modello di locomotiva a vapore Gr 640 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



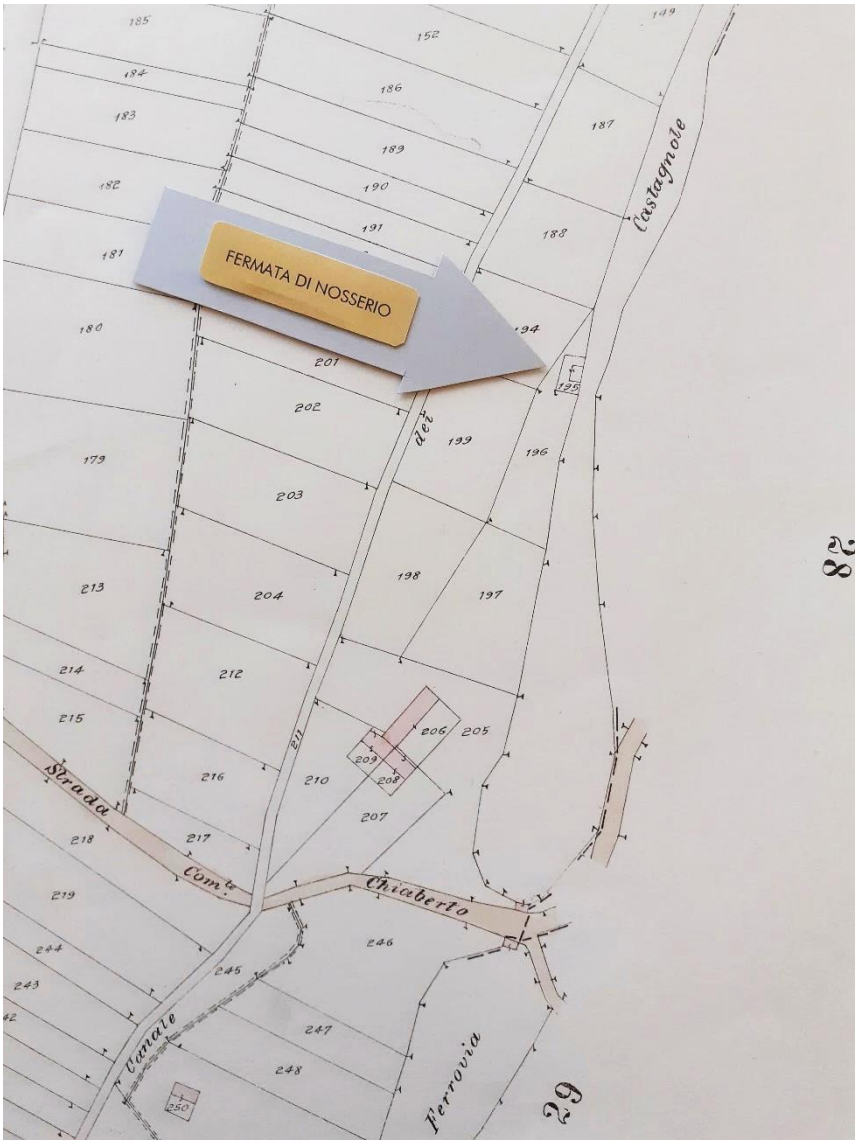
Modello di automotrice ALn 501/502 "Minuetto" (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



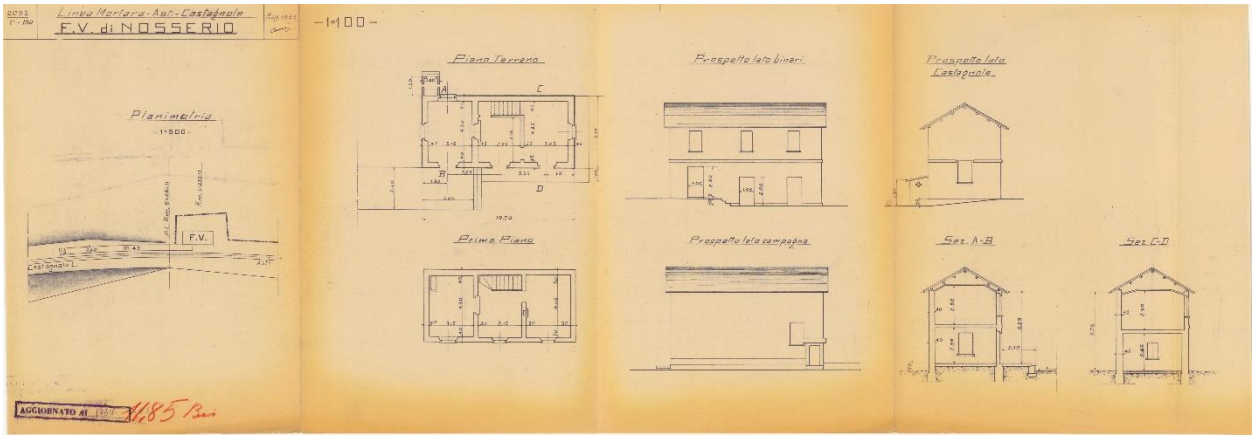
Modello di automotrici ALn 668 serie 3200 e ALn 663 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)

La fermata di Nosserio

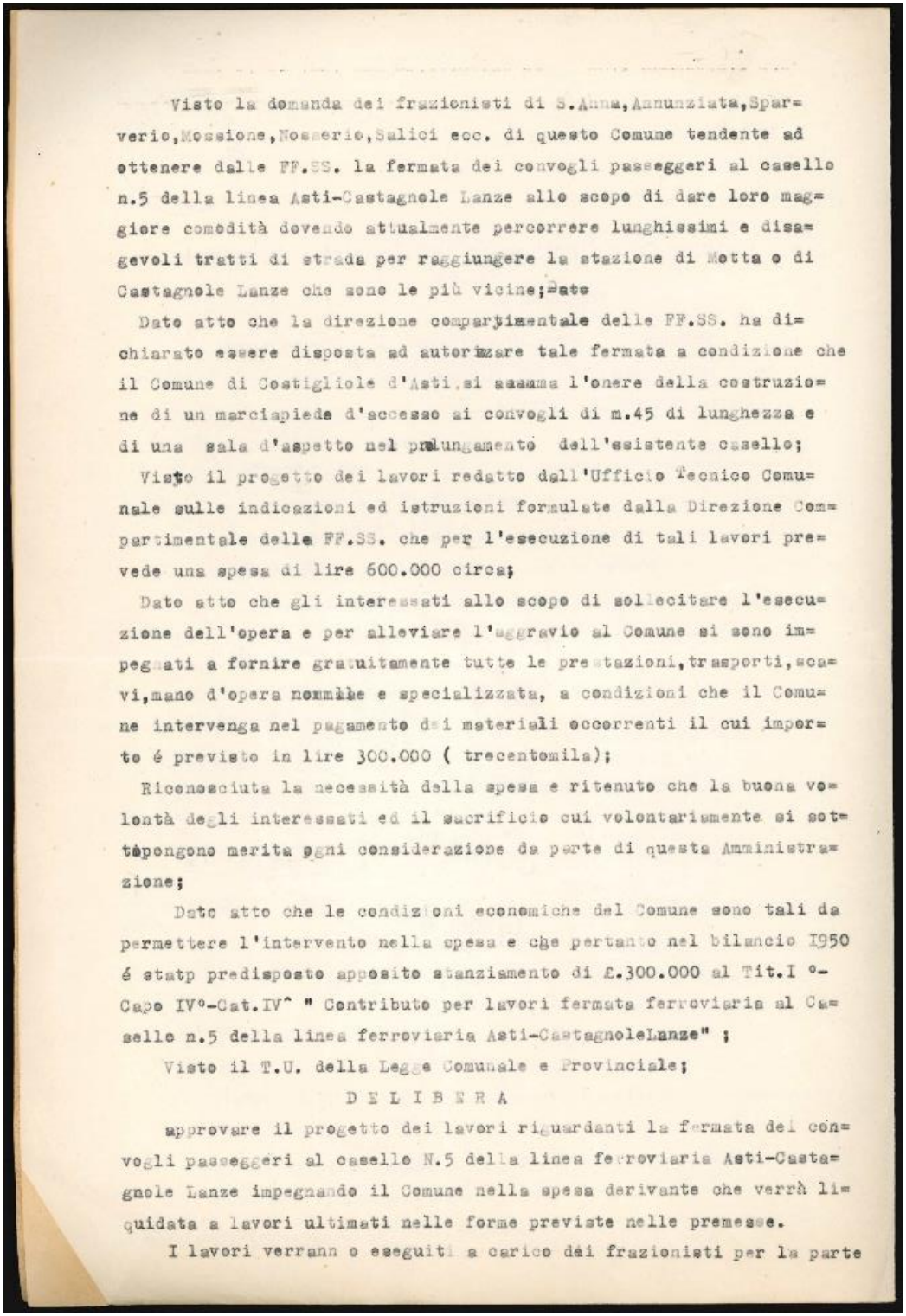
I problemi di stabilità delle colline tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole, di cui abbiamo già accennato, portarono negli anni '80, come vedremo meglio in seguito, ad una drastica decisione: l'abbandono di una parte del tracciato originario della ferrovia tra le due stazioni menzionate e la costruzione di un imponente viadotto in cemento, al fine di rendere più veloce il viaggio ed evitare il problema delle frane. La caduta in disuso di un tratto ferroviario originale portò, dagli anni '90, al progressivo degrado e alla scomparsa di alcuni edifici e ponti tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole, tra cui la stazione di Nosserio, ben individuabile nella mappa del catasto che rappresenta la situazione del territorio agli anni '50 circa del XX secolo.
La fermata di Nosserio, identificata dalla particella 195, serviva le frazioni Sant'Anna, Annunziata, Sparverio, Mossione, Nosserio, Salici del Comune di Costigliole d'Asti. Costruita inizialmente come casello insieme alle altre opere della linea tra il 1865 e il 1870, venne poi ampliata su richiesta della popolazione locale nel 1950 divenendo una fermata e rimase in esercizio fino al 1964, con presenza fissa di personale addetto che abitava presso i locali al piano superiore dell'edificio, raffigurati nelle fotografie esposte.
L'Archivio di Stato di Asti conserva copia del verbale del consiglio comunale di Costigliole nel quale si chiede la trasformazione del Casello di Nosserio in vera e propria fermata: di particolare interesse il fatto che la popolazione delle frazioni era disposta a offrire la propria manodopera gratuita pur di permettere l'ampliamento del fabbricato del casello e l'istituzione della fermata ferroviaria!
Nel 1964, per ridurre le spese di gestione, le Ferrovie dello Stato decisero la chiusura della fermata. Erano ormai altri tempi, tempi di boom economico…



ASAT, fondi Catastali, foglio n. 27 del Comune di Costigliole d'Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 su rilievo tecnico eseguito negli anni '40 del XX secolo. Dal foglio di mappa è possibile osservare la posizione del casello di Nosserio, poi divenuto fermata dal 1950 al 1965. Oggi non restano che poche tracce del marciapiede del fabbricato.



Rilievo del fabbricato viaggiatori di Nosserio eseguito nel 1955 (©Archivio Fondazione FS Italiane– Archivio Architettura)



Visto la domanda dei frazionisti di S.Anna,Annunziata,Sparverio,Mossione,Nosserio,Salici ecc. di questo Comune tendente ad ottenere dalle FF.SS. la fermata dei convogli passeggeri al casello n.5 della linea Asti-Castagnole Lanze allo scopo di dare loro maggiore comodità dovendo attualmente percorrere lunghissimi e disagevoli tratti di strada per raggiungere la stazione di Motta o di Castagnole Lanze che sono le più vicine;Dato

Dato atto che la direzione compartimentale delle FF.SS. ha dichiarato essere disposta ad autorizzare tale fermata a condizione che il Comune di Costigliole d'Asti si assuma l'onere della costruzione di un marciapiede d'accesso ai convogli di m.45 di lunghezza e di una sala d'aspetto nel prolungamento dell'esistente casello;

Visto il progetto dei lavori redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale sulle indicazioni ed istruzioni formulate dalla Direzione Compartimentale delle FF.SS. che per l'esecuzione di tali lavori prevede una spesa di lire 600.000 circa;

Dato atto che gli interessati allo scopo di sollecitare l'esecuzione dell'opera e per alleviare l'aggravio al Comune si sono impegnati a fornire gratuitamente tutte le prestazioni,trasporti,scavi,mano d'opera normale e specializzata, a condizioni che il Comune intervenga nel pagamento dei materiali occorrenti il cui importo é previsto in lire 300.000 (trecentomila);

Riconosciuta la necessità della spesa e ritenuto che la buona volontà degli interessati ed il sacrificio cui volontariamente si sottopongono merita ogni considerazione da parte di questa Amministrazione;

Dato atto che le condizioni economiche del Comune sono tali da permettere l'intervento nella spesa e che pertanto nel bilancio 1950 é statp predisposto apposito stanziamento di £.300.000 al Tit.I °- Capo IV°-Cat.IV^ " Contributo per lavori fermata ferroviaria al Casello n.5 della linea ferroviaria Asti-CastagnoleLanze" ;

Visto il T.U. della Legge Comunale e Provinciale;

D E L I B E R A

approvare il progetto dei lavori riguardanti la fermata dei convogli passeggeri al casello N.5 della linea ferroviaria Asti-Castagnole Lanze impegnando il Comune nella spesa derivante che verrà liquidata a lavori ultimati nelle forme previste nelle premesse.

I lavori verrann o eseguiti a carico dei frazionisti per la parte

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303: dettaglio di delibera del Consiglio comunale di Costigliole d'Asti con richiesta di ampliare il casello di Nosserio trasformandolo in una fermata (30 marzo 1950). Di particolare interesse è il passo dove si afferma che gli abitanti delle frazioni prossime alla stazione, "allo scopo di sollecitare l'esecuzione dell'opera e per alleviare l'aggravio al Comune si sono impegnati a fornire gratuitamente tutte le prestazioni, trasporti, scavi, mano d'opera normale e specializzata" per permettere l'ampliamento del fabbricato del casello

LA VITA ALLA FERMATA DI NOSSERIO

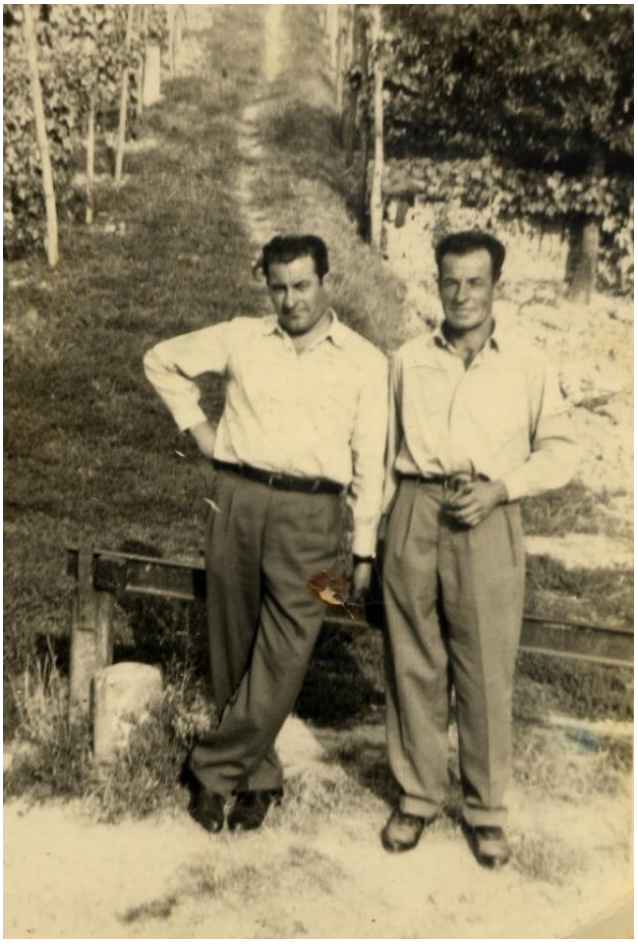
Tra il 1944 e il 1965 la stazione di Nosserio fu gestita da una "capostazione", la signora Maddalena Lovisolo, che aveva al piano superiore del fabbricato anche la sua abitazione. Come ricorda la signora Rosa Montersino, figlia di Maddalena Lovisolo, tutte le sere il capostazione doveva accendere il segnale a petrolio e nei giorni di nebbia doveva posizionare alcuni petardi in punti strategici vicino ai binari, in modo che il loro scoppio segnalasse l'avvicinarsi della stazione.
La fermata, costruita originariamente come casello, nel tempo fu ampliata fino ad avere tre locali al pian terreno (sala d'aspetto, e cucina) e tre locali al primo piano che fungevano da alloggio del capostazione. All'esterno vi erano le latrine ed un pozzo per l'approvvigionamento di acqua, alimentato periodicamente con le cisterne dei treni che prelevavano l'acqua dalle sorgenti di Cantarana.
In queste bellissime immagini d'epoca, gentilmente messe a disposizione da Rosa Montersino, possiamo vedere la capostazione Maddalena Lovisolo vicino al fabbricato della stazione in abito scuro e di fronte al pozzo sopra menzionato; sono fotografati, inoltre, due uomini appoggiati alla sbarra del passaggio a livello e la stessa Rosa in abito elegante presso i binari e nel giorno delle sue nozze, avvenute nel 1965.
Dopo l'abbandono del tracciato originale della ferrovia tra Motta di Costigliole e Castagnole delle Lanze, la stazione di Nosserio non venne più utilizzata e nulla resta, oggi, dell'edificio. L'associazione Costigliole Cultura ha rintracciato il luogo ove esisteva la stazione ed ha provveduto a ripulire, con i propri volontari, circa 1,2 km dell'antico sedime della ferrovia nel luogo interessato dalle frane, nei pressi di Strada Sottorocche in frazione Motta di Costigliole d'Asti.



Maddalena Lovisolo accanto alla fermata di Nosserio (collezione privata Rosa Montersino)



Maddalena Lovisolo davanti al pozzo della stazione (collezione privata Rosa Montersino



Due uomini di fronte al passaggio a livello della stazione (collezione privata Rosa Montersino)



Rosa Montersino all'età di diciotto anni accanto ai binari della stazione (collezione privata Rosa Montersino)



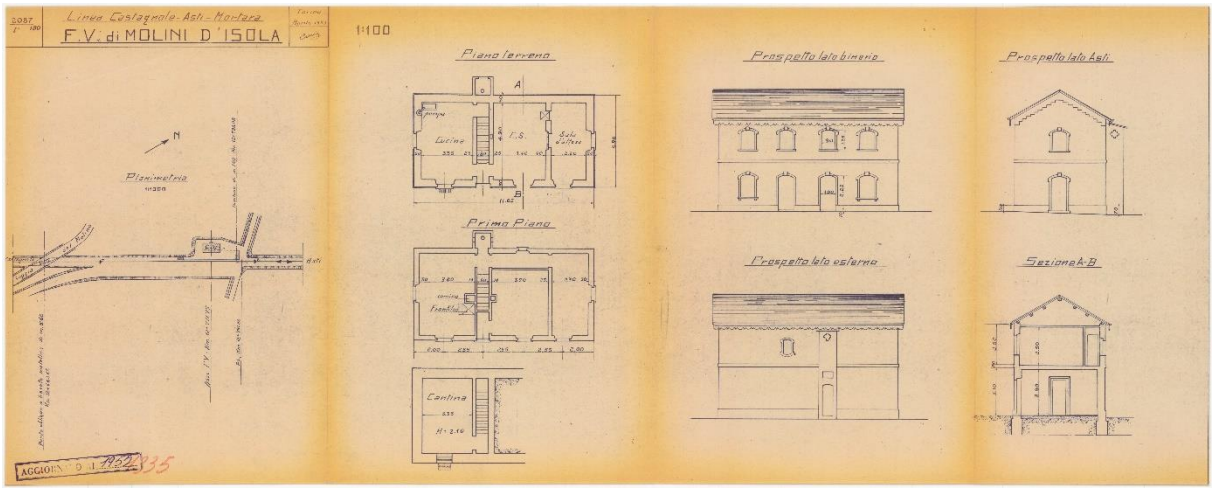
Rosa Montersino nel 1965 nel giorno del suo matrimonio accanto ai binari della stazione (collezione privata Rosa Montersino)

La fermata di Molini di Isola d'Asti

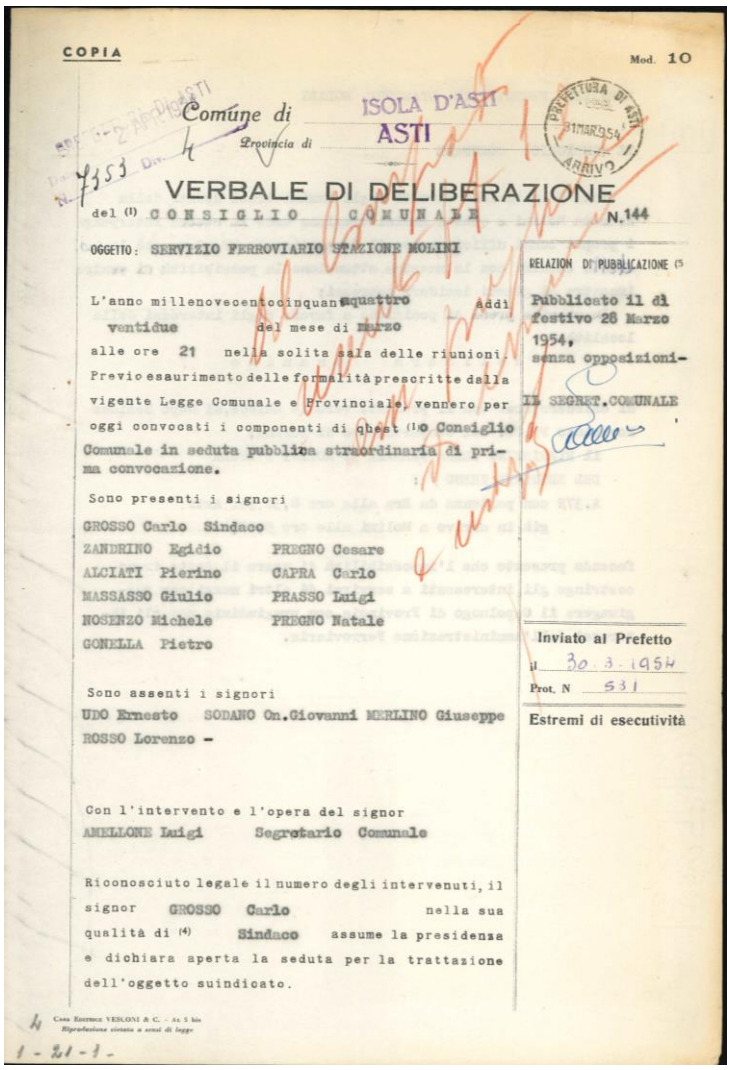
L'importanza della linea ferroviaria Castagnole delle Lanze-Asti per il servizio alla popolazione, oltre che per il trasporto merci, è testimoniato dalle numerose stazioni che si potevano trovare lungo il percorso: erano infatti dotati di ben due fermate ferroviarie i comuni di Costigliole d'Asti (Nosserio e Motta) e di Isola d'Asti (Piana e Molini).
Sul foglio di catasto esposto, risalente agli anni '50 del XX secolo, è ben visibile l'ubicazione del fabbricato originale della fermata di Molini di fine XIX secolo, oggi scomparso, al posto del quale è stata poi costruita una pensilina in laterizio. L'aspetto della stazione originale è desumibile da un documento presente negli archivi della Fondazione Ferrovie dello Stato. La popolazione della frazione Molini chiese in passato, in più occasioni, l'incremento del servizio presso la loro fermata, come testimoniato dalle richieste espresse dal consiglio comunale nel 1952 e nel 1954: queste richieste testimoniano come la ferrovia fosse considerata come un importantissimo servizio accessibile a tutti.



ASAT, fondi catastali, foglio n. 2 del Comune di Isola d'Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 su rilievo tecnico eseguito negli anni '40 del XX secolo. Dal foglio di mappa è possibile osservare la posizione della fermata di Molini di Isola d'Asti, oggi scomparsa



Rilievo della fermata di Isola d'Asti-Molini eseguito nel 1955 (©Archivio Fondazione FS Italiane– Archivio Architettura)



COPIA

Mod. 10

Comune di ISOLA D'ASTI
Provincia di ASTI

PREFETTURA DI ASTI 31 MAR 1954 ARRIVO

N. 4353

VERBALE DI DELIBERAZIONE

del (1) CONSIGLIO COMUNALE N. 144

OGGETTO: SERVIZIO FERROVIARIO STAZIONE MOLINI

L'anno millenovecentocinquantaquattro addì ventidue del mese di Marzo alle ore 21 nella solita sala delle riunioni. Previo esaurimento delle formalità prescritte dalla vigente Legge Comunale e Provinciale, vennero per oggi convocati i componenti di questo (1) Consiglio Comunale in seduta pubblica straordinaria di prima convocazione.

Sono presenti i signori

GROSSO Carlo Sindaco
ZANDRINO Egidio — PREGNO Cesare
ALCIATI Pierino — CAPRA Carlo
MASSASSO Giulio — PRASSO Luigi
NOSENZO Michele — PREGNO Natale
GONELLA Pietro

Sono assenti i signori

UDO Ernesto SODANO On.Giovanni MERLINO Giuseppe ROSSO Lorenzo –

Con l'intervento e l'opera del signor AMELLONE Luigi Segretario Comunale

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor GROSSO Carlo nella sua qualità di (4) Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE (5)

Pubblicato il dì festivo 28 Marzo 1954, senza opposizioni-

IL SEGRET. COMUNALE

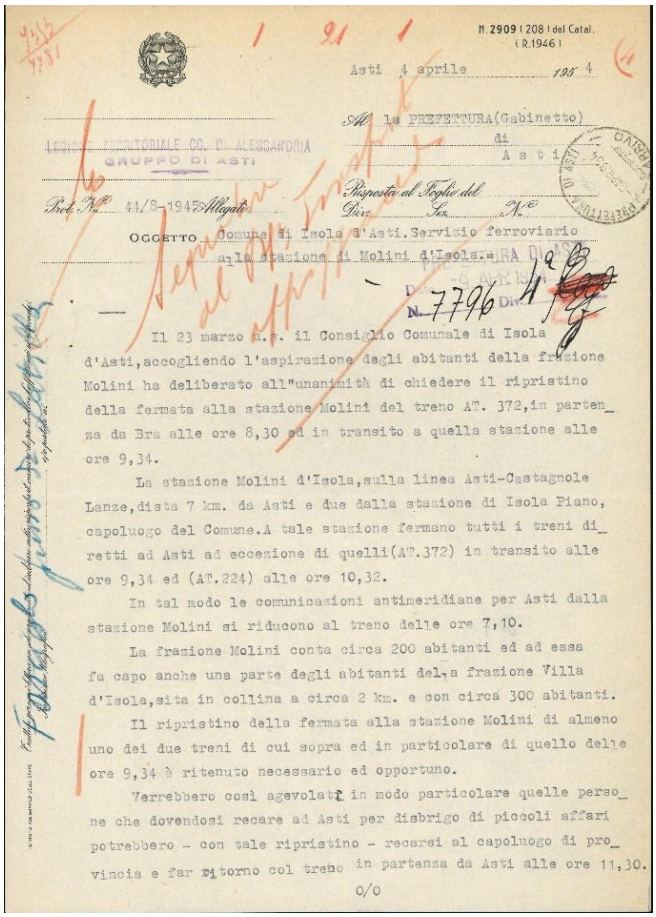
Inviato al Prefetto
il 30.3.1954
Prot. N 531

Estremi di esecutività

Casa Editrice VESCONI & C. - Ac. 5 bis
Riproduzione vietata a sensi di legge

1 - 21 - 1 -

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: delibera del Consiglio Comunale di Isola d'Asti con cui si chiede un incremento del servizio a favore della popolazione locale, richiesta del Comando Carabinieri al comparto FS e relativa risposta (22 marzo 1954)



Asti 4 aprile 1954

Al la PREFETTURA(Gabinetto) di A s t i

GRUPPO DI ASTI

Prot. N° 41/8-1945 Allegati

Risposta al Foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO Comune di Isola d'Asti.Servizio ferroviario alla Stazione di Molini d'Isola.-

N. 7796

Il 23 marzo u.s. il Consiglio Comunale di Isola d'Asti,accogliendo l'aspirazione degli abitanti della frazione Molini ha deliberato all'unanimità di chiedere il ripristino della fermata alla stazione Molini del treno AT. 372,in partenza da Bra alle ore 8,30 ed in transito a quella stazione alle ore 9,34.

La stazione Molini d'Isola,sulla linea Asti-Castagnole Lanze,dista 7 km. da Asti e due dalla stazione di Isola Piano, capoluogo del Comune.A tale stazione fermano tutti i treni diretti ad Asti ad eccezione di quelli(AT.372) in transito alle ore 9,34 ed (AT.224) alle ore 10,32.

In tal modo le comunicazioni antimeridiane per Asti dalla stazione Molini si riducono al treno delle ore 7,10.

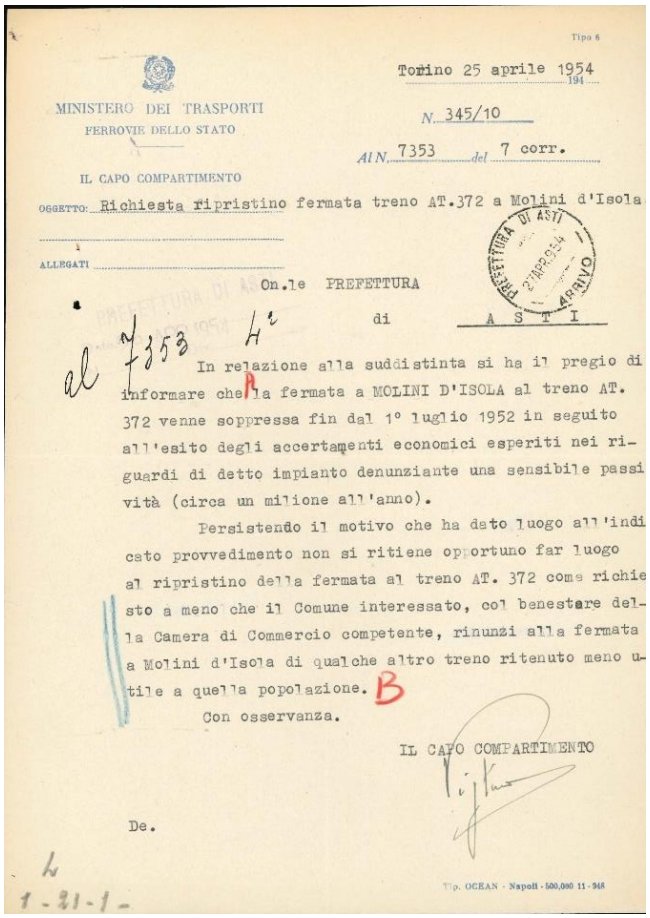
La frazione Molini conta circa 200 abitanti ed ad essa fa capo anche una parte degli abitanti della frazione Villa d'Isola,sita in collina a circa 2 km. e con circa 300 abitanti.

Il ripristino della fermata alla stazione Molini di almeno uno dei due treni di cui sopra ed in particolare di quello delle ore 9,34 è ritenuto necessario ed opportuno.

Verrebbero così agevolati in modo particolare quelle persone che dovendosi recare ad Asti per disbrigo di piccoli affari potrebbero - con tale ripristino - recarsi al capoluogo di provincia e far ritorno col treno in partenza da Asti alle ore 11,30.

O/O

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: richiesta del Comando Carabinieri al comparto FS a seguito della delibera del Consiglio Comunale per l'incremento del servizio alla fermata di Molini di Isola d'Asti



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

IL CAPO COMPARTIMENTO

Torino 25 aprile 1954

N. 345/10

Al N. 7353 del 7 corr.

OGGETTO: Richiesta ripristino fermata treno AT.372 a Molini d'Isola

ALLEGATI

On.le PREFETTURA

di A S T I

PREFETTURA DI ASTI 27 APR. 1954 ARCHIVIO

al 7353

In relazione alla suddistinta si ha il pregio di informare che la fermata a MOLINI D'ISOLA al treno AT. 372 venne soppressa fin dal 1° luglio 1952 in seguito all'esito degli accertamenti economici esperiti nei riguardi di detto impianto denunziante una sensibile passività (circa un milione all'anno).

Persistendo il motivo che ha dato luogo all'indicato provvedimento non si ritiene opportuno far luogo al ripristino della fermata al treno AT. 372 come richiesto a meno che il Comune interessato, col benestare della Camera di Commercio competente, rinunzi alla fermata a Molini d'Isola di qualche altro treno ritenuto meno utile a quella popolazione.

Con osservanza.

IL CAPO COMPARTIMENTO

De.

1-21-1

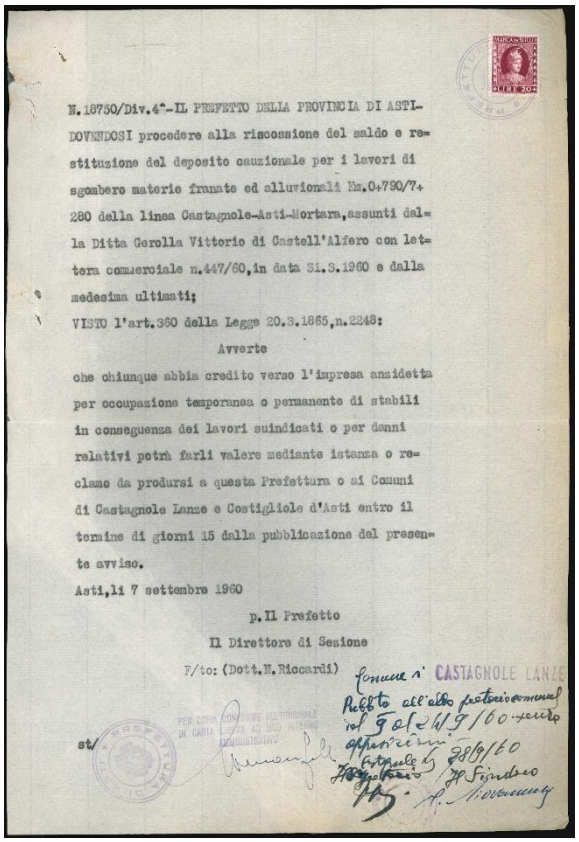
ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: risposta negativa delle Ferrovie dello Stato



Automotrice Aln 668 3113 presso la stazione di Isola d'Asti nel 1990 (foto di Aldo Riccardi)

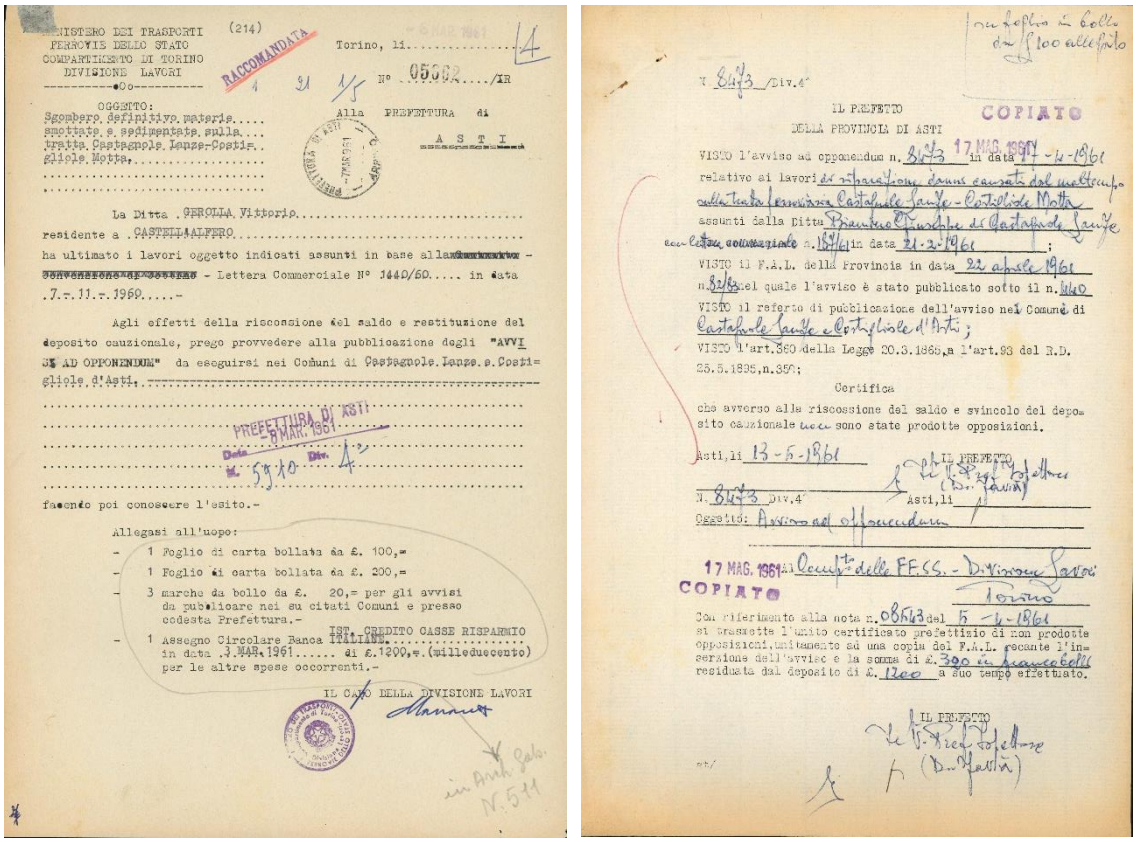
Frane e smottamenti minacciano la ferrovia

Come accennato in precedenza, lungo il corso del XX secolo il tratto ferroviario che attraversava le colline tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole mostrò sovente problemi di stabilità dei terreni e frequenti furono, nei decenni, gli interventi di ripristino della sede dei binari. Esponiamo qui, a titolo di esempio, documenti che testimoniano l'esecuzione, in un breve periodo di tempo, di ben tre lavori di sgombero di materie franate e smottate che ostruivano il percorso dei treni.
Nel gennaio 1978 una serie di smottamenti del terreno molto importanti causò l'inagibilità di alcuni tratti della linea e ne determinò la definitiva chiusura lungo il suo percorso originale: alcuni articoli testimoniano il fatto che, nel tratto tra le stazioni di Motta di Costigliole e Castagnole delle Lanze, alcuni cedimenti del terreno lasciarono i binari sospesi a mezz'aria all'altezza del ponte in regione Salera, al km 3,8.
Sul quotidiano "La Stampa" del 26 maggio 1978 si legge: «Un movimento franoso di vaste proporzioni ha provocato ieri sera l'interruzione del tronco ferroviario Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze e al momento viene effettuato un servizio sostitutivo con autopullman. Nei giorni scorsi si stavano portando a termine opere di "gabbionatura" per sostenere la collina "Le Rocche" a seguito degli smottamenti avvenuti nella primavera dello scorso anno. Dopo le continue piogge di questi giorni la collina ha ripreso il movimento franoso (…). Una situazione di pericolo permane comunque anche nei pressi del ponte ferroviario della Salera dove negli ultimi mesi, per effetto dello sprofondamento della collina, i binari sono rimasti sospesi a mezz'aria.»



N.18750/Div.4^-IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI ASTI-
DOVENDOSI procedere alla riscossione del saldo e re-
stituzione del deposito cauzionale per i lavori di
sgombero materie franate ed alluvionali Km.0+790/7+
280 della linea Castagnole-Asti-Mortara,assunti dal-
la Ditta Gerolla Vittorio di Castell'Alfero con let-
tera commerciale n.447/60,in data 31.3.1960 e dalla
medesima ultimati;
VISTO l'art.360 della Legge 20.3.1865,n.2248:
Avverte
che chiunque abbia credito verso l'impresa anzidetta
per occupazione temporanea o permanente di stabili
in conseguenza dei lavori suindicati o per danni
relativi potrà farli valere mediante istanza o re-
clamo da prodursi a questa Prefettura o ai Comuni
di Castagnole Lanze e Costigliole d'Asti entro il
termine di giorni 15 dalla pubblicazione del presen-
te avviso.
Asti,li 7 settembre 1960
p.Il Prefetto
Il Direttore di Sezione
F/to: (Dott.M.Riccardi)
st/

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303: documento riguardante la rimozione di materie franate alluvionali tra le stazioni di Castagnole Lanze e Motta di Costigliole (1960)



ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 299: documenti riguardanti lo sgombero di materie smottate e riparazione danni causati dal maltempo tra le stazioni di Castagnole Lanze e Motta di Costigliole (1961)



CON UNA LETTERA DEL SEGRETARIO DEL PSI

Appello al Governo e alla Regione per la Ferrovia Asti - Castagnole

La Federazione Provinciale del PSI, per firma del suo segretario, rag. Gianni Bertolino, ha inviato in questi giorni una lettera aperta al Ministro dei Trasporti, all'Assessorato Regionale ai Trasporti ed a vari altri enti ed organizzazioni sindacali, in merito alla scottante questione dell'interruzione avvenuta sulla linea ferroviaria «Asti - Castagnole Lanze» avvenuta a seguito delle perturbazioni atmosferiche di due settimane fa. Ecco il testo della lettera aperta:

«La linea ferroviaria Asti -Castagnole Lanze è interrotta dal 21 gennaio in località Motta di Costigliole al km. 6+300, per smottamenti e frane.

Il 24 gennaio u.s. il Capo Ufficio Lavori del Compartimento P.S. di Torino ha effettuato un sopraluogo decidendo, a quanto sembra, di inviare tutta la documentazione a Roma.

L'esperienza ci insegna purtroppo che, quando si rinviano a livello romano le competenze decisionali, al di là del tempo che intercorre fra il sorgere dei problemi e le decisioni, si accrescono notevolmente le probabilità di conclusioni contrastanti con le necessità locali.

Chiediamo pertanto con forza che la linea Asti-Castagnole Lanze non venga chiusa.

Detta linea ferroviaria, infatti, è interessata da una forte corrente di pendolarismo (lavoratori e studenti) per Asti e da Asti ed è considerata dalla Regione Piemonte «funzionale all'assetto del territorio» e l'I.R.E.S. ne prevede il potenziamento.

In contrasto con le legittime richieste degli interessati e le fondate valutazioni cui si è appena fatto cenno, anche le OO. SS. UU. hanno posto il problema del potenziamento della linea, in quanto indicata come un'importante comunicazione fra Lombardia, Cuneese ed il Sud-Est della Francia (con la riapertura, ormai prossima, della Cuneo-Limone P. - Nizza - Ventimiglia), assicurando il collegamento più breve.

Inoltre, la linea attraversa territori collinosi dove la viabilità stradale è fortemente carente, la nebbia è un fenomeno naturale per diversi mesi all'anno, mentre vi è l'esigenza di dare un servizio ferroviario alle piccole e medie industrie ed ai produttori vinicoli della zona.

Il Compartimento F. S. di Torino considera questa struttura non funzionale, cioè una linea sulla quale sono previsti solo interventi urgenti (i quali però, dovendo seguire un rigido ordine di priorità, non potranno che risultare molto lontani nel tempo!) non procrastinabili per la sicurezza.

Tale valutazione aggiunge un ulteriore motivo alle nostre reali preoccupazioni sul futuro di questa struttura di servizio pubblico.

Concorso per un posto alle Case Popolari

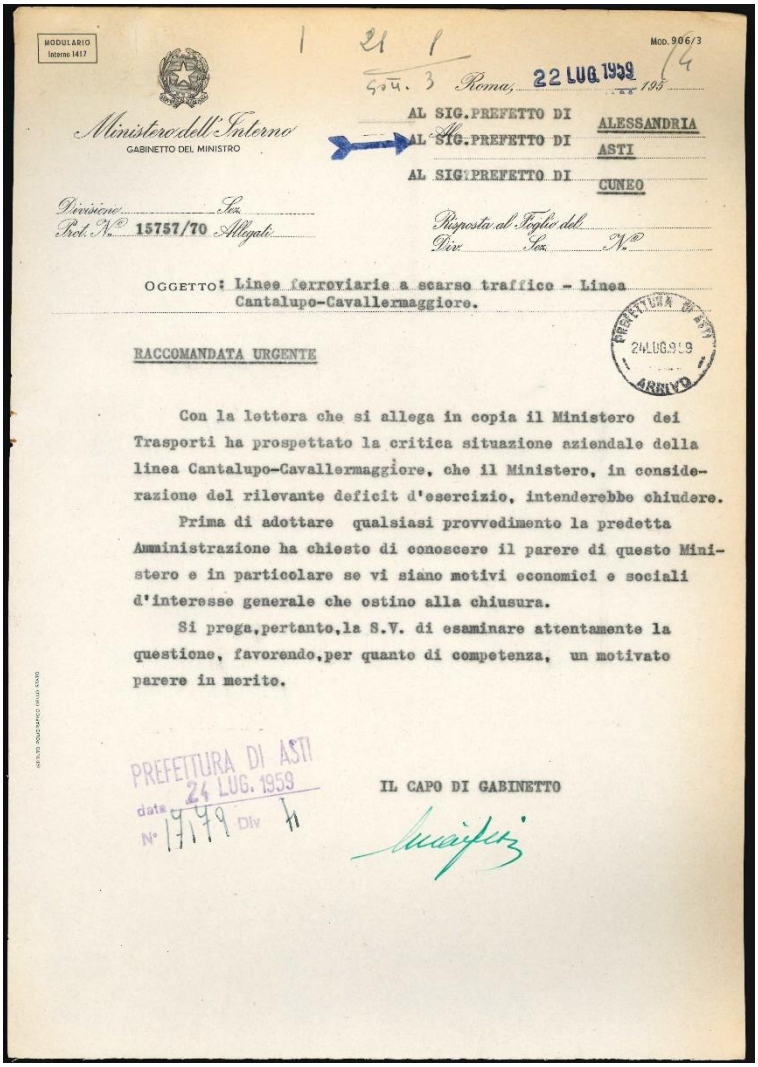
L'Istituto Autonomo per le Case Popolari della provincia di Asti ha indetto un pubblico concorso per titoli ed esami per un posto di usciere - commesso centralinista. Scadenza: 10 marzo 1978.

Per informazioni rivolgersi presso la direzione dell'Istituto, corso L. Einaudi 4, Asti.

Articolo de "La Nuova Provincia" del 28 febbraio 1978

I tentativi di chiusura degli anni '60

I problemi finanziari inerenti alle linee Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria e Castagnole Lanze-Asti-Mortara portarono in più occasioni il Ministero dell'Interno a ipotizzarne la chiusura all'esercizio. L'Archivio di Stato di Asti conserva, nel fondo della Prefettura, alcuni documenti che testimoniano la ferma opposizione, nel 1959 e nel 1965, dei Comuni interessati e degli organi istituzionali del territorio verso tale progetto. Le parti interpellate ricordarono, in entrambe le occasioni, l'importanza delle linee per lo sviluppo sociale ed economico del territorio. Infatti, viene ricordato che la ferrovia è il mezzo più conveniente ed economico per gli abitanti dei paesi che debbano recarsi ad Asti, nonché il largo uso che i centri industriali vinicoli facevano del collegamento ferroviario per raggiungere i mercati della Lombardia, Emilia e Liguria.



MODULARIO Interno 1417 — Mod. 906/3

Ministero dell'Interno
GABINETTO DEL MINISTRO

Roma, 22 LUG. 1959

AL SIG. PREFETTO DI ALESSANDRIA
AL SIG. PREFETTO DI ASTI
AL SIG. PREFETTO DI CUNEO

Divisione Sez. Prot. N. 15757/70 Allegati

Risposta al Foglio del Div. Sez. N.

OGGETTO: Linee ferroviarie a scarso traffico - Linea Cantalupo-Cavallermaggiore.

PREFETTURA DI ASTI 24 LUG. 1959 ARRIVO

RACCOMANDATA URGENTE

Con la lettera che si allega in copia il Ministero dei Trasporti ha prospettato la critica situazione aziendale della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, che il Ministero, in considerazione del rilevante deficit d'esercizio, intenderebbe chiudere.

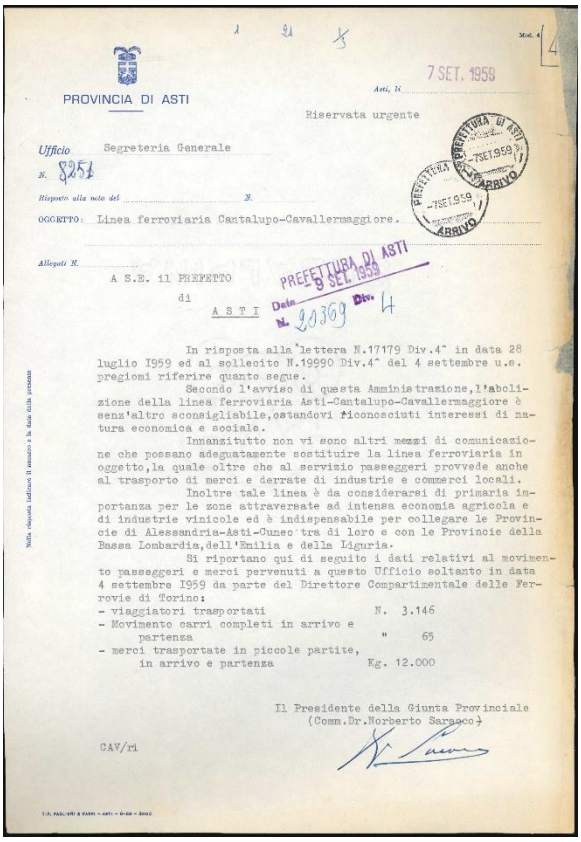
Prima di adottare qualsiasi provvedimento la predetta Amministrazione ha chiesto di conoscere il parere di questo Ministero e in particolare se vi siano motivi economici e sociali d'interesse generale che ostino alla chiusura.

Si prega, pertanto, la S.V. di esaminare attentamente la questione, favorendo, per quanto di competenza, un motivato parere in merito.

PREFETTURA DI ASTI data 24 LUG. 1959 N° 17179 Div 11

IL CAPO DI GABINETTO

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: lettera del Ministro dell'Interno al Prefetto di Asti con cui si chiedono informazioni circa l'ipotesi di chiusura della linea Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria



PROVINCIA DI ASTI

7 SET. 1959

Riservata urgente

Ufficio Segreteria Generale

N. 8251

OGGETTO: Linea ferroviaria Cantalupo-Cavallermaggiore.

A S.E. il PREFETTO di A S T I

PREFETTURA DI ASTI 9 SET. 1959 Div. 4

In risposta alla lettera N.17179 Div.4^ in data 28 luglio 1959 ed al sollecito N.19990 Div.4^ del 4 settembre u.s. pregiomi riferire quanto segue.

Secondo l'avviso di questa Amministrazione, l'abolizione della linea ferroviaria Asti-Cantalupo-Cavallermaggiore è senz'altro sconsigliabile, ostandovi riconosciuti interessi di natura economica e sociale.

Innanzitutto non vi sono altri mezzi di comunicazione che possano adeguatamente sostituire la linea ferroviaria in oggetto, la quale oltre che al servizio passeggeri provvede anche al trasporto di merci e derrate di industrie e commerci locali.

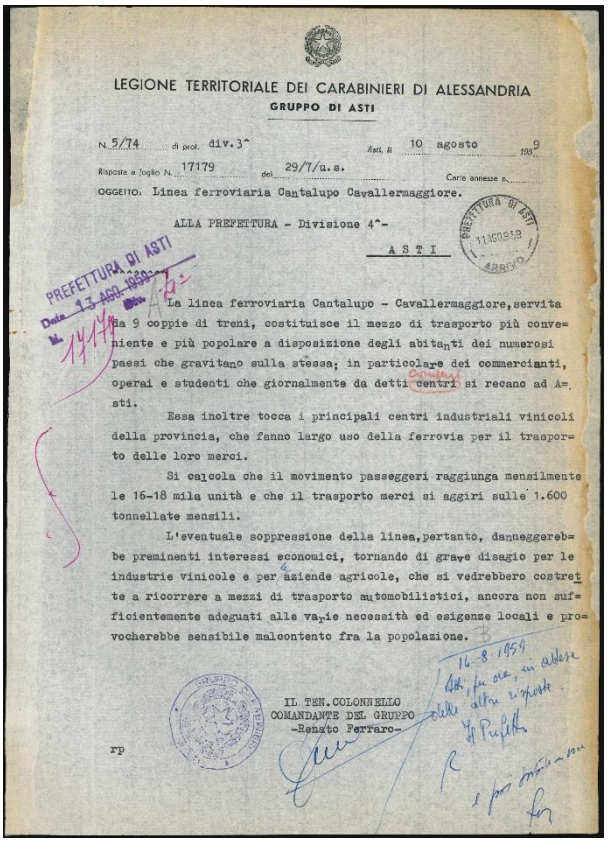
Inoltre tale linea è da considerarsi di primaria importanza per le zone attraversate ad intensa economia agricola e di industrie vinicole ed è indispensabile per collegare le Provincie di Alessandria-Asti-Cuneo tra di loro e con le Provincie della Bassa Lombardia, dell'Emilia e della Liguria.

Si riportano qui di seguito i dati relativi al movimento passeggeri e merci pervenuti a questo Ufficio soltanto in data 4 settembre 1959 da parte del Direttore Compartimentale delle Ferrovie di Torino:

- viaggiatori trasportati N. 3.146
- Movimento carri completi in arrivo e partenza " 65
- merci trasportate in piccole partite, in arrivo e partenza Kg. 12.000

Il Presidente della Giunta Provinciale
(Comm.Dr.Norberto Saraceo)

CAV/ri



LEGIONE TERRITORIALE DEI CARABINIERI DI ALESSANDRIA
GRUPPO DI ASTI

N. 5/74 di prot. div.3^ Asti, li 10 agosto 1959

Risposta a foglio N. 17179 del 29/7/u.s. Carte annesse n.

OGGETTO: Linea ferroviaria Cantalupo Cavallermaggiore.

ALLA PREFETTURA - Divisione 4^-
A S T I

PREFETTURA DI ASTI Data 13 AGO. 1959 Div. 4 N. 14494

La linea ferroviaria Cantalupo - Cavallermaggiore, servita da 9 coppie di treni, costituisce il mezzo di trasporto più conveniente e più popolare a disposizione degli abitanti dei numerosi paesi che gravitano sulla stessa; in particolare dei commercianti, operai e studenti che giornalmente da detti centri si recano ad Asti.

Essa inoltre tocca i principali centri industriali vinicoli della provincia, che fanno largo uso della ferrovia per il trasporto delle loro merci.

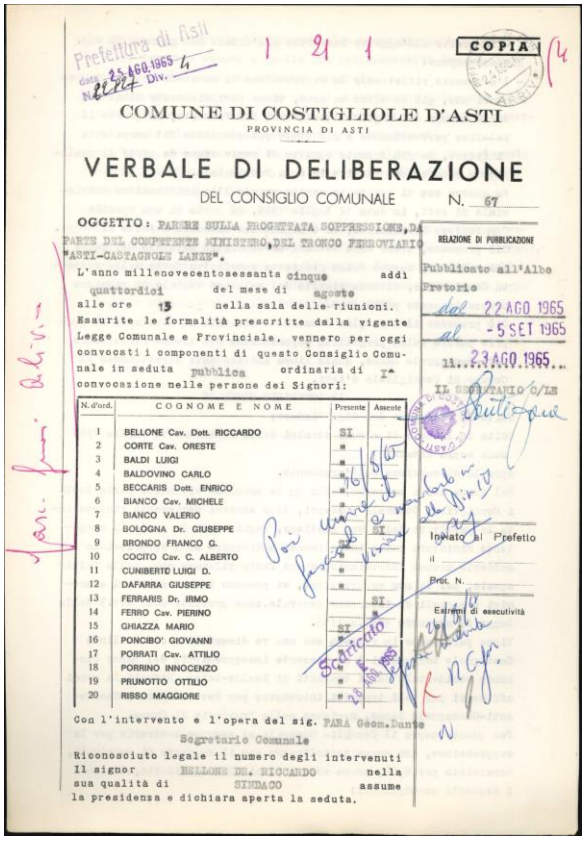
Si calcola che il movimento passeggeri raggiunga mensilmente le 16-18 mila unità e che il trasporto merci si aggiri sulle 1.600 tonnellate mensili.

L'eventuale soppressione della linea, pertanto, danneggerebbe preminenti interessi economici, tornando di grave disagio per le industrie vinicole e per aziende agricole, che si vedrebbero costrette a ricorrere a mezzi di trasporto automobilistici, ancora non sufficientemente adeguati alle varie necessità ed esigenze locali e provocherebbe sensibile malcontento fra la popolazione.

IL TEN.COLONNELLO
COMANDANTE DEL GRUPPO
-Renato Ferraro-

rp

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: risposte in difesa della linea da parte della Giunta Provinciale e del Comando Carabinieri di Asti (1959)



Prefettura di Asti data 25 AGO. 1965 N. 22124 Div. 4

COPIA

COMUNE DI COSTIGLIOLE D'ASTI
PROVINCIA DI ASTI

VERBALE DI DELIBERAZIONE
DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 67

OGGETTO: PARERE SULLA PROGETTATA SOPPRESSIONE, DA PARTE DEL COMPETENTE MINISTERO, DEL TRONCO FERROVIARIO "ASTI-CASTAGNOLE LANZE".

L'anno millenovecentosessanta cinque addì quattordici del mese di agosto alle ore 15 nella sala delle riunioni. Esaurite le formalità prescritte dalla vigente Legge Comunale e Provinciale, vennero per oggi convocati i componenti di questo Consiglio Comunale in seduta pubblica ordinaria di 1^ convocazione nelle persone dei Signori:

N.d'ord.	COGNOME E NOME	Presente	Assente
1	BELLONE Cav. Dott. RICCARDO	SI	
2	CORTE Cav. ORESTE	"	
3	BALDI LUIGI	"	
4	BALDOVINO CARLO	"	
5	BECCARIS Dott. ENRICO	"	
6	BIANCO Cav. MICHELE	"	
7	BIANCO VALERIO	"	
8	BOLOGNA Dr. GIUSEPPE		SI
9	BRONDO FRANCO G.	SI	
10	COCITO Cav. C. ALBERTO	"	
11	CUNIBERTO LUIGI D.	"	
12	DAFARRA GIUSEPPE	"	
13	FERRARIS Dr. IRMO		SI
14	FERRO Cav. PIERINO	"	
15	GHIAZZA MARIO	SI	
16	PONCIBO' GIOVANNI	"	
17	PORRATI Cav. ATTILIO	"	
18	PORRINO INNOCENZO	"	
19	PRUNOTTO OTTILIO	"	
20	RISSO MAGGIORE	"	

Con l'intervento e l'opera del sig. FARA Geom. Dante Segretario Comunale

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti Il signor BELLONE DR. RICCARDO nella sua qualità di SINDACO assume la presidenza e dichiara aperta la seduta.

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Pubblicato all'Albo Pretorio dal 22 AGO. 1965 al 5 SET 1965

Li 23 AGO. 1965

IL SEGRETARIO C/LE

Inviato al Prefetto il Prot. N.

Estremi di esecutività

Scaricato

In merito all'oggetto inscritto all'ordine del giorno, il Sig. Sindaco espone:

- l'argomento riflettente la soppressione di numerosi tronchi ferroviari che, già da circa un anno, viene periodicamente dibattuto dalla stampa dei migliori quotidiani del Piemonte, in quanto il relative provvedimento è già stato preannunciato dal competente Ministero, ha già formato oggetto di ampio esame da parte di qualificate commissioni riunite in sede Provinciale.

Fa ancora cenno di quanto in merito presso l'Amministrazione Provinciale di Asti, in data 12 luglio 1965, da parte di una speciale Commissione Provinciale, si è ampiamente discusso e fatto rilevare.

Ciò premesse, viene data lettura al Consiglio Comunale dei passi più salienti, nonchè della richiesta conclusiva fatta dalla suddetta Commissione, siccome risulta dal relativo verbale di riunione successivamente pubblicato.

Ciò premesso il Consiglio Comunale è invitato ad esprimere il proprio parere sulla progettata soppressione del tronco ferroviario Asti-Castagnole Lanze, quale linea interessante direttamente il Comune di Costigliole d'Asti.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la relazione del Sig. Sindaco;

Udita la lettura di alcuni stralci della relazione 12 luglio 1965 come sopra citata;

Apre la discussione sull'argomento.

Nel corso della medesima, alla quale prendono vivamente parte tutti i Consiglieri Comunali presenti, dopo essersi ovviamente riconosciuta la passività della sua gestione, ragione per la quale il competente Ministero nutre intendimento addivenire alla soppressione del suddetto tronco ferroviario, viene fatto rilevare che, nella fattispecie, per la non soppressione, si possono invocare motivi economici e sociali di interesse generale, come previsti dall'art.3 della Legge 29 novembre 1957, n.1155.

Viene pure messo in rilievo che non va dimenticato che la linea Castagnole Lanze-Asti è un raccordo insopprimibile del basso Piemonte occidentale con i transiti di Iselle-Luino. Difatti le merci affluenti per tali transiti introdotte per Novara-Mortara-Casale-Asti-Castagnole Lanze, arrivano nella Provincia di Cuneo.

Per quanto sopra il Consiglio Comunale si esprime contrario per la soppressione, non senza sottolineare che il rapporto di passività, denunciato per 6,08, possa essere sensibilmente ridotto, adottando i seguenti accorgimenti:

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298: deliberazione del Consiglio comunale di Costigliole d'Asti contro un'ipotesi di chiusura della linea Castagnole delle Lanze-Asti (1965)



La stazione di Barbaresco negli anni '50 (foto di Aldo Riccardi)



Modello di locomotiva ALn 56 "Breda" con bagagliaio LDn 24 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)



Cartolina anni '30-'40 del XX secolo con la stazione di Motta di Costigliole (collezione privata Aldo Riccardi)

Il ponte in regione Salera

Tra le opere più significative oggi perdute a causa della modifica negli anni '80 del percorso originale della ferrovia tra Asti e Castagnole, si può ricordare senza dubbio il grande ponte in regione Salera al km 3,8, tra le stazioni di Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole.
Ben visibile nella mappa di catasto qui esposta, l'iconico ponte, immortalato in splendide foto dell'azienda FIAT, è oggi scomparso: gli smottamenti del 1978 misero a serio rischio alcune case prossime al ponte e, con i lavori di messa in sicurezza e la decisione di abbandonare il tracciato originale per costruire un viadotto, si decise di abbattere la costruzione facendola saltare in aria.
Le foto mostrano in modo evidente il fatto che la linea, allora come oggi, non venne mai elettrificata: il servizio infatti, fin dalla inaugurazione della linea a fine XIX secolo, fu sempre svolto con materiali rotabili a trazione termica, cioè locomotive a trazione vapore, progressivamente sostituite con rotabili a combustione interna alimentati a benzina o gasolio. Oggi, come allora, il servizio verrà ripreso con automotrici leggere a gasolio, in attesa dell'acquisto da parte della Regione di rotabili ibridi di nuova generazione.

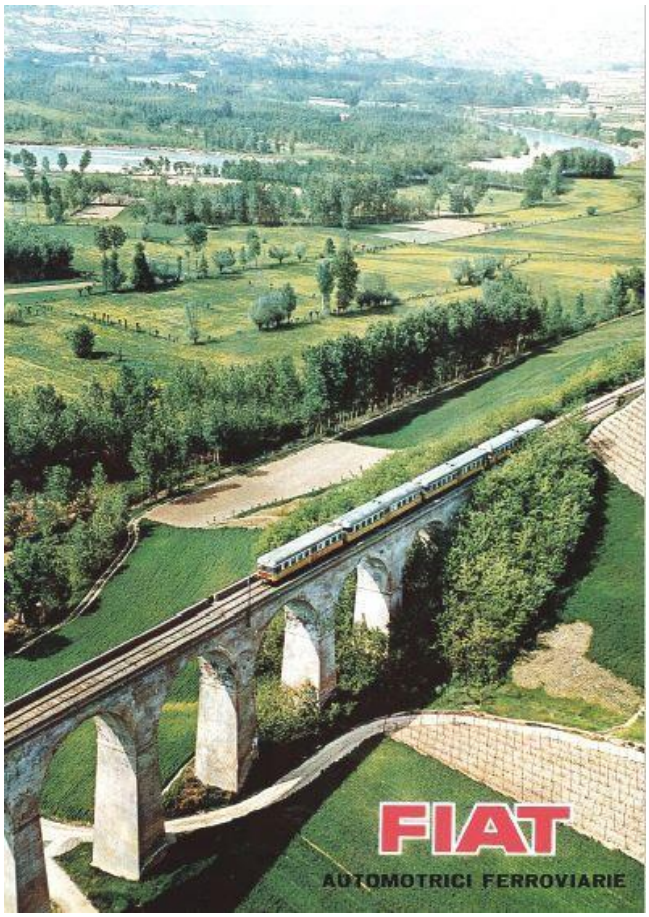


ASAT, fondi catastali, foglio n.1 del Comune di Castagnole delle Lanze, ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50. Nel foglio di mappa è ben evidente la posizione del ponte, oggi scomparso

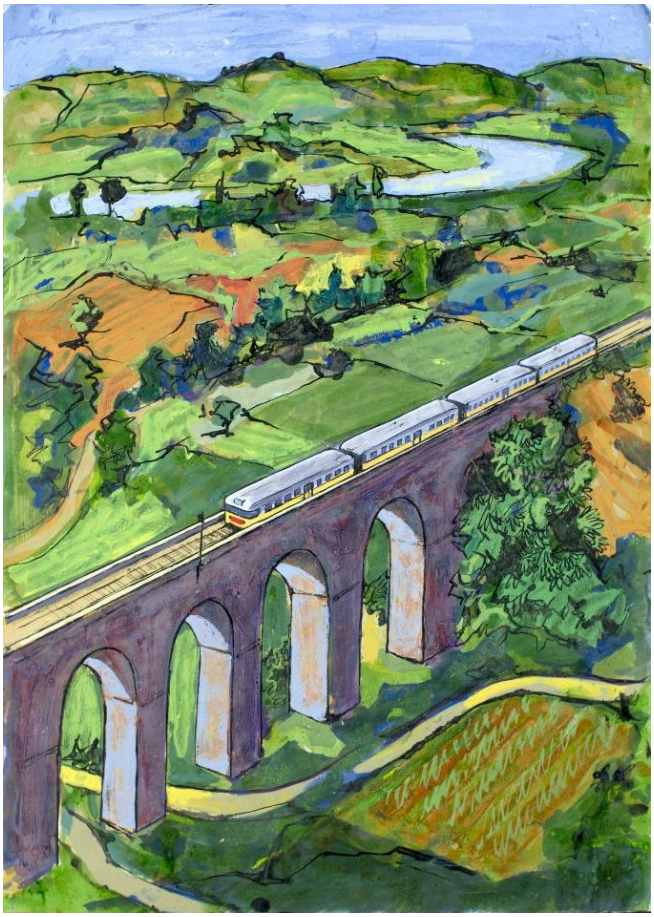




Due fotografie anni '60 con automotrice ALn 668 1400 che attraversa il ponte (Centro Storico Fiat di Torino)



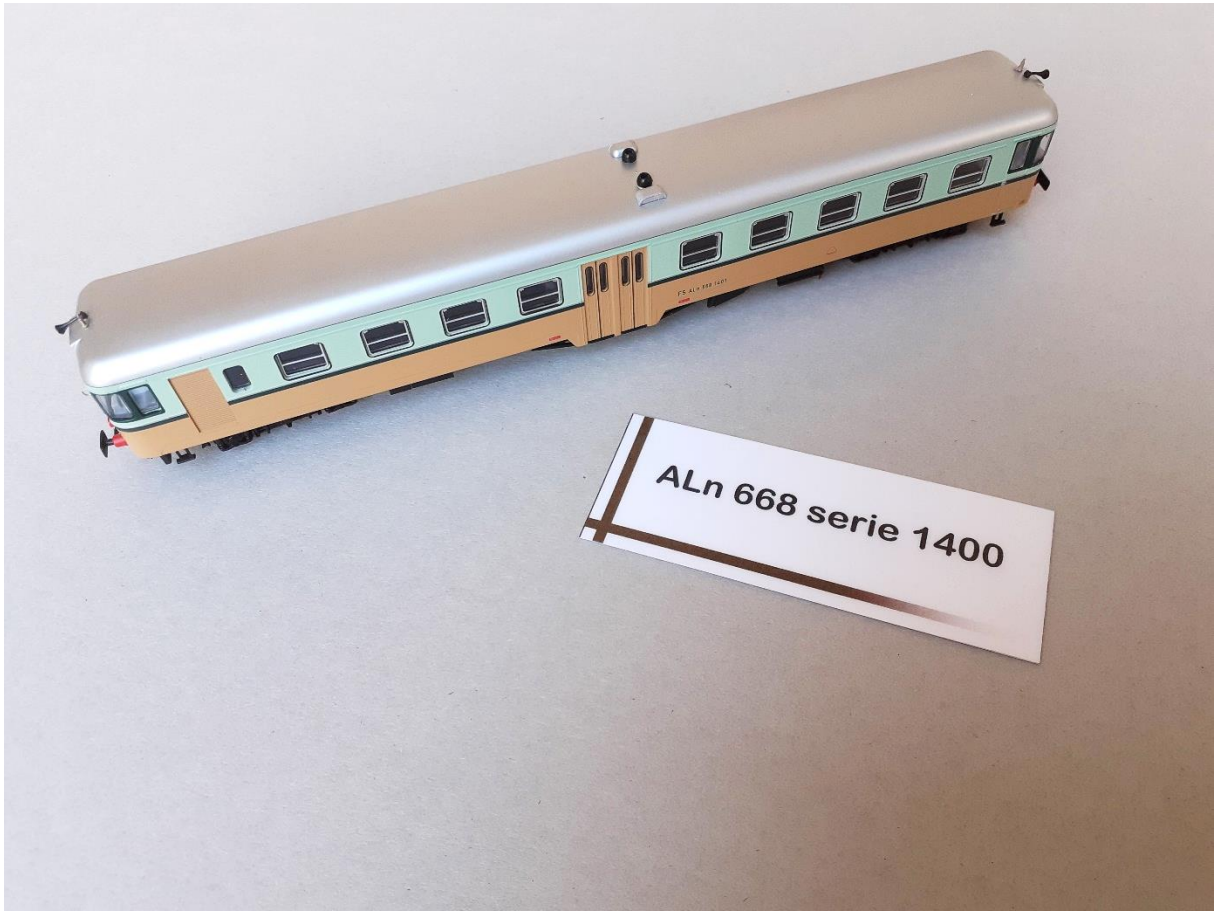
Locandina pubblicitaria FIAT anni '60 con automotrice ALn 668 1400 che attraversa il ponte: si noti il paesaggio retrostante dove il viadotto non è ancora presente (Centro Storico Fiat di Torino)



Bozzetto del pittore Mauro Chessa ispirato alla locandina pubblicitaria FIAT anni '60 (Centro Storico Fiat di Torino)



Fotografia che ritrae l'abbattimento del ponte nel 1990 (collezione Sterpone)



Modello di automotrice ALn 668 serie 1400 nella livrea originale verde lichene e giallo coloniale (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)

La costruzione del viadotto negli anni ‘80

Nel 1978, a causa delle frane che frequentemente interessavano il tratto di linea compreso tra le stazioni di Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole, il servizio tra Asti e Castagnole delle Lanze venne interrotto; nel 1985 furono avviati i lavori di costruzione di un imponente viadotto che, attraverso un tracciato lungo la valle Tanaro, avrebbe dovuto accogliere il passaggio dei treni tra le due stazioni sopra menzionate, evitando le aree più soggette a smottamenti. L’opera, della lunghezza di 3,744 Km e inaugurata nel 1988, è costituita da 144 campate, di 26m ciascuna, in cemento armato: la sua costruzione, controversa fin dalle fasi di progettazione a causa del notevole impatto ambientale e paesaggistico, determinò la soppressione del tracciato originale che attraversava le colline passando per la stazione di Nosserio e il grande ponte in regione Salera descritti in precedenza.



Quaranta miliardi che fanno discutere

La linea è interrotta dal 1979 a causa di numerose frane - Il servizio sostitutivo di pullman costa poco più di mezzo miliardo l'anno e trasporta tra le 500 e le 800 persone al giorno

CASTAGNOLE LANZE — *La previsione di spesa iniziale di 23 miliardi è destinata a quasi raddoppiarsi. Secondo il progetto delle Ferrovie l'intera linea Asti-Castagnole Lanze (interrotta dal 1979) sarà infatti «riclassata» con la sostituzione di nuovi binari e segnali che consentiranno l'aumento della velocità dei convogli.*

Anche la galleria di Castagnole si è dimostrata inadatta e il suo rivestimento verrà sostituito.

Castagnole Lanze costituisce una sorta di «nodo» ferroviario. Vi arrivano infatti la linea di Alba e quella per Nizza M.-Alessandria. La variante consentirà quindi la ripresa del collegamento ferroviario tra Asti e Alba, con la possibilità di inserimento nel futuro sviluppo della direttrice Cuneo-Milano.

Il collegamento da Asti a Castagnole Lanze è nel frattempo coperto da un servizio sostitutivo di pullman.

E' proprio dal calcolo della spesa di questo appalto che emergono le più forti perplessità sull'opportunità della spesa di 40 miliardi per il ripristino.

Secondo i dati delle Ferrovie la linea Asti-Castagnole trasporta ogni giorno dai 500 agli 800 utenti divisi nelle varie corse quotidiane (da 22 a 30 in base ai periodi scolastici).

I passeggeri che pagano il normale biglietto ferroviario (1100 lire di seconda classe), sono soprattutto studenti e lavoratori pendolari. Il servizio merci è scarso, anche a causa della concorrenza del trasporto su camion, favorito dalla recente apertura della nuova superstrada di San Marzanotto.

L'appalto costa all'Azienda ferroviaria circa 60 mila lire a corsa, ovvero circa un milione e mezzo al giorno, cioè poco più di mezzo miliardo l'anno.

Se anziché scegliere la strada del ripristino della ferrovia si fosse preferito mantenere il servizio pullman, con la spesa di 40 miliardi si sarebbero coperte le esigenze di collegamento, a parità di costi, per almeno 80 anni. Calcolando che la ripresa della linea non avverrà prima del 1987, si sarebbe cioè arrivati al 2067 quando probabilmente il viadotto della Valle Tanaro sarà una curiosità turistica del XX secolo.

s. mir.

Castagnole Lanze. La chiesetta della frazione Valle Tanaro e la scuola elementare sono sovrastate dai piloni della futura linea

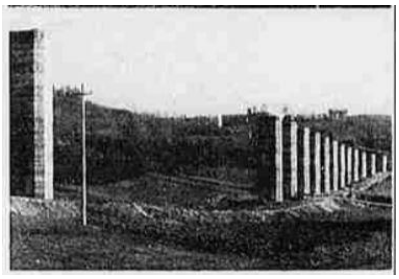
primo preventivo di spesa è di 23 miliardi. Ma secondo i tecnici tentare di ripristinare le condizioni di sicurezza sulla vecchia linea costerebbe molto di più, senza garanzie assolute di sicurezza e con il rischio di nuove interruzioni ad ogni ondata di maltempo.

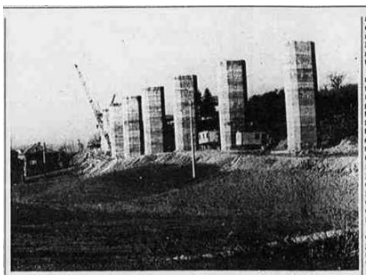
Non tutti però sono d'accordo. Le amministrazioni di Castagnole e Costigliole presentano nella primavera dell'83 uno studio del geologo torinese Floriano Villa, il quale sostiene che la possibilità di ripristino del vecchio tracciato. La spesa sarebbe «solo» di 3 miliardi per interventi di terrazzamento a monte dei binari. «*Con tale tipo di intervento si realizzerebbe un tracciato sicuro evitando inoltre lo scempio ambientale di un viadotto che interessa un'area paesaggisticamente pregevole e ricca di colture pregiate*», scriveva allora Villa nella sua relazione.

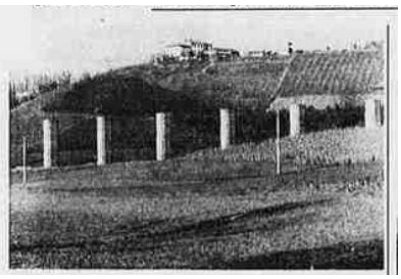
Anche la Coldiretti è favorevole alla soluzione «Villa» per evitare danneggiamenti all'economia agricola della zona. «*Ma le Ferrovie e la Regione non accettarono queste tesi* — ricorda Masengo —: *in una riunione del gennaio '84 ci fecero in pratica capire che se volevamo nuovamente il collegamento la soluzione era il viadotto*». Il Consiglio comunale di Castagnole il 27 gennaio '84 «prese atto» della decisione.

Le Ferrovie avviarono l'appalto. I «giganti» di cemento hanno iniziato a spuntare nella primavera di quest'anno.

Sergio Miravalle



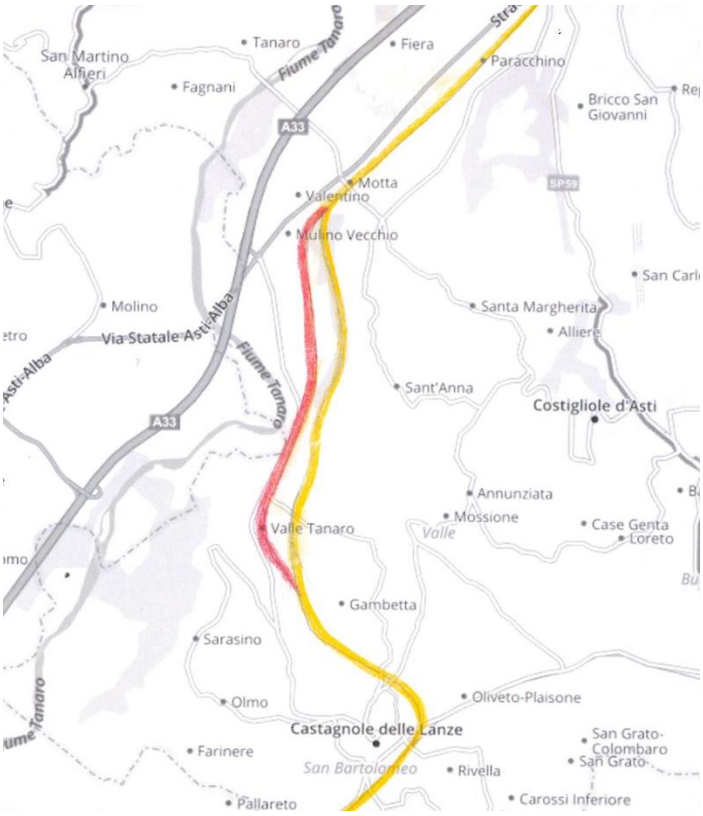




Riproduzione di un articolo di giornale e alcune foto della costruzione del viadotto tratti dal quotidiano “La Stampa” del 26 maggio 1985



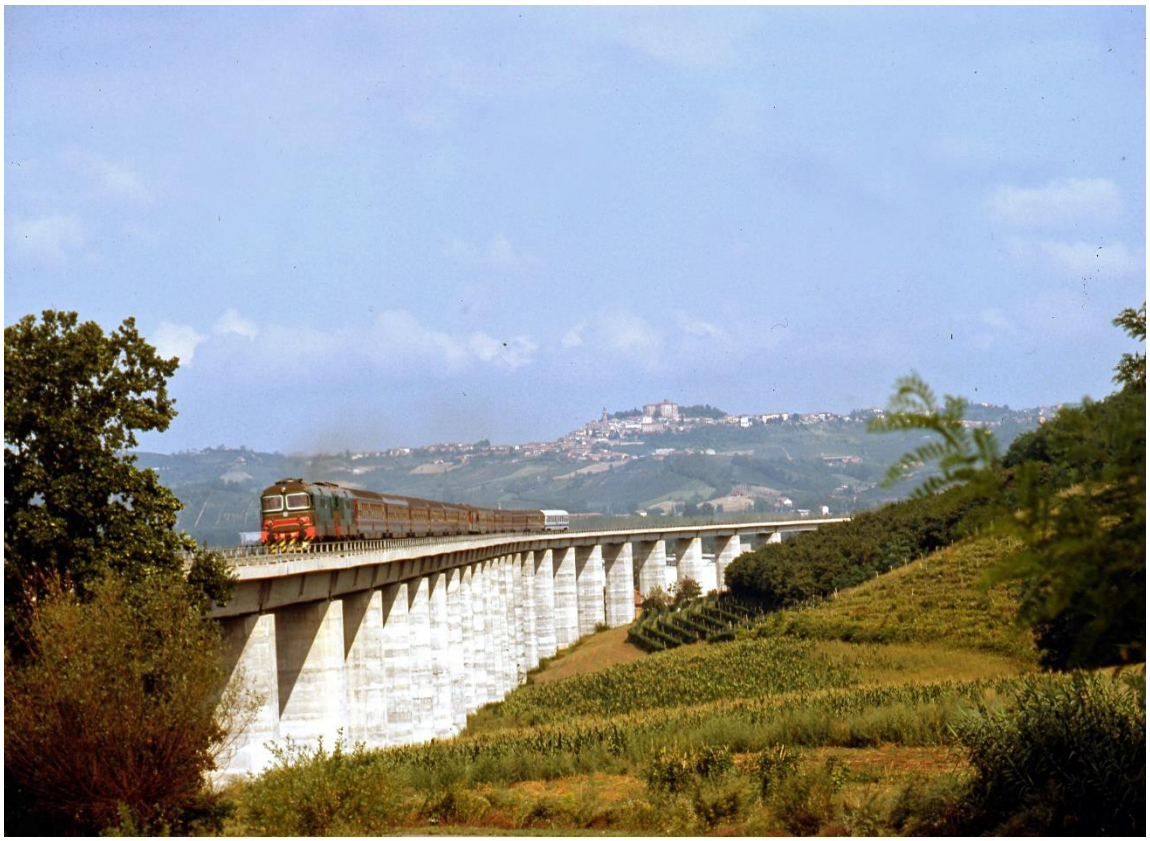
ASAT, fondi catastali, foglio n.6 del Comune di Castagnole delle Lanze, ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50. Nel foglio di mappa è ben evidente il punto, prossimo alla galleria di Castagnole delle Lanze, in cui il viadotto in cemento si stacca dal tracciato originale



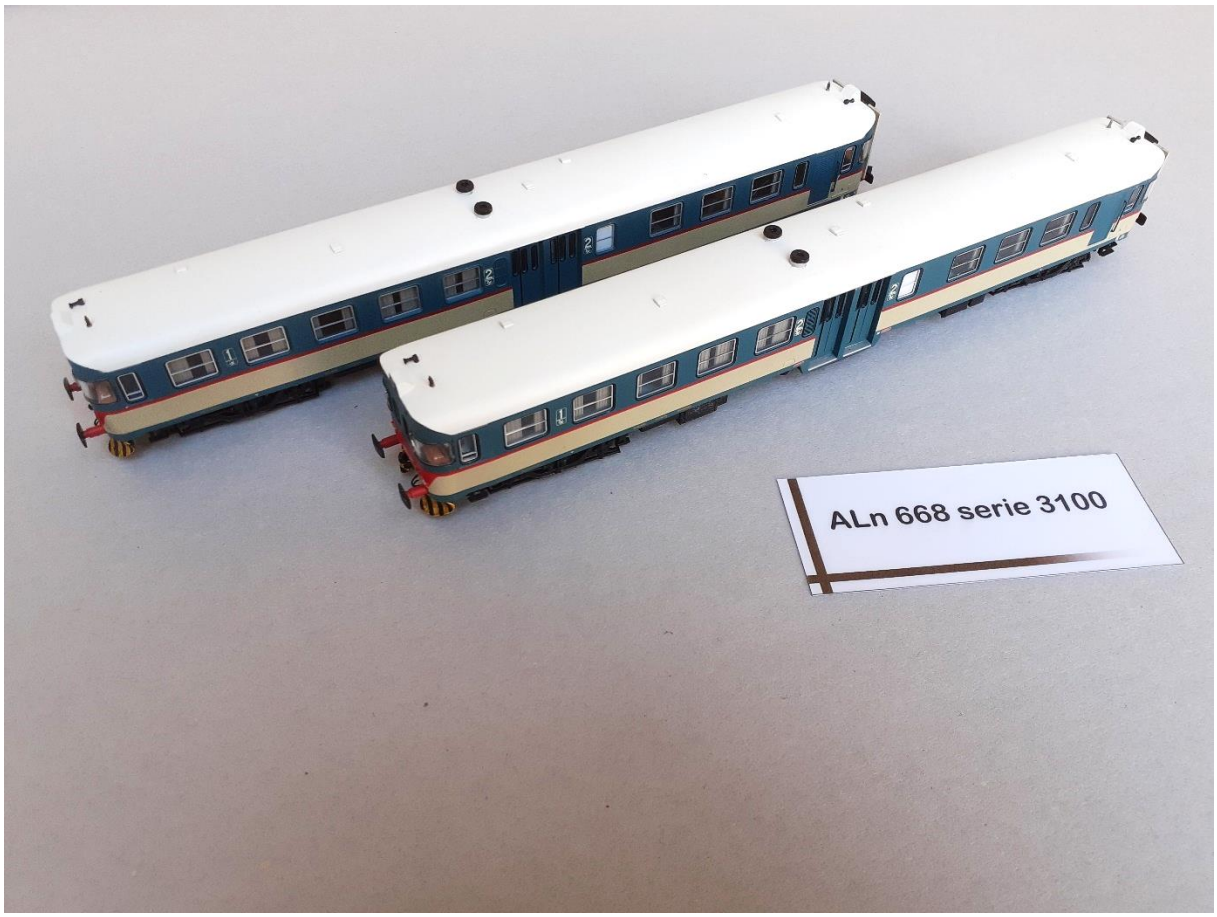
Mappa del viadotto: in giallo il tracciato originale della ferrovia, in rosso il percorso del viadotto



Automotrice sul viadotto tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole nel 1990 (foto di Aldo Riccardi)



Locomotiva 345 1013 sul viadotto tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole nel 1991 (foto di Aldo Riccardi)



130 – Modelli di automotrici ALn 668 serie 3100 (collezione privata Gabriele Balestrino – Co.M.I.S.)

La sospensione: gli anni dal 2012 al 2017

I treni viaggiarono quindi sul nuovo tracciato, pur se con una progressiva riduzione dell'offerta, fino al 2012, quando la Regione Piemonte sospese i treni tra Castagnole Lanze e Asti, dopo l'interruzione nel 2010 del tratto tra Alba e Castagnole delle Lanze a causa di problemi di dissesto nella galleria Ghersi, nei pressi di Barbaresco.
Il servizio di collegamento tra le due città venne affidato ad autolinee private e queste scelte portarono a vivaci proteste della popolazione e delle associazioni locali.
Nel 2017 venne finalmente firmato a Neive un Protocollo di intesa tra Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese, enti locali, RFI e Trenitalia per la riapertura della ferrovia e crebbero le speranze di vedere finalmente il ritorno dei treni sulla Asti-Alba.
Per dare testimonianza degli ultimi anni di storia della linea, non conservando documenti di così recente datazione tra i fondi dell'Archivio di Stato di Asti, sono stati raccolti alcuni articoli di giornale.



GIOVED

TRASPORTI. IL PIANO REGIONALE DOMANI IN COMMISSIONE

Verso la chiusura di 4 ferrovie

Le tratte da Asti per Casale, Chivasso, Alba e la Alessandria-Castagnole

ELISABETTA FAGNOLA
ASTI

I tagli alle linee ferroviarie, almeno sulla carta, sono stati confermati e domani la Commissione trasporti della Regione tornerà a discuterne, chiedendo un parere sulla pratica: per l'Astigiano, significa la soppressione dei viaggi in treno sulle linee per Chivasso, Casale, Castagnole Lanze-Alba e sulla Alessandria-Castagnole.

La questione tagli era già comunque all'ordine del gior-

Il Comitato pendolari «Si può già dire che molte corse saranno soppresse»

no, tra pendolari, ferrovieri e amministratori: potare i rami secchi, quelli su cui viaggiano troppi pochi passeggeri perché il servizio possa essere economicamente sostenibile. Ad aggravare la situazione astigiana, hanno più volte sottolineato dall'assessorato regionale, anche la necessità di «interventi strutturali» sulle gallerie che interessano le tre linee, 13,8 milioni di euro solo per la Ghersi, nel tratto, chiuso da tempo, tra Castagnole Lanze e Alba.

Viadotto Il lungo ponte ferroviario a Castagnole Lanze sulla Asti-Alba linea a rischio chiusura

«Giustificazioni» che non convincono soprattutto i partiti di opposizione. Prende subito posizione al grido di «Pendolari a piedi!» Davide Bono, capogruppo del Movimento 5 stelle in Consiglio regionale: «E' la sintesi del Piano triennale del trasporto pubblico locale presentato nell'ultima Commissione trasporti dall'assessore Bonino» spiega. Ed Eleonora Artesio, (Federazione della sinistra) obietta: «La riduzione dei passeggeri, utilizzata come motivazione per la conversione in servizi su gomma e come spiegazione delle insostenibilità economica del costo ferroviario, è almeno parzialmente l'esito di una serie di disservizi in termini di regolarità dei viaggi: soppressioni temporanee per manutenzioni, sostituzione con autolinee che hanno indotto i viaggiatori alle ricerca di soluzioni alternative».

E mentre i sindaci della zona hanno già chiesto più volte informazioni sullo stato dei lavori, dall'opposizione in Regione si chiedono dati in più a corredo della decisione: «Non ci sono stati presentati – precisa Bono – genericamente, si è parlato di tratte con meno di 50 passeggeri a corsa, senza citare neanche il rapporto costi-ricavi. Ora – aggiunge Bono – dovranno essere sostituiti da più inquinanti, lenti e pericolosi bus che dovranno avere una copertura di almeno il 35% dei costi dai biglietti venduti, se no pagherà al Regione».

Per questo hanno chiesto informazioni in più, in tempo per la Commissione di domani: «Mentre si privilegia sul piano della comunicazione e delle risorse la realizzazione del TAV, su cui confermiamo tutta l'obiezione di carattere economico, ambientale e sociale, nell'immediato si sacrificano le risposte quotidiane ai bisogno di mobilità della popolazione regionale» insiste Artesio.

Proverà a far sentire le sue ragioni anche il neonato Comitato per la tutela delle linee ferroviarie minori, formato da viaggiatori e dipendenti delle Ferrovie, preoccupati dall'intrecciarsi del taglio delle linee ferroviarie e delle difficoltà affrontate dal trasporto pubblico su gomma: «Il fatto accaduto la settimana scorsa, in seguito alla soppressione dei treni sulla Asti-Castagnole e la relativa sostituzione con un autobus che non è riuscito a portare tutti i viaggiatori a destinazione, potrebbe non essere un problema estemporaneo se, fin da ora, si ha la certezza che tante corse verranno soppresse – segnala Mario Didier, rsu dei macchinisti delle Ferrovie, a nome del comitato – che senso ha quindi sostituire i treni con i bus, se si sa già che non potranno garantire il servizio?».

il caso

ELISABETTA FAGNOLA
ASTI





Alla stazione di Asti
Pendolari ed amministratori ieri a mezzogiorno alla stazione di Asti e viaggiatori in attesa sulla banchina. Alle loro spalle il treno che da Asti va a Castagnole Lanze

Dal binario 5 per l'ultima volta parte il treno verso Castagnole

Sperano ancora che quello di ieri alle 12,09 non fosse l'ultimo viaggio in treno verso Castagnole Lanze. Perché i tagli della Regione scattano oggi, e sarà difficile tornare indietro: ieri amministratori, comitati pendolari, ferrovieri e viaggiatori si sono stretti sul binario 5 in un simbolico presidio contro i tagli alle linee locali, appuntamento organizzato dal Comitato pendolari dell'Acquese, vestendo magliette con la scritta «In treno è meglio».

L'hanno indossata Alfio Zorzan e Claudio Lano, portavoce dei pendolari dell'Acquese e della linea Asti-Torino e Mario Didier, rsu dei macchinisti astigiani: «Abbiamo già organizzato la stessa iniziativa nei giorni scorsi sull'Ovada-Alessandria – spiega Zorzan – hanno partecipato molti sindaci, speriamo succeda anche qui, alle 14,30 li incontreremo a Nizza». Ma, ironia della sorte, non si andrà fino ad Alessandria come previsto, neanche per protesta: «Il locale che avremmo dovuto prendere da Alessandria a Castagnole Lanze in questi giorni è sempre stato soppresso e così anche oggi – prosegue Zorzan – quindi si rimane nell'Astigiano». Sul treno si danno i volantini, invitando al presidio di martedì mattina in piazza Castello, nella speranza di essere ricevuti dal Consiglio regionale: «Abbiamo chiesto incontri più volte, finora non siamo stati ricevuti, speriamo sia l'occasione buona per prendere la parola in Consiglio regionale – aggiunge Marco Violardo, sindaco di Castagnole Lanze – saremo in piazza col nostro gazebo, continueremo a raccogliere le firme e a presentare la nostra protesta e le nostre proposte. Non siamo mai stati quelli del no a tutto, avevamo qualcosa da dire anche noi, soluzioni alternative che non ci hanno dato la possibilità di illustrare». Porteranno con loro anche le foto del viadotto ferroviario, costruito negli anni Ottanta: «E' un'altra assurdità – spiega il sindaco – diventerà un caso. Castagnole e Costigliole si erano opposti a lungo al progetto, presentando alternative, ma le Ferrovie avevano detto che o si costruiva così, oppure la linea non si faceva. E' stata fatta, spendendo molti soldi – prosegue – e ora si chiude, nonostante sia all'avanguardia dal punto di vista della sicurezza». Invitano alla manifestazione di Torino anche gli studenti: «Non possono togliere questa linea, a noi serve – spiega a bordo treno Giulia Giberti con l'amica Erica, studentesse di Castagnole Lanze – lo prendiamo tutti i giorni. Siamo con la protesta – aggiungono – se riusciamo, parteciperemo alla manifestazione di Torino». Sui binari, sindaci e amministratori: dal sindaco di Asti Fabrizio Brignolo al consigliere regionale Angela Motta, il deputato Massimo Fiorio e Tonino Spedalieri, assessore di Nizza, il consigliere provinciale Oscar Ferraris e Giovanni Pensabene, consigliere comunale, il tecnico dei trasporti Giovanni Currado, che spiega: «Nei prossimi giorni in un incontro proporremo soluzioni per integrare bus e treno, valorizzando i collegamenti con Milano». Se ne parla a fine mese, intanto la protesta cresce: «Sulla Torino-Alessandria per ora sono stati tolti alcuni treni del sabato e dei festivi – precisa Claudio Lano, portavoce dei pendolari dell'Asti-Torino – difficilmente verranno ripristinati: si tolgono poco per volta servizi che formavano una rete capillare».



Giulia Giberti
«Se posso andrò anche a Torino»



Claudio Lano
E' il portavoce dei pendolari

Comitato Spontaneo per la salvaguardia delle ferrovie dell'astigiano

Modulo di raccolta firme per la richiesta della riapertura della linea Asti-Alba e Alessandria - Alba da inoltrarsi a: Regione Piemonte, Comune di Asti, Provincia di Asti e Cuneo, Comune di Alba, Castagnole delle Lanze, Costigliole d'Asti, Neive e Nizza Monferrato, Trenitalia e RFI

N	Cognome e nome	Residenza	Firma

Informativa ex art.13 D.lgs. N.192/2003 codice in materia di protezione dei dati personali

I dati da Lei forniti nel presente modulo sono raccolti ai soli fini del documento in oggetto.
Sono raccolti e trattati nel rispetto di quanto previsto dall'art.11 comma 1. Il conferimento è facoltativo ma indispensabile allo scopo proposto. I dati non saranno diffusi. Lei potrà esercitare i diritti di cui all'art.7 del D.lgs. 196/03 (aggiornamento, rettificazione,integrazione, cancellazione,trasformazione in forma anonima o blocco dei dati trattati in violazione di legge, opposizione, richiesta delle informazioni di cui al 1° capoverso e di cui alle lettere a),b),c),d),e) del 2°capoverso) rivolgendosi a:
"Comitato spontaneo per la salvaguardia delle ferrovie astigiane" nella persona di Didier Mario (tel.3357670514)



AL NO AT TI CHIAMO VIVO

48 | Piemonte e Valle d'Aosta | LA STAMPA LUNEDÌ 25 GENNAIO 2016

INCONTRO CON L'ASSESSORE FRANCESCO BALOCCO

Appello alla Regione "Arrivano gli alpini vogliamo i treni"

I sindaci delle tratte Asti- Alba e Nizza- Castagnole chiedono da anni la riapertura della linea ferroviaria

ELISA SCHIFFO
CASTAGNOLE LANZE

«Abbiamo perso il treno Expo non perdiamo anche quello dell'adunata nazionale degli alpini, ad Asti».

I sindaci astigiani e cuneesi non si arrendono e riportano sul tavolo la questione ferrovie: oggi, a Castagnole Lanze, arriva l'assessore regionale Francesco Balocco. Un incontro (l'appuntamento è oggi alle 16, in sala consiglio) promosso dal Comune di Castagnole Lanze per ribadire la necessità della riapertura delle linee Nizza- Castagnole- Alba e Asti- Alba.

Ferme dal 2010

Tratte che, tra riprese e interruzioni, sono ferme dal 2010, sostituite dal trasporto su gomma giudicato dalla Regione meno costoso e più funzionale. Complici anche i problemi alla galleria Ghersi, (sull'altezza di Neive) che necessita di lavori di consolidamento strutturale, lavori che secondo i calcoli dei tecnici ammonterebbero intorno ai 12 milioni di euro.

«Vorremmo capire cosa si sta facendo e soprattutto quali i tempi anche in vista della grande adunata di maggio in cui si prevede l'arrivo di oltre 800 mila alpini- dice il sindaco di Castagnole Lanze Carlo Mancuso - noi siamo rimasti fermi alle parole incoraggianti dell'assessore regionale di un anno fa durante l'ultimo incontro di Alba in cui ci aveva rassicurati sulla possibilità della riapertura della ferrovia. Ma da allora [illegible]».

Un tratto del viadotto di Castagnole Lanze

per gli abitanti e per il turismo come risulta anche nella relazione di candidatura Unesco».

Con i bus i disagi non mancano. «Strade tortuose, ritardi, problema incidenti come quello che c'è stato l'anno scorso sulla strada verso Barbaresco»

La battaglia

Una battaglia quella per la riapertura del trasporto su rotaia che nel 2012 aveva portato i sindaci a protestare in piazza Castello. Per far arrivare il loro messaggio l'anno successivo gli amministratori avevano raccolto l'invito dell'associazione «Stop al consumo del territorio» a camminare lungo il binario morto, tra Neive e Castagnole Lanze. E poi i numerosi incontri e le tante promesse.

Pista ciclabile

Torna anche a galla la questione pista ciclabile che per alcuni sindaci potrebbe rappresentare una valida alternativa. «La pista ciclabile è una forte attrazione turistica ma deve stare accanto e non sopra ai binari – aggiunge il primo cittadino Mancuso - Perché dire addio a un tragitto ferroviario tra i più antichi d'Italia, non dimentichiamo le infrastrutture realizzate negli anni Ottanta come il viadotto ferroviario che unisce i comuni di Castagnole e Costigliole per una spesa di oltre 40 miliardi di lire o il ponte ferroviario sul fiume Tanaro all'ingresso di Asti costruito dopo l'alluvione del 94».



16/05/2016

DIBATTITO OGGI A CASTAGNOLE LANZE

Su quei binari corrono treni o piste ciclabili?

Immagini d'un tempo Quando sul viadotto di Castagnole correvano ancora i treni

ELISA SCHIFFO
CASTAGNOLE LANZE

Ci sono i sostenitori della riapertura tout court delle tratte ferroviarie sospese e chi preferirebbe trasformarle in piste ciclabili. Ma che ruolo ha «la cura del ferro» per la salvaguardia del territorio? Il ruolo del trasporto pubblico locale è al centro della giornata di studio «conoscere le regole per evitare gli errori e cogliere le opportunità» in programma per oggi, alle 9,30, nell' ex Chiesa Confraternita dei Battuti Bianchi di piazza Balbo. E Castagnole Lanze in qualche modo è un simbolo: il lungo e inutilizzato viadotto sulla tratta per Asti è un emblema di come quel del trasporto ferroviario sia un nodo da risolvere.

L'iniziativa

A promuovere l'incontro di oggi sono l'Associazione Ferrovie Piemontesi – Afp, in collaborazione con Salviamo il Paesaggio (Forum italiano dei Movimenti per la terra e il paesaggio) e il Comitato Treno Alpi Liguri. «La qualità della vita di un territorio è strettamente legata ai servizi e, tra questi, la mobilità ha un ruolo di primo piano - spiegano gli organizzatori - Abbiamo scelto la forma della giornata di Formazione per offrire un'occasione di confronto su molti degli aspetti tecnici e economici in grado di fornire strumenti di valutazione, liberi da pregiudizi».

Regole e costi

Parteciperanno alcuni massimi esperti per ragionare sulle regole e costi del trasporto pubblico in Italia e all'estero, sulla convenienza o meno dei «tagli».

Temi centrali, che saranno sviscerati con le puntuali testimonianze di Ferdinando Stanta, Andrea Debernardi e Stefano Sibilla, profondi studiosi delle dinamiche del trasporto pubblico locale. Intervengono il sindaco Carlo Mancuso e l'ex sindaco Marco Violardo, l'assessore regionale ai trasporti Francesco Balocco e il presidente Afp Umberto De Paulis. Modera Alessandro Mortarino (Salviamo il paesaggio).

Si parla tra l'altro di mercato potenziale, relazione tra bus e treno regionale, costi e garc. La partecipazione all'incontro ha valore di credito formativo da parte dell'Ordine degli Architetti L'ingresso è libero.



MPA
A 22 OTTOBRE 2017

POLITI

La giunta Chiamparino approva il protocollo

Dalla Regione arriva il sì a riaprire la linea Asti-Alba

La firma il 25 ottobre a Neive con la presenza dei sindaci interessati

ELISA SCHIFFO
CASTAGNOLE LANZE

C'è il vis libera alla linea Asti-Alba. La giunta Regionale ha approvato il protocollo per il riattivazione della tratta (chiusa dal 2010 tra Castagnole Lanze e Alba per problemi strutturali alla galleria Ghersi) e sostituita dal trasporto su gomma. «La firma del protocollo - ha dichiarato l'assessore regionale Francesco Balocco - pone fine a una lunga e incomprensibile polemica e dimostra che la stragrande maggioranza del territorio vuole la riattivazione della linea». Nel protocollo la Regione, riconoscendo la valenza strategica della ferrovia «si impegna a ricercare le risorse necessarie al ripristino della circolazione su questa tratta che mette in comunicazione due centri come Alba e Asti che non possono rimanere senza collegamento ferroviario, anche in chiave di valorizzazione turistica del territorio insignito del riconoscimento quale Patrimonio Unesco». Si definiscono anche le azioni congiunte per la realizzazione delle opere in tempi brevi. La Regione si impegna a istituire forme di collaborazione istituzionale per ricercare i fondi necessari al ripristino della linea. L'incontro per la «sudata» firma che mette il sigillo sull'operazione il 25 ottobre, a Neive: presenti i sindaci della tratta interessata. Un territorio che non ha mai smesso di lottare per garantire un servizio indispensabile per i pendolari e che potrebbe far da volano per lo sviluppo del territorio, patrimonio Unesco.

La galleria Ghersi sulla linea Asti-Alba

Un mesetto fa amministratori, associazioni e addetti ai lavori si erano già ritrovati ad Asti alla presenza di Regione e Rfi. «Siamo intenzionati a riaprire la linea – aveva detto Davide Sannazzaro dell'assessorato regionale ai Trasporti – ai Comuni non chiediamo fondi, ma sostegno al progetto». Per Rfi, Paolo Grassi (Direzione territoriale Piemonte-Valle d'Aosta) aveva specificato che «la Asti-Castagnole è la linea, tra quelle oggi sospese, che ha minori costi, più facilmente riattivabile in tempi brevi». A riportare in Consiglio l'attenzione sulla questione era stata la consigliera Angela Motta. Era poi arrivato anche l'ordine del giorno del consigliere Federico Valetti, vicepresidente della commissione regionale trasporti. Dopo la «firma» del protocollo» si tratterà di predisporre l'esecutivo e dare finalmente il via ai lavori.

La rinascita: gli anni dal 2018 al 2023

Dopo più di cinque anni, la Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane organizzò un treno turistico sulla linea Castagnole delle Lanze-Asti il giorno 11 Novembre 2018 e uno sulla Alba-Castagnole delle Lanze il giorno 27 novembre 2021. Dal 2018, i treni turistici organizzati a cadenza regolare mantennero in uso i binari di entrambe le tratte ferroviarie, che si era ipotizzato per un certo tempo di trasformare in piste ciclabili, fino alla scelta di investire nuovamente nella piena messa in sicurezza del percorso ferroviario per la riapertura al servizio viaggiatori, con il primo treno delle 07:01 da Asti verso Alba del giorno 11 settembre 2023.



ASTI E PROVINCIA

MARTEDÌ 16 OTTOBRE 2018 LA STAMPA 43

INTANTO I 5 STELLE PRESENTANO UNA PROPOSTA DI LEGGE PER LA RIATTIVAZIONE DELLE LINEE SOSPESE

"Tornano i treni sulla Asti Castagnole"

L'annuncio dell'assessore Balocco: "L'11 novembre passerà un convoglio storico

ELISA SCHIFFO
CASTAGNOLE LANZE

«Qualcuno ne dubitava...intanto riattiviamo la linea a fini turistici e da giugno 2019 al traffico passeggeri». Lo scrive su Facebook l'assessore regionale ai trasporti Francesco Balocco sotto una foto storica della stazione di Castagnole Lanze che ricorda i tempi d'oro in cui il trasporto su rotaia funzionava a pieno ritmo, «una foto - scrive - che presto non sarà solo d'archivio».

Notizia che riporta il buonumore nell'Astigiano dopo tante battaglie per riavere i treni che è arrivata, un po' a sorpresa, durante l'incontro organizzato a Isola dal Tavolo tecnico astigiano per le ferrovie con l'amministrazione comunale di Isola (era presente il sindaco Fabrizio Pace che ha ribadito l'importanza del servizio per il territorio), convocato per presentare la proposta di legge M5S a prima firma Federico Valetti per il ripristino delle ferrovie sospese.

Treno storico

In particolare il primo treno storico che partirà da Torino (intorno alle nove) e percorrerà la tratta Asti – Castagnole – Nizza (escluso l'albese per la chiusura della galleria Ghersi inagibile dal 2010) è in programma per l'11 novembre, treno storico della Fondazione FS che rappresenta il primo passo verso la riapertura del servizio regolare a giugno 2019.

Il dibattito

«Un momento di confronto importante che ha unito tutto il territorio – commenta Federico Valetti, vicepresidente commissione regionale trasporti - Questo testo può essere uno dei pilastri fondamentali per rilanciare il nostro servizio ferroviario. Per migliorare il servizio sulle linee tuttora un funzione sono e per riaprire quelle sospese o dismesse. Per quanto riguarda la riapertura della linea i partecipanti del tavolo hanno concordato sul chiedere all'assessore Balocco un incontro per avere tempi certi per l'apertura del servizio ai passeggeri e orari».

Per Giovanni Currado, presidente del tavolo tecnico sulla mobilità sostenibile: «La proposta di legge presentata dal consigliere regionale Valetti è di grande importanza in quanto impegna la Regione Piemonte a promuovere interventi volti a tutelare il patrimonio ferroviario piemontese secondo un progetto di sistema di trasporto pubblico basato sull'analisi della domanda di trasporto secondo tutte le componenti di mobilità – commenta Currado - Sulla riapertura del tratto Castagnole Lanze - Canelli – Nizza il tavolo tecnico di supporto alle amministrazioni locali verificherà il rispetto dei tempi proposti».

Sulla riapertura della linea la consigliera regionale Angela Motta dice: «E' la conclusione positiva di un lungo lavoro che ha visto il coinvolgimento dei sindaci , delle associazioni , del tavolo tecnico, della Regione e di Rfi. Un impegno mantenuto che risponde all'esigenza turistica di un territorio patrimonio dell'umanità ma soprattutto un servizio per lavoratori studenti e cittadini. Abbiamo bisogno che i nostri paesi non si spopolino e l'unico modo è dare servizi». Anche i sindaci non sono mai stati a guardare: «Il frutto del lavoro di un territorio – commenta Carlo Mancuso, sindaco di Castagnole – che non ha mai smesso di crederci». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La stazione ferroviaria di Castagnole Lanze

24h Servizi Utili

PRONTO INTERVENTO 118
AUTOAMBULANZE CROCE VERDE
Asti: tel. 0141 593.345;
Castagnole L.: t. 0141 877.728;
Nizza t. 0141 726.390;
Mombercelli: t. 0141 955.333;
Montafia: t. 0141 987.555;
Montemagno: t. 0141 63.486.
CROCE ROSSA
Asti: 0141 417.741;
Calliano: 0141 921.979;
Canelli: 0141 831.818;
Castello d'Annone: 0141 401.388;
Castell'Alfero: 0141 204842;
Castelnuovo Don Bosco: 011 9927.301;
Cocconato: 0141 907.602; 0141 600.299;
Costigliole: 0141 966.779;
Isola: 0141 958.665;
Monale: 0141 689.237;
Monastero B.: 0144 88.290;
Moncalvo: 0141 921.313;
Montegrosso: 0141 953.175;
Montiglio: 0141 994.911;
Piovà Massaia: 0141 996.410;
San Damiano: 0141 975.910;
Villafranca: 0141 943.777;
Villanova: 0141 948.445.
CROCE BIANCA
Asti: 0141 593.777.

GUARDIA MEDICA
Notturna, pref. e fest.:
Asti e provincia 800 700707;
Castelnuovo D.B. 011 987.6468.

FARMACIE DI TURNO
Ad Asti oggi 8-19,30 Garello, c.so Cavalieri 2a, tel. 593.481. Dalle 8-12,30 e 15-8 matt. succ. Nuova Sac, via dell'Azzaria 5 bis, tel. 214.887. Le altre aperte 9-12,30 e 15,30 - 19,30.
Diurno e notturno Nizza e Canelli:
Bielli, via XX Settembre 1, Canelli.

TAXI 0141 218.170 - 582.722.

FONDAZIONE FS ITALIANE



TRA LANGHE E MONFERRATO A TUTTO VAPORE

11 NOVEMBRE 2018

VIAGGIO INAUGURALE PER LA **RIAPERTURA TURISTICA** DELLE LINEE **ASTI - CASTAGNOLE DELLE LANZE - NIZZA MONFERRATO**

Itinerario del treno storico

Corso di andata treno **96771**

Torino Porta Nuova	**09.15** partenza
Asti	**10.00** arr. / **10.40** part.
Castagnole delle Lanze	**11.15** arr. / **11.45** part.
Canelli	**12.08** arrivo

Corso di ritorno treno **96774**

Canelli	**15.25** partenza
Nizza Monferrato	**15.45** arr. / **16.15** part.
Asti	**16.45** partenza
Torino Porta Nuova	**17.30** arrivo

Biglietti ferroviari

Viaggio su carrozze degli anni '30 "Centoporte" con *doppia* di locomotive a vapore Gr. 940 e Gr. 625.
Locomotiva elettrica d'epoca E.646 nelle tratte Torino Porta Nuova-Asti e Nizza Monferrato-Torino.

	ADULTO	RAGAZZO
da Torino Porta Nuova a Canelli, andata e ritorno	**€26**	**€13**
da Asti, Castagnole delle Lanze e fermate successive a Canelli, andata e ritorno	**€16**	**€8**

È prevista la possibilità di effettuare la sola corsa di andata o ritorno al 50% delle tariffe indicate; la tariffa ragazzo è destinata a viaggiatori 4-12 anni non compiuti; è previsto la gratuità per i bambini 0-4 anni non compiuti accompagnati da almeno un adulto pagante e senza garanzia di posto a sedere.

Programma della giornata

Alla stazione ferroviaria di Asti, sarà possibile assistere alle suggestive manovre per l'aggancio della *doppia* di locomotive a vapore e partecipare alla cerimonia del taglio del nastro per la riapertura turistica della linea. A Canelli, tempo libero a disposizione per visitare il centro storico, la "Fiera del Tartufo" e la "Fiera di San Martin", tra i più importanti appuntamenti enogastronomici della zona, che si svolge nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria e lungo Corso Libertà.

Biglietti in vendita dal 25 ottobre attraverso tutti i canali Trenitalia:
www.trenitalia.com • biglietterie e self service di stazione • agenzie di viaggio abilitate

Fondazione FS | info@fondazionefs.it | www.fondazionefs.it | FondazioneFsItaliane



FONDAZIONE FS ITALIANE

LA FERROVIA DELLE LANGHE-ROERO-MONFERRATO

Treno storico da Torino Porta Nuova ad Alba e Canelli

27 novembre 2021

Itinerario del viaggio

ANDATA	RITORNO
Torino P.N. Partenza **09:10**	*Torino P.N.* Arrivo **20:50**
Bra **10:05**	*Bra* **19:55**
Alba Arrivo **10:32** Partenza **11:15**	*Alba* **19:22**
Canelli Arrivo **12:26**	*Canelli* Partenza **18:16**

Composizione del treno storico
LOCOMOTIVA A VAPORE
E
CARROZZE DEGLI ANNI '30
"CENTOPORTE"

Biglietti e Tariffe

DA TORINO P. NUOVA	
€ 20	€ 10
DA ALBA E BRA	
€ 15	€ 7,5

Programma turistico

Dopo 11 anni di sospensione, il 27 novembre 2021 un treno storico della Fondazione FS riporterà il tratto Alba-Nizza, della linea Alessandria-Casallermaggiore. Il convoglio partirà dalla stazione di Torino Porta Nuova alle 8.10 ed effettuerà fermata intermedia a Bra alle 10.05 per poi raggiungere Alba alle ore 10.32, dove è previsto un saluto istituzionale ed il taglio del nastro. Da Alba si proseguirà con trazione a vapore fino alla stazione di Canelli, con arrivo previsto alle ore 12.00.
A Canelli i viaggiatori del treno storico avranno tempo libero a disposizione per il pranzo"(maggiori informazioni clicca qui).
Alle 14.30 presso il teatro Balbo di Canelli, è in programma il convegno dal titolo "Il treno storico come motore di sviluppo dei paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato, patrimonio dell'umanità UNESCO" con ingresso libero fino ad esaurimento posti all'interno della struttura.
Alle ore 18.15 è prevista la partenza del treno storico dalla stazione di Canelli per Torino Porta Nuova.

Biglietti acquistabili su www.trenitalia.com, nelle biglietterie/self service Trenitalia e presso le agenzie di viaggio abilitate

www.fondazionefs.it

Fondazione FS Italiane

«Sei coppie di convogli al giorno sono la base da cui partire»

IL CO.M.I.S.

Tra chi ha fatto fortemente sentire la sua voce, nel corso di questi anni, a favore del ritorno dei treni in funzione di scelte davvero più green e sostenibili, le associazioni del territorio. Tra queste il Co.M.I.S., il Coordinamento per la Mobilità Integrata e Sostenibile, che interviene in merito all'imminente e attesa riapertura della linea Asti-Alba.

«Ci dichiariamo parzialmente soddisfatti della prossima riattivazione della linea ferroviaria Asti-Alba dopo 11 anni di sospensione totale. Ringraziamo le tante persone che ci hanno sempre creduto e non hanno mai smesso di impegnarsi per raggiungere l'obiettivo, ma soprattutto il lavoro fondamentale e decisivo della Fondazione FS, che ha cancellato in poco tempo tutti i dubbi in merito alla tenuta delle gallerie tra Neive ed Alba che tanto avevano fatto dibattere. La soddisfazione è per i territori che vedono finalmente restituito un servizio fondamentale, che però, con le 6 coppie di convogli dal lunedì al venerdì, deve costituire semplicemente la base da cui partire per progettare un potenziamento già nel breve periodo - dice Fulvio Bellora del CO.M.I.S. - Da subito sarebbero necessarie almeno due coppie di collegamenti in più, una al mattino e l'altra nella fascia oraria del primo pomeriggio con incrocio a Castagnole Lanze, a servizio delle scuole di Asti che con la previsione del nuovo orario vengono invece escluse».



IL SIT IN ALLA STAZIONE DI ASTI NEL 2021 PER CHIEDERE LA RIATTIVAZIONE DELLA ASTI-ALBA

«Un'offerta davvero adeguata alle potenzialità della linea e alle esigenze delle persone e dei territori dovrebbe prevedere il ripristino del cadenzamento orario che si aveva prima della sospensione, con una riduzione a biorario nel fine settimana e nei festivi. I fondi a livello nazionale ci sono, altre regioni ne hanno già usufruito per potenziare il trasporto pubblico locale; mancano i progetti - prosegue il Co.M.I.S. - Altro aspetto importante è la necessità di unificare la bigliettazione e gli abbonamenti ferroviari e dei bus per evitare che gli utenti debbano subire la beffa di un doppio esborso, vista l'impossibilità di usufruire del treno per tutto l'arco della giornata. La speranza è che l'Agenzia della Mobilità sia già a lavoro per conciliare le esigenze di Trenitalia con quelle di Grandabus. L'11 settembre l'inaugurazione del servizio costituirà la ripartenza dei treni ma anche delle richieste di potenziamento da realizzarsi nel breve periodo. Non c'è tempo da perdere».

m.m.t.



Il primo treno dell'11 settembre 2023 in partenza alle ore 07.01 da Asti per Alba (foto di Laura Dellapiana)

“La ferrovia Asti-Alba: storie, ricordi, prospettive”

Il giorno 8 ottobre 2023, in occasione della *Domenica di carta* promossa dal Ministero della Cultura, l’Archivio di Stato di Asti organizzò una conferenza con l’intento di approfondire i temi toccati dalla mostra documentaria sulla ferrovia Asti-Alba. Si propone, di seguito, una sintesi degli interventi a cura di alcuni relatori.

LA STORIA DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA ASTI E ALBA

La linea Cavallermaggiore- Castagnole (Alessandria)

Il fervore ferroviario nello Stato Piemontese nato a metà ottocento, aveva scatenato la voglia di rapidi collegamenti tra le varie città. Nel 1851, appena si sparse la notizia della possibile costruzione della ferrovia Torino-Savigliano, il Comune di Bra si fece immediatamente promotore della progettazione di un tronco si strada ferrata che congiungesse Bra a Cavallermaggiore. Il Sindaco pubblicò presto il programma di costruzione, non mancando di mettere in risalto la grande importanza di questa linea, insistendo particolarmente sui vantaggi commerciali che ne sarebbero derivati. Il costo di costruzione ascendeva a 1.489.714, 11 Lire Piemontesi ed avrebbe avuto un costo annuo di esercizio pari a 195.175 Lire. Nel gennaio 1852 veniva costituita la Società Anonima avente come denominazione “Compagnia della Strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore”, e nel successivo mese di luglio le veniva accordata la concessione “a costruire una strada ferrata che dalla città di Bra metta a Cavallermaggiore” senza alcun onere da parte del Governo. La durata di questa concessione fu stabilita in 99 anni. Si contava di iniziare i lavori sui pochi chilometri di linea, privi di difficoltà costruttive, con la speranza di inaugurarla entro la prima metà del 1854. In realtà, a causa delle difficoltà economiche poc’anzi accennate, la linea poté essere aperta al traffico il 4 ottobre 1855. La Compagnia concordò con la Società della Ferrovia di Cuneo l’esercizio della linea che venne da questa assunto con proprio materiale rotabile, dietro il corrispettivo del 50% del prodotto lordo, attivando tre corse giornaliere di andata e ritorno, divenute poi quattro nel 1858. La lunghezza definitiva del tronco risultò essere di poco inferiore ai 13 chilometri previsti. La costruzione del secondo tronco dalla stazione di Bra a quella di Cantalupo, dove la linea sarebbe confluita nella Acqui-Alessandria, avvenne tra il 1863 ed il 1865. Questo tronco venne aperto all’esercizio in distinte fasi: da Cantalupo a Nizza Monferrato il 13 ottobre 1864; da Nizza a Canelli il 25 febbraio 1865; da Bra ad Alba il 15 maggio 1865 e l’intera linea, conclusa con la costruzione della tratta Canelli-Alba, il 26 maggio 1865. La concessione della tratta Alessandria-Bra venne assunta dal Cavalier Camillo Incisa, e dalle ragioni di Banca Carlo Defernex e Geisser, Monnet e Compagnia approvato con legge 10 luglio 1862. Detta legge approvò pure la fusione della Società della Strada Ferrata da Bra a Cavallermaggiore nella Società della Strada Ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria. Ad eccezione delle due tratte comprese tra le stazioni di Bra e Monticelli, e fra le stazioni di Alba e Neive in cui le livellette raggiungono il 10 per mille, nelle restanti non superavano il sei per mille. Le curve di raccordo tra i vari rettifili vennero realizzate sempre con raggio superiore ai 450 metri.

Alla stazione di Castagnole delle Lanze, si dirama la ferrovia che per Asti e Casale metteva capo a Mortara ed appartenente alla stessa società Concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria, la quale ottenne la concessione di detta nuova linea (legge 14 maggio 1865 n°2279) e assunse la denominazione di "Società Anonima delle ferrovie del Monferrato".

La linea Castagnole-Asti

Mentre nello Stato Piemontese era in via di completamento la linea Torino-Genova (la ferrovia arrivò ad Asti nel 1849), già si faceva strada l'idea di costruire linee di diramazione d'interesse locale partendo, in primo luogo, da Asti verso le vallate delle colline del Monferrato. Con la legge del 14 maggio 1865 per l'estensione ed il riordino delle Strade Ferrate del Regno, il Governo era stato espressamente autorizzato ad accordare la concessione della linea che avrebbe unito la Lomellina al Monferrato e precisamente quella che da Mortara, passando per Casale Monferrato ed Asti, avrebbe fatto capo a Castagnole delle Lanze per unirsi alla linea Cavallermaggiore-Alessandria. Per la costruzione della linea, come di consueto, si ricorse a diverse gare d'appalto per le singole tratte (Mortara-Casale, Casale-Asti e Asti-Castagnole) che comportarono il completamento dei lavori in fasi e tempi diversi, specie per le principali opere d'arte, e generando maggiori esborsi finanziari oltre alla dilatazione dei tempi previsti. Si incontrarono maggiori difficoltà e onerosi lavori dovettero essere eseguiti per la galleria di Ozzano, lunga circa 1400 metri, in presenza di marne argillose e calcaree di varia tipologia sia a pronta scomposizione sotto l'azione dell'aria e dell'acqua, presente in abbondanza, quanto della consistenza d'una pietra calcarea ordinaria. Fra le marne si rinvennero addirittura avanzi vegetali e resti di animali marini. Questa morfologia del suolo fu causa, sin dai primi anni, di parecchie interruzioni del servizio a causa di cedimenti strutturali nelle gallerie, come nel caso della galleria del Chioso nei pressi di Moncalvo, e di smottamenti come avvenne, da ultimo, tra Costigliole Motta e Castagnole. Questa frana (1978) interruppe la linea per circa 10 anni e richiese l'abbandono del vecchio tracciato. L'intera linea venne aperta all'esercizio il 12 luglio 1870. L'Amministrazione dello Stato ne assunse l'esercizio con il corrispettivo del 50% sul prodotto lordo chilometrico e con facoltà di cederlo ad altri, come infatti avvenne con la cessione alla SFAI, la Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, in forza della legge del 1865.
Da Asti a Castagnole la linea seguiva la valle del Tanaro, che la ferrovia scavalcava in uscita da Asti; lungo il percorso si incontravano la stazione di San Marzanotto e la fermata di Molini d'Isola (entrambe soppresse nel 2003) poi la stazione di Isola d'Asti. Dopo la stazione di Motta di Costigliole inizia il tratto in variante, attivato nel 1988, su viadotto che sostituiva l'originario tracciato dismesso a causa di ripetute frane e sul quale era ubicata la fermata di Nosserio chiusa all'esercizio nel 1951 e definitivamente soppressa il 1 febbraio 1964. Dopo oltre 10 anni di "sospensione" , e dopo che Fondazione FS si impegnò nel ripristino delle infrastrutture per utilizzo a scopo storico-turistico, finalmente da alcuni mesi la tratta Alba-Castagnole delle Lanze-Asti è di nuovo percorsa da treni in servizio regolare.

Aldo Riccardi, fotografo ed esperto di ferrovie

GLI ULTIMI ANNI DI ESERCIZIO DELLA LINEA, LA SOSPENSIONE DEL SERVIZIO E L'AZIONE DEI COMITATI LOCALI

Negli ultimi vent'anni di esercizio, la linea Asti Alba, grazie anche ad un rinnovato interesse per i territori che attraversa, è stata caratterizzata da un forte incremento di traffico viaggiatori culminato nel primo decennio degli anni 2000, paradossalmente proprio poco prima della chiusura per cedimenti infrastrutturali, cedimenti e difficoltà che l'hanno accompagnata fin dai primi anni ma che sono sempre stati risolti, consentendole di continuare ad essere "trait d'union" tra realtà importanti.
Il 30 aprile 2010 venne rilevato un movimento della collina attraversata dalla galleria Ghersi, sita a pochi chilometri di distanza da Alba, movimento che ha causato delle fenditure tali da imporre l'interruzione del servizio ferroviario attestando i treni a Castagnole delle Lanze e collegandoli con Alba a mezzo autobus coincidenti con i treni, mantenendo comunque invariato l'orario; poche settimane dopo gli orari sono stati cambiati rendendo treno e bus disgiunti, soprattutto per la tratta Castagnole Cavallermaggiore, tutto questo ha causato una riduzione di affluenza che, nei primi mesi del 2012, complici le soppressioni del servizio ferroviario, pari al 50-75% dello stesso, ha causato un ulteriore riduzione di viaggiatori portando la linea ad essere dismessa con un emendamento al contratto di servizio, emendamento votato il 31 maggio e convalidato solo per 3 voti.
Immediata fu la reazione dei territori con manifestazioni, proteste e con la creazione di comitati ma il tutto non portò a nessun risultato, negli anni successivi l'interesse per la riattivazione della linea non scemò e si proseguì con costanza l'azione nei confronti delle giunte regionali che si sono susseguite, avendo come unico risultato degno di attenzione, uno studio del gestore dell'infrastruttura che riteneva recuperabile la galleria in oggetto.
Fino al 2021, purtroppo, nulla si mosse ma, in quell'anno, Fondazione FS promosse un nuovo studio per il recupero della Ghersi finalizzato all'effettuazione di treni storici e, in seguito all'esito positivo, ne richiese la riattivazione, il 27 novembre del quell'anno transitò il primo treno.
Inaspettatamente, considerata l'intenzione dell'attuale giunta di sostituire le ferrovie sospese con piste ciclabili, nella firma del contratto di servizio nel 2022, apparve la linea Asti Alba come linea da riattivare e l'11 settembre 2023 venne effettuato il primo treno in servizio commerciale.
Attualmente le 6 coppie di treni dal lunedì al venerdì appaiono insufficienti al fabbisogno dell'utenza ma l'affluenza riscontrata nel primo mese di esercizio (più di 1100 utenti al giorno rispetto ai 900 minimi necessari e con un servizio minimale) fanno sperare in un incremento dell'offerta.

Mario Didier, socio Co.M.I.S.

L'EVOLUZIONE DEGLI IMPIANTI DELLA FERROVIA ASTI-ALBA

L'obiettivo dell'intervento era fornire alcune nozioni di base sui principi e sistemi che regolano e controllano il traffico ferroviario, per poi affrontare più nel dettaglio quelli adoperati sulla ferrovia Asti-Alba dal 1870 ai giorni nostri.
Si è iniziato illustrato brevemente le caratteristiche tecniche generali del sistema treno compresi i vincoli a cui giocoforza è soggetto viaggiando sui binari, evidenziando in particolare i vantaggi/svantaggi del basso attrito ruota/rotaia, che comporta tra le altre cose lunghi spazi di frenatura. Per tanto inizialmente, anche in relazione alla sempre crescente velocità dei convogli, demandare la sicurezza e regolarità della marcia al solo campo visibile del conduttore del treno non era sufficiente. Così, dall'esigenza di anticipare le informazioni in tempo utile per adeguare la marcia, nascevano i segnali ferroviari nella prima metà del XIX secolo.
I primi segnali ferroviari erano molto semplici: si trattava infatti di semplici pali di legno, oppure di dischi colorati, opportunamente dipinti. Questi elementi servivano al treno per orientarsi e ulteriori comandi erano dati al treno tramite segnali acustici o luminosi.
I vantaggi del sistema treno in termini di velocità e peso trasportato portarono ben presto ad un aumento del traffico e delle linee ferroviarie nella seconda metà del XIX secolo: gestire una mole di treni in costante crescita non era più fattibile con queste tipologie di segnali fissi. Si rendeva necessario sviluppare un nuovo sistema in grado di comunicare più informazioni, in modo chiaro e ben visibile a distanza e anche in condizioni di scarsa visibilità (notte).
I primi segnali in grado di rispondere a questa necessità furono i segnali a disco mobile o girevole: presentavano la faccia piana del disco frontale rispetto al treno per comunicare l'ordine di arresto mentre, ruotando con il disco di taglio parallelo al binario, autorizzavano il movimento del treno. Similarmente, i segnali ad ala presentavano un rettangolo di lamiera ancorato su un'estremità, la così detta "ala", che in posizione orizzontale al terreno imponeva l'arresto del treno, mentre inclinata verso il basso ne consentiva il passaggio. Questi segnali, dipinti di rosso, erano definiti di 1° categoria.
Sulle ferrovie secondarie, dove il traffico era più modesto e velocità più basse lo permettevano, erano presenti segnali similari, sempre rossi ma con l'indicazione "2". Questi segnali erano detti di 2° categoria. La loro particolarità, rispetto ai precedenti, era l'assenza di un ulteriore segnale a monte che ne preavvisasse al macchinista l'aspetto, il così detto segnale di avviso. Questo permetteva di contenere i costi, riducendo gli elementi totali e in particolare quelli mobili, più delicati.
Successivamente, l'intervento è proseguito con la proiezione di alcuni documenti ferroviari storici che ritraevano gli schemi di funzionamento delle stazioni sulla ferrovia asti-alba e dai quali era possibile notare l'evoluzione del segnalamento. Si è affrontata poi l'introduzione dei segnali luminosi, ancora oggi in uso, e i vantaggi che la loro installazione ha portato.
Esaurito l'argomento segnali si è descritto uno degli elementi più caratteristici delle linee ferroviarie, ovvero il Passaggio a Livello. Ne esistono cinque tipologie: Sbarra girevole, cancello, barriera a sbarra levatoia, semibarriera ad asta levatoia, girandola e cavalletto. I modi con cui erano e sono azionati sono diversi in base alla tipologia e alla distanza dalla più vicina stazione.
Con l'ausilio di alcuni "Piani Schematici" delle stazioni collocate tra Asti e Alba, si è affrontato anche l'argomento Scambi, chiamati in gergo tecnico deviatoi. Lo

scambio è, in poche parole, un dispositivo che permette al treno di passare da un binario all'altro considerato che, altrimenti, i binari correrebbero paralleli senza possibilità di comunicazione. In tal senso, sono necessari due deviatoi per consentire il passaggio di un treno fra due binari paralleli e, non per niente, questa coppia di dispositivi d'armamento prende il nome di "comunicazione".
Presentati, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i principali e più caratteristici elementi ferroviari, si è proposta al pubblico una riflessione sul come il percorso preparato per un treno (itinerario) venga disposto e assicurato fino al completo passaggio del treno stesso.
Questo si ottiene grazie al così detto "vincolo di sicurezza" che lega l'aspetto a Via Libera del segnale (la luce verde che autorizza il movimento del treno) all'esistenza e permanenza di tutte le condizioni richieste affinché il movimento avvenga in sicurezza.
A tal proposito, sempre facendo riferimento all'evoluzione degli impianti in questa tratta specifica, si è descritto più in dettaglio il funzionamento di due apparecchi che realizzano questo collegamento: La serratura centrale e l'ACEI o Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari. L'introduzione di apparecchiature come quest'ultima, introdotta in Italia a partire da fine anni '50, ha permesso di velocizzare tutte le operazioni e contemporaneamente aumentare la sicurezza: non era infatti più necessario impiegare molteplici persone per manovrare i singoli enti e bloccarli con serrature meccaniche, le quali non erano in grado restituire controlli reali o far scattare allarmi in caso di manomissione. Con gli apparati elettromeccanici e elettrici più moderni, diventava possibile da un'unica postazione centrale comandare e verificare istante per istante l'esistenza delle condizioni di sicurezza.
Descritta sinteticamente l'organizzazione che permette di gestire in sicurezza l'infrastruttura, si conclude l'intervento con un breve cenno sui sistemi di sicurezza che legano la marcia del treno alle condizioni presenti a terra (infrastruttura). Oggi, sulla tratta Asti-Alba, è presente il SCMT, Sistema Controllo Marcia Treno, tecnologia introdotta in Italia a partire dal 2009. Impone il tassativo rispetto dei segnali pena l'arresto del treno, garantendo la sicurezza massima anche in caso di eventuale malore o distrazione del macchinista.

Anthony Mario Liano Pelosi, socio Co.M.I.S

Fonti archivistiche

ASAT, fondi catastali:

- quadro d'unione della città di Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 del XX secolo;
- foglio n. 11 del Comune di Castagnole delle Lanze, Ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50;
- foglio n. 27 del Comune di Costigliole d'Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 su rilievo tecnico eseguito negli anni '40 del XX secolo;
- foglio n. 2 del Comune di Isola d'Asti, Ufficio tecnico del Comune, stampa su cartoncino degli anni '50 su rilievo tecnico eseguito negli anni '40 del XX secolo;
- foglio n.1 del Comune di Castagnole delle Lanze, ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50;
- foglio n.6 del Comune di Castagnole delle Lanze, ufficio tecnico del Comune, copia dell'originale degli anni '50;

ASAT, volume Leggi e Decreti del Regno d'Italia, Stamperia Reale, Torino, 1862: legge n. 702 "Legge con cui si approva la convenzione per la costruzione ed esercizio della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria.";

ASAT, Volume Leggi e Decreti del Regno d'Italia, Stamperia Reale, Torino, 1865: legge n. 2279 "Legge pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno, colla concessione di quelle governative";

ASAT, Fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 298:

- fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie-Affari generali", sottofascicolo 2, documento di descrizione della linea Asti-Castagnole con mappa, Ferrovie dello Stato, 1959;
- fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie-Affari generali" sottofascicolo 3, documento di descrizione della linea Cavallermaggiore - Cantalupo - Alessandria, Ferrovie dello Stato, 1959;
- fascicolo "Ferrovie dello Stato e secondarie", documento sulla costruzione del dopolavoro ferroviario di Asti, 1976;
- delibera del Consiglio Comunale di Isola d'Asti con cui si chiede un incremento del servizio a favore della popolazione locale, richiesta del Comando Carabinieri al comparto FS e relativa risposta (22 marzo 1954);
- richiesta del Comando Carabinieri al comparto FS a seguito della delibera del Consiglio Comunale per l'incremento del servizio alla fermata di Molini di Isola d'Asti, risposta negativa delle Ferrovie dello Stato;
- lettera del Ministro dell'Interno al Prefetto di Asti con cui si chiedono informazioni circa l'ipotesi di chiusura della linea Cavallermaggiore-Cantalupo-Alessandria

- risposte in difesa della linea da parte della Giunta Provinciale e del Comando Carabinieri di Asti (1959);
- deliberazione del Consiglio comunale di Costigliole d'Asti contro un'ipotesi di chiusura della linea Castagnole delle Lanze-Asti (1965);

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 299: due documenti riguardanti lo sgombero di materie smottate e riparazione danni causati dal maltempo tra le stazioni di Castagnole Lanze e Motta di Costigliole (1961);

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, mazzo 303:

- fascicolo "Linea ferroviaria Castagnole Lanze Asti Casale Mortara", sottofascicolo "Demolizione travata metallica ponte sul Tanaro": due documenti relativi a lavori di demolizione e ricostruzione di una travata metallica del ponte sul Tanaro nel 1948;
- documento inerente al risanamento della massicciata e revisione generale dei binari della galleria di Castagnole delle Lanze, 1950;
- documento inerente al risarcimento del rivestimento murario della galleria di Castagnole delle Lanze, 1954;
- delibera del Consiglio comunale di Costigliole d'Asti con richiesta di ampliare il casello di Nosserio trasformandolo in una fermata (30 marzo 1950);
- documento riguardante la rimozione di materie franate alluvionali tra le stazioni di Castagnole Lanze e Motta di Costigliole (1960);

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di gabinetto, mazzo 40:

- telegramma con richiesta di riscontro del movimento viaggiatori sui treni e nelle stazioni, 1942;
- risposte al telegramma del Questore e del Colonnello dei Carabinieri della città di Asti, 1942;

ASAT, fondo Sottoprefettura di Asti, Archivio di gabinetto, mazzo 2, fascicolo 12: relazione sulla notifica di scioglimento della Lega Italiana Ferrovieri sezione di Asti per sospetta attività sovversiva, 1898;

ASAT, Fondo Roero di Cortanze – Biblioteca, cartella 5/20: Luigi Rocca, "In ferrovia tra Cavallermaggiore e Alessandria", Paravia, Torino, 1870;

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Vigliano, sezione prima, 121.15, unità archivistica 403 "Ferrovia Castagnole Asti", 1878;

ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società:

- mazzo 40, fascicolo della Società Anonima per l'acquisto di beni di consumo per il personale ferroviario (1913-1927);

- mazzo 61: fascicolo della Società case economiche ferrovieri (1921-1951);

ASAT, fondo Ufficio Provinciale Assistenza Post Bellica:

- mazzo 77: orario ferroviario nazionale del 1947 con l'orario per il collegamento Asti-Alba, orario ferroviario del comparto Piemonte-Liguria del 1950;
- mazzo 86: buono mensa per figlio del reduce, modulario per la richiesta di biglietti ferroviari;

ASAT, fondo Ufficio del Genio Civile:

- mazzo 408: relazione di collaudo dei lavori di rifacimento del piazzale ferroviario, mappa del piazzale;
- disegno n. 28: "Planimetria del fiume Tanaro tra Alba e Asti in scala di 1 a 10 mila da fotografie eseguite dall'aeroplano";

ASAT, Fondo Cocconito di Montiglio, mazzo 143: "L'indicatore ufficiale – Orario periodico mensile delle ferrovie del Regno e dei piroscafi sui laghi", 1875;

ASCAT, Fototeca: n.4 fotografie dell'alluvione del 1948 con documentazione dei danni alle infrastrutture ferroviarie astigiane;

Fondazione FS Italiane –Fototeca FS, Fondo Renato Cesa De Marchi: la stazione di Alba nel 1966, la stazione di Castagnole delle Lanze nel 1966;

Fondazione FS Italiane – Archivio Architettura: rilievo del fabbricato viaggiatori di Nosserio eseguito nel 1955, rilievo della fermata di Isola d'Asti-Molini eseguito nel 1955;

ACSF:

- due fotografie anni '60 con automotrice ALn 668 1400 che attraversa il ponte in regione Salera;
- locandina pubblicitaria FIAT anni '60 con automotrice ALn 668 1400 che attraversa il ponte in regione Salera;
- bozzetto del pittore Mauro Chessa ispirato alla locandina pubblicitaria FIAT;

ALS:

- quotidiano "La Stampa" del 26 maggio 1978, 26 maggio 1985,17 giugno 2012, 25 febbraio 2015, 16 maggio 2016, 22 ottobre 2017, 16 ottobre 2018.

Bibliografia

Autore anonimo, *Sulla ferrovia da Castagnole per Asti a Mortara: osservazioni di un astigiano,* Tipografia Raspi, Asti, 1865

Periodico *Il Cittadino di Asti*, n. 7 luglio 1865

Luigi Rocca, *In ferrovia tra Cavallermaggiore e Alessandria*, Paravia, Torino, 1870

Domenico Testa, *Vicende storiche della stazione di Asti*, Tipografia Minigraf, Scurzolengo, 1985

Franco Piccinelli, *Il treno delle sei*, Paoline Editoriale, Milano, 1987

Franco Piccinelli, *C'era una volta il treno*, Società Editrice Internazionale, Torino,1996

Luigi Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Il punto, Torino, 2002

Strade ferrate in Piemonte: cultura ferroviaria fra Otto e Novecento - Giornate di studio, Politecnico di Torino, C.E.L.I.D., Torino,1993

Iolanda Beccaris, *La littorina di Nosserio*, La Lepre Edizioni, Roma, 2015

Giulio Guderzo, *Ferrovie nel Piemonte preunitario: storia e immagini*, Hoepli, Milano, 2018

Associazione Culturale Giulio Parusso, *Alba. Come eravamo, una passeggiata in via Maestra e dintorni nel secolo scorso*, L'artigiana, Alba, 2020

Aldo Riccardi, *Binari tra le Langhe e il Monferrato*, Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, Edizioni Pegaso, Firenze, 2021

Michele Cerutti, *La ferrovia delle Langhe-Roero e del Monferrato – Vapore e automotrici* in *Tutto Treno Modellismo e Storia*, n. 230 Maggio 2023, Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, Duegi Editrice, Albano Terme, 2023, pp. 26-43