LINEE TANGENTI

**Progetto di affiancamento alla ferrovia Ceva-Ormea
di un tratto della ciclovia Svizzera-Mare**

POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea magistrale in Architettura Costruzione e Città
A.A. 2025/2026

LINEE TANGENTI

Progetto di affiancamento alla ferrovia Ceva-Ormea di un tratto della ciclovia Svizzera-Mare

Relatore:
Prof. Riccardo Palma

Correlatrice:
Prof.ssa Chiara Lucia Maria Occelli

Candidato:
Jacopo Di Franco

Abstract

La ciclovia Svizzera-Mare attraversa l'Alta Val Tanaro incontrando la ferrovia storica Ceva - Ormea e il patrimonio di architetture distribuito lungo il suo tracciato. La prospettiva di riattivazione della linea, sospesa dopo la progressiva riduzione del servizio, apre oggi alla possibilità di integrare treno e mobilità lenta, interpretando la ciclovia come infrastruttura complementare e occasione di riuso dei manufatti esistenti attraverso il concetto di "linee tangenti". Il lavoro di tesi ricostruisce inizialmente la storia della Ceva-Ormea e analizza il sistema delle architetture ferroviarie presenti lungo il tracciato, riconoscendone caratteri, ricorrenze tipologiche e attuali condizioni di utilizzo. L'indagine si estende quindi alle differenti modalità di trasformazione delle linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate e, attraverso il confronto con casi italiani ed europei, approfondisce esperienze nelle quali ferrovia e mobilità ciclabile convivono e contribuiscono alla fruizione dello stesso territorio. Parallelamente, l'analisi dei conflitti e degli attori locali evidenzia le differenti posizioni che accompagnano le ipotesi di trasformazione della valle. A partire da queste premesse, la tesi sviluppa il progetto di un tratto della ciclovia Svizzera-Mare tra Ceva e Ormea. Il tracciato viene definito attraverso la viabilità secondaria, i percorsi storici e agricoli e, dove le condizioni territoriali lo consentono, mediante l'affiancamento alla ferrovia, adattandosi alla morfologia del fondovalle e al corso del Tanaro. La ciclovia entra così in relazione con il patrimonio ferroviario esistente, che diventa parte integrante della nuova infrastruttura lenta. Alcuni caselli vengono recuperati come una rete diffusa di luoghi di sosta e accoglienza per i cicloviaggiatori, mentre la stazione di Garessio costituisce il principale nodo di approfondimento progettuale, nel quale la ciclovia diventa occasione per ripensare l'intero complesso ferroviario attraverso il riuso dei manufatti esistenti, l'introduzione di nuove funzioni dedicate all'accoglienza e ai servizi per i cicloviaggiatori e la ridefinizione degli spazi aperti, costruendo un nuovo sistema di relazioni tra ferrovia, mobilità ciclabile e patrimonio architettonico.

The Switzerland–Sea Cycle Route crosses the Upper Tanaro Valley, encountering the historic Ceva-Ormea railway and the architectural heritage distributed along its route. The prospect of reopening the railway line, suspended following the progressive reduction of services, now offers the possibility of integrating rail transport and slow mobility, interpreting the cycle route as a complementary infrastructure and as an opportunity for the reuse of existing railway structures through the concept of "tangent lines". The thesis initially reconstructs the history of the Ceva-Ormea railway and analyses the system of railway architecture along the route, identifying its characteristics, recurring typologies and current conditions of use. The research then extends to the different approaches to the transformation of disused or underused railway lines and, through a comparison of Italian and European case studies, examines experiences in which railways and cycling infrastructure coexist and contribute to the use and experience of the same territory. At the same time, the analysis of local conflicts and stakeholders highlights the different positions surrounding possible scenarios for the transformation of the valley. Building on these premises, the thesis develops the design of a section of the Switzerland–Sea Cycle Route between Ceva and Ormea. The route is defined by making use of secondary roads, historic routes and agricultural tracks and, where territorial conditions allow, by running alongside the railway, adapting to the morphology of the valley floor and the course of the Tanaro River. The cycle route thus establishes a relationship with the existing railway heritage, which becomes an integral part of the new slow-mobility infrastructure. Selected railway crossing-keeper's houses are reused as a distributed network of rest and accommodation facilities for cycle travellers, while Garessio station constitutes the main focus of the design investigation. Here, the cycle route becomes an opportunity to rethink the entire railway complex through the reuse of existing structures, the introduction of new functions dedicated to accommodation and services for cycle travellers, and the redesign of open spaces, creating a new system of relationships between the railway, cycling mobility and architectural heritage

Indice

Introduzione

0.1 La ciclovia Svizzera-Mare, opportunità in Alta Val Tanaro 13

Parte 1 - La Ferrovia

1.1 Un sogno verso il mare 27
1.2 Linea Ceva-Ormea 37
1.3 Architetture Ferroviarie 77
1.4 Cessazione attività 87

Parte 2 - I conflitti

2.1 Linee ferroviarie in disuso, tra tensioni e progetti 103
2.2 Coesistenza ciclabili, ferrovie e manufatti ferroviari 115
2.3 Il caso dell'Alta Val Tanaro, conflitti e attori locali 125

Parte 3 - Il progetto

3.1 La ciclovia in affiancamento alla ferrovia Ceva - Ormea 159
3.2 Riuso dei caselli come rete di sosta ciclabile 169
3.3 Un nuovo paesaggio ferroviario, la stazione di Garessio 211
Tavole di progetto 225

CONCLUSIONI 227

Bibliografia e fonti archivistiche 231
Sitografia 233
Crediti delle immagini 237

Parte 0

INTRODUZIONE

“It is by riding a bi-
cycle that you learn the
contours of a country
best, since you have to
sweat up the hills and
can coast down them.”

Ernest Hemingway,
By-Line Selected Journalism, 1944

0.1

LA CICLOVIA SVIZZERA-MARE, OPPORTUNITÀ IN ALTA VAL TANARO

Ripensare le modalità di attraversamento del territorio significa oggi confrontarsi con forme di mobilità più lente, capaci di offrire una diversa esperienza dei luoghi. Il cicloturismo porta un valore che supera quello del semplice spostamento. Il paesaggio, i centri abitati e le architetture incontrate diventano parte del viaggio e la ciclovia può assumere il ruolo di strumento tramite cui riscoprire e mettere in relazione le risorse presenti sul territorio. A livello nazionale, il principale riferimento è rappresentato dalla rete "Bicitalia"[1], promossa dalla "Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, FIAB" e successivamente recepita all'interno della pianificazione nazionale della mobilità ciclistica. La rete individua un insieme di itinerari ciclabili di lunga percorrenza che attraversano il territorio italiano e si relazionano con la rete europea "EuroVelo", estendendo così la continuità dei percorsi oltre i confini nazionali. Bicitalia costituisce, quindi, una struttura di riferimento attraverso la quale le singole ciclovie entrano a far parte di un sistema più ampio di collegamenti nazionali ed europei.

1. Bicitalia è la rete nazionale degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza promossa dalla FIAB, pensata per connettere tra loro i principali corridoi ciclabili italiani e inserirli in un sistema continuo di scala nazionale ed europea, anche attraverso il collegamento con la rete EuroVelo.

A partire da questa struttura si innesta il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte[2], che individua una rete strategica di ciclovie continue e interconnesse, mettendo in relazione gli itinerari nazionali con quelli di interesse regionale e con le altre modalità di trasporto. Tra le numerose direttrici appartenenti a questo sistema regionale si riconoscono "EuroVelo 8", ovvero la rotta del Mediterraneo che attraversa la Pianura Padana; "VenTo", che collega Torino a Venezia seguendo il corso del Po; "AIDA-Alta Italia da Attraversare", itinerario trasversale che attraversa l'Italia settentrionale; la "Via Francigena", storico percorso europeo che interessa il Piemonte nelle sue diverse varianti; la "Ciclovia del Po", sviluppata lungo il principale corso d'acqua della regione; la "Pedemontana Alpina", che segue il margine dell'arco alpino; e la "Svizzera-Mare", direttrice nord-sud che attraversa il Piemonte fino alla Liguria.

La "Via del Mare", coincidente con l'itinerario Bicitalia n. 15 e conosciuta anche come "Svizzera-Mare" costituisce una delle principali direttrici nord-sud del Piemonte, ha un'estensione di circa 330 km[3],incontra territori e paesaggi differenti, dal sistema dei laghi alle Langhe e al Monferrato, fino a raggiungere il mare. Il suo passaggio attraverso l'Alta Val Tanaro costituisce l'opportunità da cui prende avvio questo lavoro. Qui il nuovo percorso incontra la storica ferrovia Ceva-Ormea e il patrimonio di architetture distribuito lungo il suo tracciato, aprendo alla possibilità di costruire una nuova relazione tra mobilità ciclabile e ferroviaria e di assumere la ciclovia come occasione per riscoprire luoghi e manufatti che hanno segnato la storia della valle.

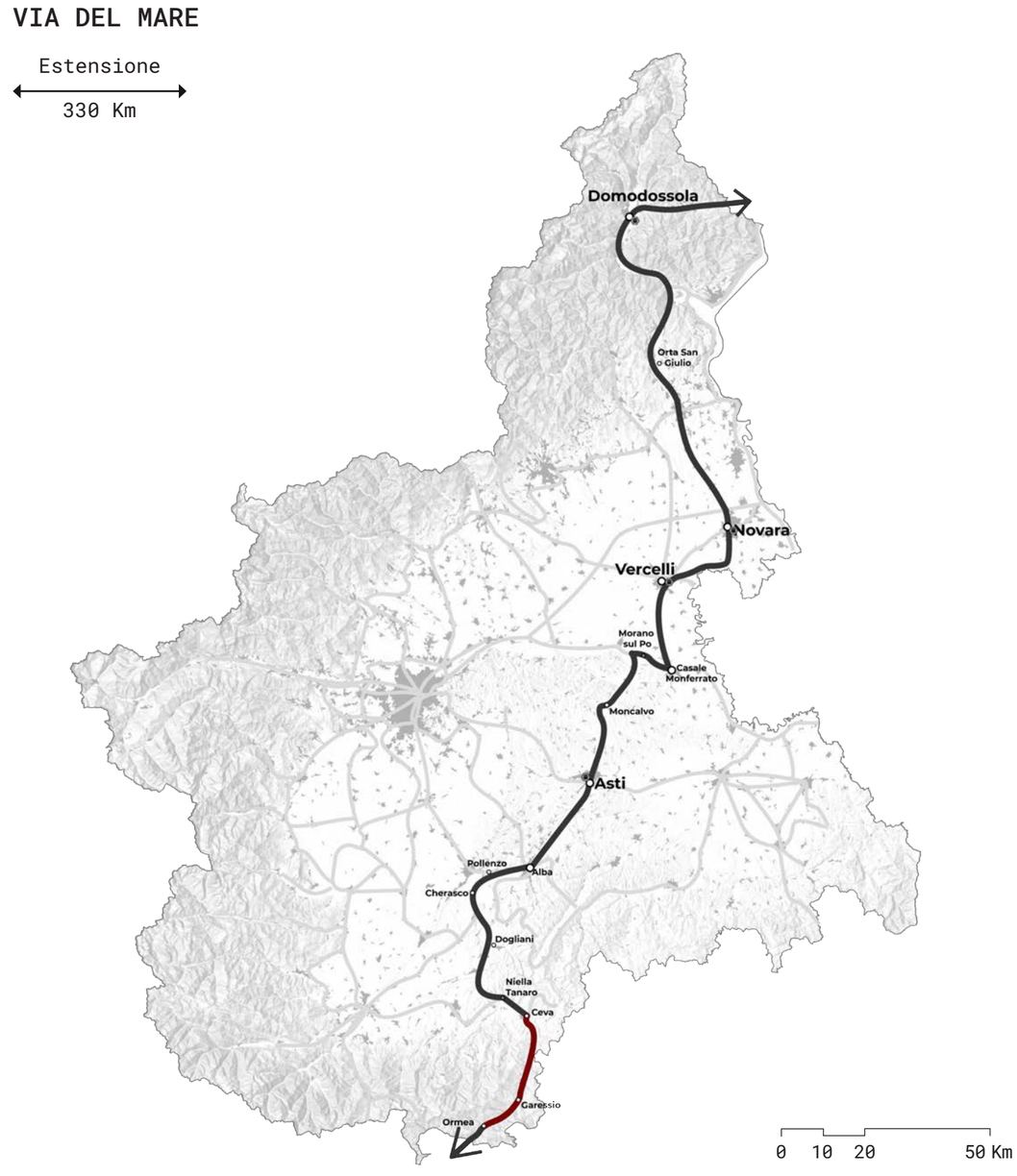
Questo assume un valore ancora maggiore considerando la ricchezza della valle, dove alla storia dei centri abitati si affiancano un importante patrimonio culturale, tradizioni locali e gastronomiche ed un paesaggio fortemente segnato dal corso del Tanaro e dalla dimensione alpina. Inoltre, questo territorio offre numerose possibilità legate al turismo e alle attività sportive all'aperto, dal ciclismo all'escursionismo e agli sport di montagna. La nuova ciclovia può quindi rappresentare un'ulteriore occasione per conoscere e valorizzare questo territorio, mettendone in relazione luoghi e risorse e contribuendo a riportare l'attenzione sulla storica ferrovia Ceva-Ormea, ancora inserita tra le linee ferroviarie sospese, e sulle possibilità legate a una sua futura riattivazione. Ciclovia e ferrovia possono così essere i promotori per la riscoperta dell'Alta Val Tanaro.

2. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte è lo strumento con cui la Regione Piemonte pianifica e coordina lo sviluppo della rete ciclabile regionale, definendo gli itinerari strategici e il loro collegamento con le reti nazionali, europee e con il trasporto pubblico.

3. La BI 15-Svizzera Mare si sviluppa per circa 500 km complessivi; di questi, circa 330 km interessano il territorio piemontese, mentre il restante tracciato prosegue tra Svizzera e Liguria fino al Mar Ligure.

FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Bicitalia
RETE CICLABILE NAZIONALE FIAB



Parte 1

LA FERROVIA



“Sulla ferrovia mai costruita, con il treno mai partito, verso la stazione mai raggiunta”

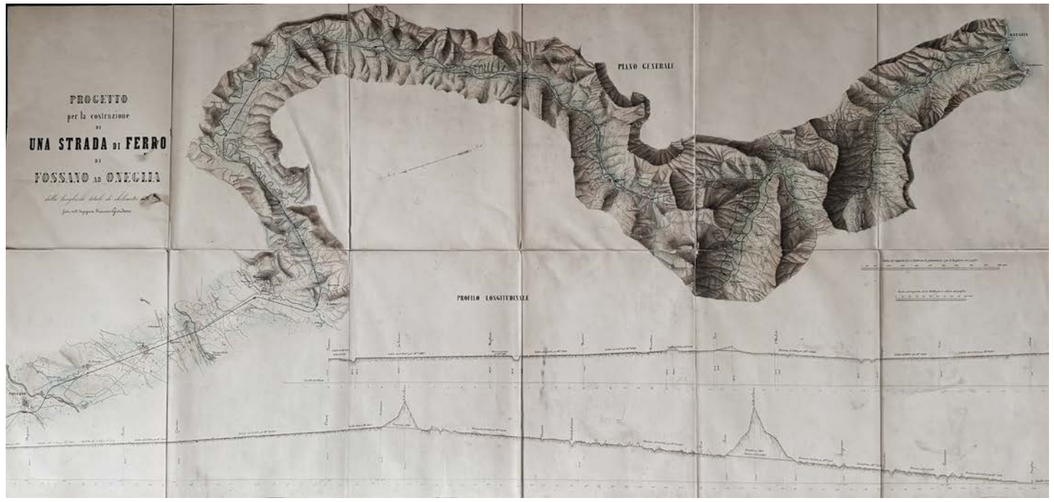
Ugo Moriano,
I racconti del treno, 2015

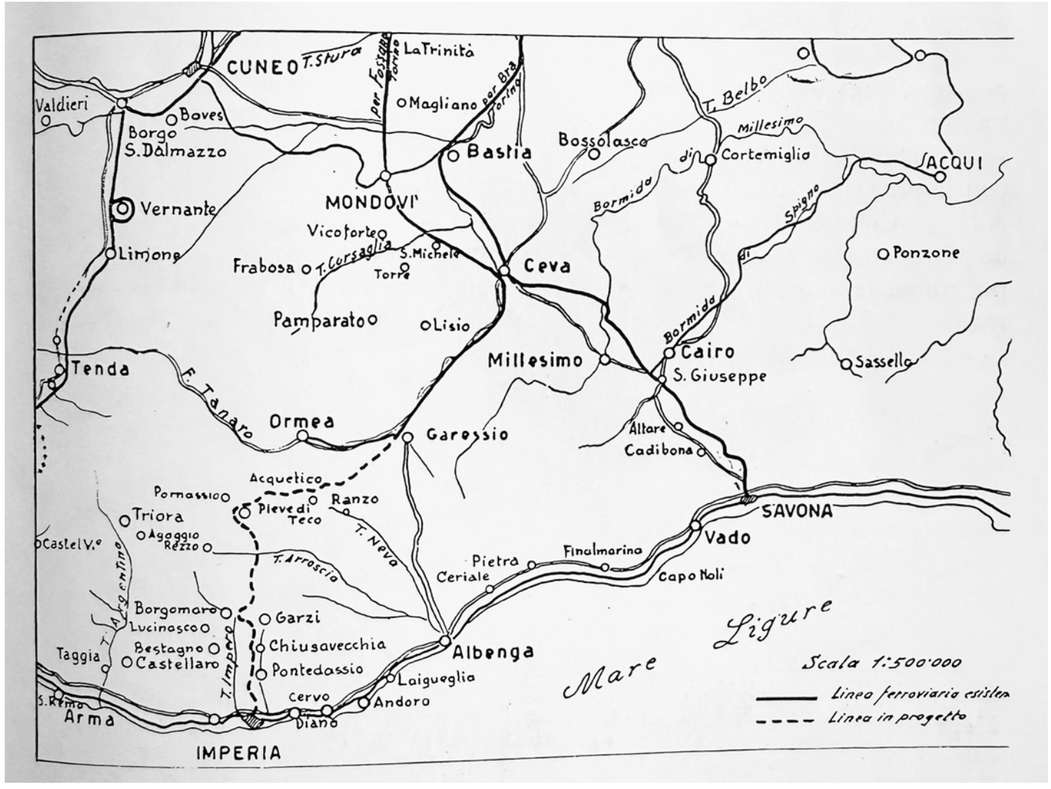
1.1 UN SOGNO VERSO IL MARE

L'area compresa tra la Liguria di Ponente e le valli interne del Piemonte sud-occidentale è stata, per oltre un secolo, al centro di un progetto infrastrutturale ambizioso e mai completamente realizzato. Questo territorio era dibattuto per la realizzazione di un'idea importante, ovvero, quella di realizzare una dorsale di collegamento stabile tra la costa e l'entroterra, capace di superare le barriere fisiche dell'Appennino ligure e delle Alpi meridionali.
Non si trattava semplicemente di risolvere una questione di trasporto, in quanto, queste infrastrutture venivano immaginate come strumenti di trasformazione politica, commerciale, economica e territoriale, in grado di ridisegnare gli equilibri tra i porti della riviera e le aree interne. All'inizio dell'Ottocento, il sistema di collegamenti era ancora fragile e frammentato. Le mulattiere costituivano l'unico tracciato stabile, le quali erano vie lente, stagionali, inadeguate a sostenere i traffici crescenti di un'epoca in trasformazione.
Come riportato nei testi "*100 anni della linea ferroviaria Ceva-Ormea, 1893-1993*"[1] e "*La ferrovia CEVA-GARESSIO-ORMEA, un secolo di sogni verso il mare*"[2], i quali rappresentano una delle fonti più complete sulla storia della linea e sui progetti mai realizzati per il suo prolungamento verso la costa, nel 1806, un'inchiesta condotta per conto dell'Amministrazione napoleonica descriveva con preoccupazione questa condizione, in quanto le strade che attraversavano l'Appennino erano spesso impraticabili nei mesi invernali, ridotte a percorsi per animali da soma, scollegate tra loro e incapaci di sostenere scambi su scala regionale. Proprio in quel periodo venne formulato un piano di interventi al quanto moderno. Ovvero, la realizzazione di una rete coerente e articolata su una strada litoranea e su una strada centrale attraverso Ponte di Nava, da connettere a Ceva, Carcare e Acqui. Da questi assi principali si sarebbero diramati percorsi trasversali verso Albenga, Loano, Finale, Albisola, un sistema infrastrutturale capace di mettere in rete territori montani, vallivi e portuali.

1. Franco Rebagliati, GianFranco Ferro, Franco Dell'Amico, *100 anni della linea ferroviaria Ceva-Ormea, 1893–1993*, Ceva, 1993.
2. Fulvio Basteris, *La ferrovia Ceva-Garessio-Ormea. Un secolo di sogni verso il mare*, Mondovì, 1993.

Con l'annessione del Ducato di Genova al Regno di Sardegna nel 1815, la questione dei collegamenti divenne ancora più centrale. Pur rallentata da vincoli economici e militari, la costruzione di nuove strade e l'adattamento delle antiche mulattiere trasformarono gradualmente l'accessibilità della zona. Negli anni Venti dell'Ottocento, la via della Val Neva venne adeguata a consentire il passaggio dei carri per buona parte dell'anno; parallelamente venne migliorata la direttrice Albenga-Pieve-Ormea.
L'arrivo dell'idea ferroviaria rese queste visioni ancora più ambiziose. A partire dagli anni Quaranta dell'Ottocento, tecnici e politici individuarono proprio in questo corridoio uno dei valichi più promettenti per connettere il nord con la Liguria di Ponente.
Nel 1845 il conte Petiti, seguito poco dopo da Cesare Cantù, propose un collegamento ferroviario Albenga-Garessio-Ceva, un tracciato che attraversava naturalmente la Val Tanaro e la Val Neva, aprendo la strada a un collegamento diretto tra la riviera e l'interno. Una linea ferroviaria capace di ridurre tempi e distanze, collegando il territorio costiero ai principali centri piemontesi.
Negli anni successivi, il progetto assunse forme differenti, sostenuto da gruppi di interesse locali e da rappresentanze parlamentari.
Nel 1856 l'ingegnere e deputato Giordano elaborò una proposta per una ferrovia Fossano-Oneglia, pensata per innestarsi sulla rete esistente e raggiungere la costa attraverso l'Alta Val Tanaro.
Nel 1857, quando il Parlamento si trovò a discutere dieci proposte alternative per collegare il Piemonte alla riviera, due di queste riguardavano esplicitamente questa direttrice, ovvero una linea Oneglia-Torino, con prolungamento interno e una Albenga-Garessio-Ceva, ritenuta più breve e tecnicamente favorevole.
Negli anni Settanta dell'Ottocento, la spinta per collegare direttamente Ceva alla costa tornò ad animare la scena politica.
Nel 1879, nel contesto della legge Baccarini per l'espansione della rete ferroviaria nazionale, venne presentata una nuova proposta per una linea Ceva-Ormea-Porto Maurizio, sostenuta in Parlamento da Basteris, Borelli e Celesia. In quel frangente, per le resistenze politiche esercitate dal deputato Biancheri, figura di grande peso nell'area di Ventimiglia, che da anni sosteneva con forza la realizzazione della tratta Ventimiglia-Cuneo le discussioni portarono alla votazione in favore della Ferrovia Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda, valutato come di maggior importanza per il collegamento diretto con la Francia.
La linea Ceva-Ormea-Porto Maurizio venne riconosciuta come strategicamente rilevante in ambito militare, ma non prioritaria; quindi si decise di approvare soltanto la realizzazione del tronco Ceva–Ormea, rimandando, e in realtà abbandonando, l'idea del prolungamento verso il mare.
Se si leggono in sequenza questi tentativi: il progetto napoleonico stradale, le proposte ferroviarie del 1845, i dibattiti parlamentari del 1857 e la legge Baccarini del 1879, emerge una trama continua e coerente. L'Alta Val Tanaro non era un margine, ma un corridoio strategico mai realizzato, una possibilità infrastrutturale costan-

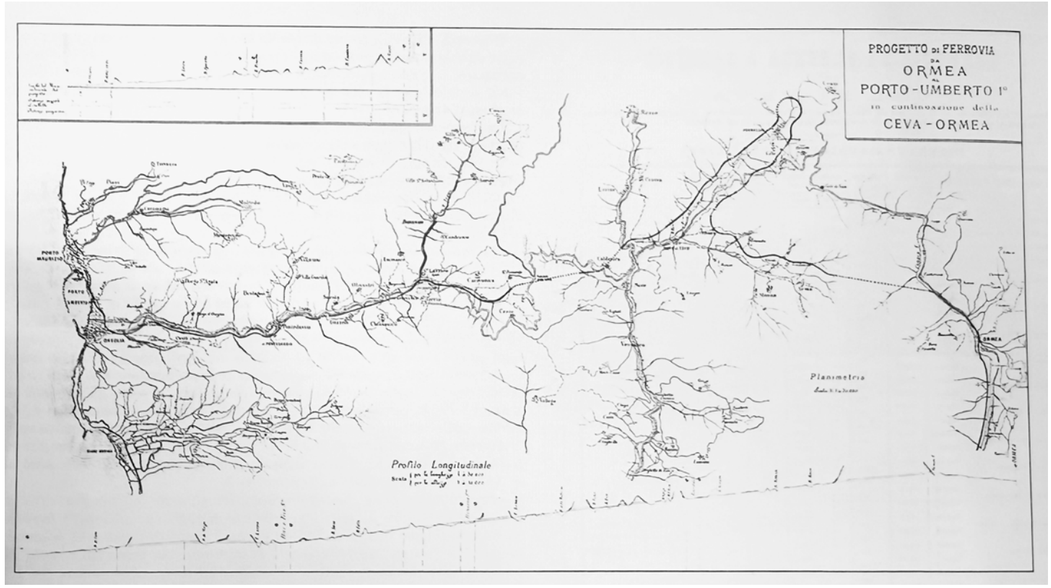




temente evocata e mai attuata. Le scelte politiche, più che quelle tecniche, hanno determinato la sua sorte.
Nel 1886 tornò la proposta Albenga–Garessio, oggetto di importanti studi, tra cui quello dell'ingegnere Navone. Il suo progetto prevedeva un collegamento con la Ceva-Ormea, sfruttando la valle naturale del Neva per ridurre al minimo le opere in sotterraneo, con stazioni intermedie a Salea, Zuccarello, Castelvecchio e Cerisola, con la galleria di S. Bernardo verso Garessio, 29 km complessivi e pendenze di esercizio contenute. Era la proposta di un modello "breve e funzionale" per lo sbocco sul mare.
All'inaugurazione del tronco Ceva-Priola (1889), invece, l'ingegnere Vicari rilanciò il confronto; proseguire verso Oneglia e Porto Maurizio costerebbe molto meno della Cuneo-Ventimiglia, a parità di risultato strategico. La politica non lo seguì, il Tenda restò prioritario, ma la "pista Tanaro" non si estinse ancora del tutto.
Infatti, nel 1908, a pochi anni dall'apertura della linea Ceva-Ormea, l'idea di un suo prolungamento verso il mare continuò a occupare un posto centrale nel dibattito pubblico. L'ingegnere Agnesi propose un tracciato che, innestandosi a Garessio, avrebbe raggiunto la costa ligure attraverso un percorso studiato per rendere la ferrovia parte di una rete più ampia e connessa. È un progetto che guarda oltre la dimensione locale e immaginava un'infrastruttura capace di unire in modo diretto l'entroterra piemontese con la Liguria di Ponente.
Dopo la guerra, nuovamente, queste aspirazioni tornarono a farsi sentire con forza, le Amministrazioni locali, Camere di commercio e rappresentanze politiche ripresero a sostenere la necessità di una linea che collegasse Garessio a Imperia. Ma mentre le proposte si rincorrevano, il contesto intorno cambiava rapidamente. L'automobile si diffuse, la rete stradale si estese e con essa si modificò l'idea stessa di mobilità. Le priorità si spostarono e l'investimento in una nuova linea ferroviaria perse progressivamente peso.
Ultimo tentativo, avvenne durante un convegno a Garessio, nel 1982, l'ingegnere Antonino Briatore presentò un progetto con variante per una Garessio-Albenga, che anche in questo caso rimase solo su carta.
Il sogno di un treno che scenda dalla valle del Tanaro fino al mare

"La linea Ceva-Oneglia risponde a uno scopo affatto diverso da quello della Cuneo-Ventimiglia, poiché è destinata a servire direttamente le relazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale, là dove la configurazione dei valichi rende più agevoli e sicure le comunicazioni"[3]

"Signori, io vi chieggo adunque di respingere ogni proposta contraria alla ferrovia Cuneo–Ventimiglia, e vi chiedo di approvarla, perché col vostro voto voi porgerete una mano fraterna a delle popolazioni che non hanno dimenticato l'Italia, e che l'Italia certamente non potrà mai dimenticare."[4]



non svanisce del tutto, ma si trasforma in un orizzonte sospeso, un progetto mai realizzato, eppure capace di lasciare un segno profondo nella memoria collettiva del territorio. La ferrovia Ceva-Ormea, inaugurata nel 1893, rappresenta solo l'ultimo frammento concreto di questo lungo disegno.

Oggi, in un tempo in cui la costruzione di infrastrutture non può più essere pensata soltanto in termini di produttività e commercio, quel "sogno verso il mare", che in parte si è realizzato con la SS28 quando, accanto alla ferrovia incompiuta, furono le automobili a raggiungere il mare, può essere riletto alla luce di nuovi paradigmi, ad esempio come grande tema del turismo lento, la ciclabilità e la valorizzazione del patrimonio territoriale. Un tracciato mai completato, ma inciso nella memoria materiale e politica dei luoghi, il quale può diventare la base per un progetto contemporaneo di connessione dolce tra vallate interne e costa. In questa prospettiva, la ciclovia Svizzera-Mare può assumere il ruolo di infrastruttura ciclabile strategica, capace di riprendere un'antica aspirazione territoriale.

3. Camera dei Deputati, *Atti Parlamentari*, 2ª tornata dell'11 giugno 1879, intervento dell'on. Borelli Bartolomeo, p. 7270-7271.
4. Camera dei Deputati, *Atti Parlamentari*, 2ª tornata dell'11 giugno 1879, intervento dell'on. Biancheri, p. 7273.



1.2 LINEA CEVA-ORMEA

La realizzazione della Ferrovia Ceva-Ormea venne percepita fin dall'inizio come un compromesso, un "contentino" concesso al territorio dopo la mancata approvazione del collegamento diretto verso il mare, in quanto, la scelta definitiva si orientò sulla presunta soluzione più efficace, ovvero lo sviluppo della linea Cuneo-Ventimiglia. Negli atti parlamentari della Camera dei deputati del 1879, durante la discussione sul disegno di legge Baccarini, l'intervento del 11 giugno, del Presidente del Consiglio Agostino Depretis, in accordo con il Ministro dei Lavori Pubblici, Alfredo Baccarini, confermò l'approvazione in seconda categoria della Cuneo-Ventimiglia e il rigetto della proposta Ceva-Mare. Allo stesso tempo, viene concesso, come compensazione, l'avvio di un tronco ferroviario da Ceva fino a Ormea. Per l'approvazione definitiva si dovette arrivare alla sessione del 30 giugno, quando la linea Ceva-Ormea venne inserita nella "tabella C" al numero 32, ovvero nelle linee di terza categoria. Queste tabelle stabilivano le priorità nazionali di sviluppo ferroviario.[5] Infine, il 29 luglio 1879, ci fu la pubblicazione ufficiale della legge Baccarini, la quale autorizzava la costruzione di circa 6.000 km di nuove linee ferroviarie in tutto il Regno d'Italia. Prevedeva finanziamenti statali per le ferrovie secondarie e complementari, integrando così la rete principale. Lo Stato assumeva un ruolo diretto nella pianificazione e realizzazione delle linee, con l'obiettivo di collegare zone periferiche e agricole ai centri urbani, favorendo sviluppo economico e unità territoriale.[6]
La linea Ceva-Ormea appartiene a quella stagione infrastrutturale

5. Camera dei Deputati, *Atti Parlamentari*, tornate del 10, 11, 14 e 30 giugno 1879.
6. Legge Baccarini, 29 luglio 1879, n. 5002, *Costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria*, Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, n. 177, 30 luglio 1879.

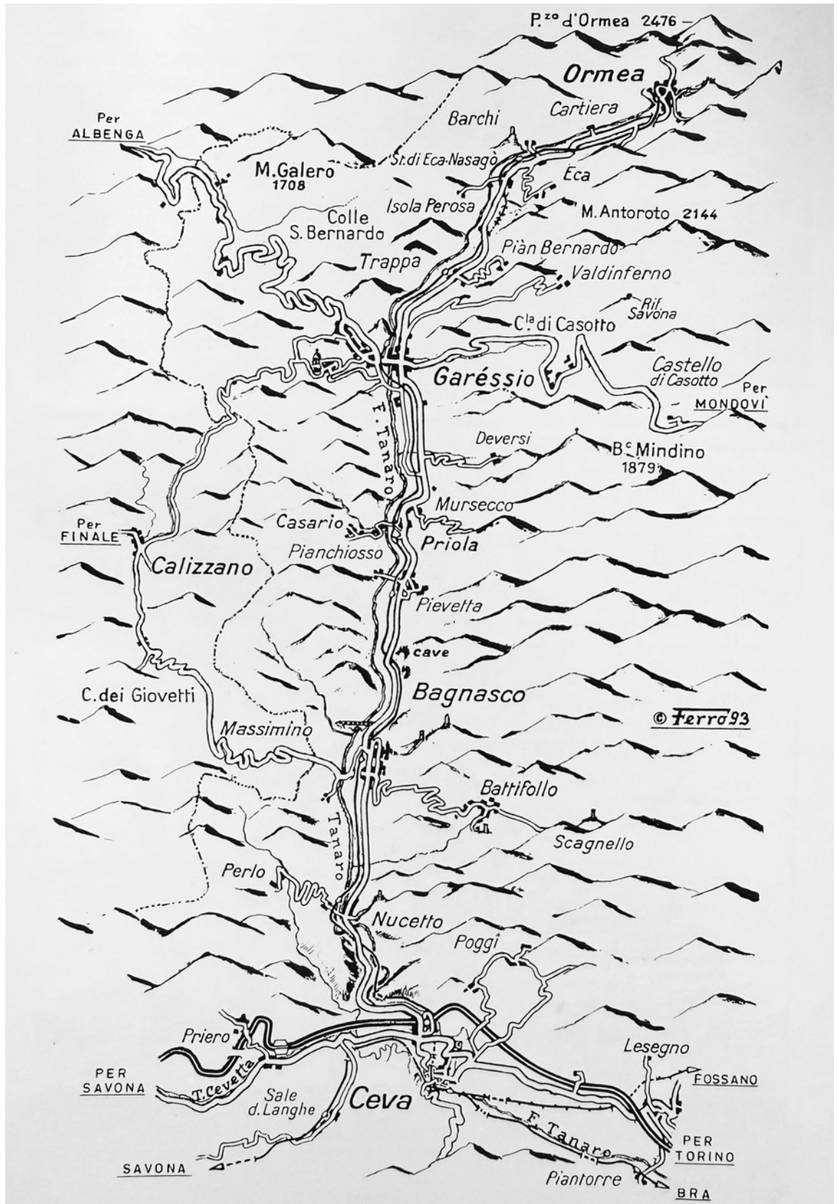
di fine Ottocento in cui la ferrovia diventa strumento di costruzione territoriale. Essa è stata concepita per collegare aree interne e vallive tramite un tracciato submontano capace di adattarsi alla complessità del territorio dell'Alta Valle del Tanaro. Questa linea si innesta nel nodo ferroviario di Ceva, il quale è collegato a Torino attraverso la direttrice di Fossano a doppio binario ed è anche punto di diramazione verso Savona. Da qui la Ceva-Ormea si sviluppa come linea a binario unico semplice, estendendosi lungo il corso del fiume Tanaro, attraversando i comuni di Nucetto, Bagnasco, Pievetta, Priola, Garessio, Ormea e le due rilevanti frazioni Trappa e Eca-Nasagò, ognuna dotata della propria stazione o fermata ferroviaria, e interagendo con i paesaggi della valle mantenendo un dialogo continuo con la strada statale 28, che accompagna il suo percorso.[7]

L'Alta Valle del Tanaro, attraversata dalla ferrovia, si presenta come un ambiente ibrido tra pianura e montagna, caratterizzato da terrazze fluviali, passaggi rocciosi e pendii coltivati che seguono il tragitto del fiume. Tra la fine del diciannovesimo secolo e nel corso del ventesimo, la valle vive un periodo di intensa attività produttiva e sociale, caratterizzato dalla presenza di cave, segherie e piccole industrie che animano le località di Nucetto, Bagnasco e Priola, numerosi stabilimenti che sfruttavano le abbondanti acque del Tanaro per generare energia.

In aggiunta a questa dimensione produttiva, il territorio conserva testimonianze materiali di epoche ben più remote. A Bagnasco si erge il vecchio ponte-acquedotto risalente all'epoca romana, una struttura in pietra che supera il Tanaro con robuste arcate al di sopra delle quali un tempo scorreva un canale in pietra che trasportava acqua. La sua esistenza, unita ai resti di fortificazioni medievali e ai castelli di Nucetto e Priola, dimostra una lunga continuità di insediamento e controllo del territorio. A valle di Ormea, sulla roccia di Eca-Nasagò, si possono ancora individuare i resti della torre saracena, eretta a fine Ottocento come punto di avvistamento privilegiato contro le depredazioni delle orde saracene, la quale faceva parte di un sistema difensivo che vigilava sui passaggi tra Piemonte e Liguria.

Garessio e Ormea giocano un ruolo chiave per il commercio e per il turismo di villeggiatura, grazie alla loro posizione favorevole, alla qualità del paesaggio montano e alla presenza delle terme di Garessio, che nel corso del Novecento contribuirono a definire l'immagine della valle come luogo di benessere e soggiorno climatico. Ormea, inoltre, segna il passaggio verso i valichi del Colle di Nava e le connessioni con il mare.

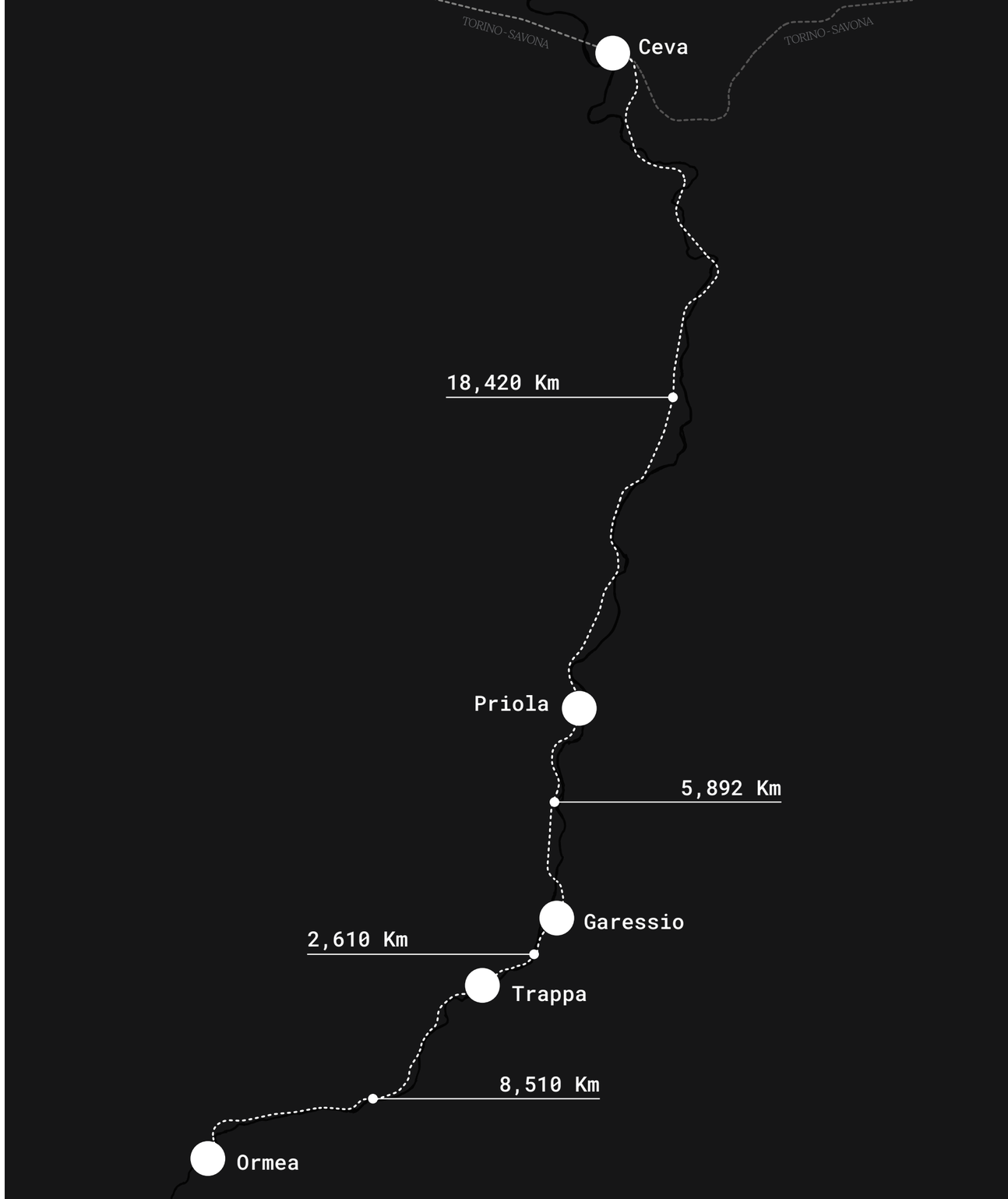
7. La *SS 28 del Colle di Nava* collega Ceva con Imperia, seguendo per lunghi tratti il corso del Tanaro e il tracciato della ferrovia Ceva-Ormea; oggi prolungata fino a Mondovì.



La progettazione della ferrovia è stata studiata per adattarsi all'andamento naturale della valle. L'orografia richiede decisioni specifiche: curve frequenti, inclinazioni moderate, un bilanciamento tra tratti rettilinei e segmenti curvi, oltre a una serie di opere d'arte proporzionate alle dimensioni del territorio attraversato. La linea si estende per circa 35,4 chilometri, superando di un dislivello complessivo di 331 metri, il quale è distribuito lungo l'intera tratta, con una inclinazione più ripida solo nel tratto finale di circa 2 chilometri con una pendenza del 15 ‰ in salita verso Ormea.
La stima iniziale dei costi prevista per la realizzazione della linea era di cinque milioni di lire di cui quattro a carico dello Stato e uno alle Province e i Comuni interessati, come riportato nelle tabelle di categoria "C" nei documenti parlamentari riferiti alla legge Baccarini citati in precedenza. Invece, come riportato nella Relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane del 1894, il costo effettivo a consuntivo fino all'apertura, comprensivo di espropri, opere accessorie, ponti e gallerie.[8]
Nel 1885 prendono avvio i lavori per la costruzione della ferrovia, con una serie di discussioni animate tra i comuni della valle, riguardo la scelta dei percorsi e sulle tecniche di realizzazione. Si verificarono dei ritardi a causa di conflitti tra interessi pubblici e privati in competizione. Alla fine, l'opera venne completata tra il 1889 e il 1893. L'apertura all'esercizio avvenne in tempi successivi: il primo tronco partendo da Ceva, scese lungo la valle fino a Priola, poi si raggiunse Garessio, in un terzo momento la frazione di Trappa e infine la cittadina di Ormea.[9]

Ceva-Priola1a	18,420	Km	15 settembre, 1889
Priola-Garessio	5,892	Km	15 luglio, 1890
Garessio-Trappa	2,610	Km	15 aprile, 1891
Trappa-Ormea	8,510	Km	15 febbraio, 1893

8. Ministero dei Lavori Pubblici, *Relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1894*, Tip. Unione Cooperativa Editrice, Roma 1899, p. 23
9. Ministero delle Comunicazioni, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1838 al 1926*, Tip. Cecchini, Roma 1927, p. 65.





In apertura, la linea operava con la trazione a vapore, normale esercizio ferroviario dell'epoca, lungo la linea erano stati realizzati due torri dell'acqua che funzionavano come rifornitori, uno a Garessio e l'altro a fine tratta, ovvero a Ormea.
Nel 1938 la ferrovia venne elettrificata con l'allora innovativo sistema elettrico trifase che dotava una vasta famiglia delle ferrovie piemontesi. A Garessio fu realizzata una sottostazione elettrica, la quale gestiva la conversione in energia trifase della ferrovia. Dopo la guerra alla prima metà degli anni 70 il sistema trifase andò progressivamente in disuso e quindi la ferrovia venne de-elettrificata senza mai però essere convertita all'attrazione elettrica continua; infatti, nel 1973 la linea passa a trazione termica, ovvero automotrici a diesel. Iniziarono così i turni delle littorine, prima le ALn 772 e poi le ALn 663 e 668.[6] Nei primi anni 2000 dopo l'installazione del CTC (Controllo del Traffico Centralizzato) tramite telecomando del DCO (Dirigente Centrale Operativo) l'esercizio divenne a spola con un unico convoglio che percorreva avanti e indietro la breve ferrovia. Quindi, tutta la gestione della circolazione era centralizzata a Ceva. In poche parole, un solo uomo, stanziato nella stazione di capolinea, svolgeva il lavoro di circa 60 persone, che fin allora, prestavano servizio lungo tutta la tratta. Solo quando il treno era rientrato o quando veniva segnalato libero il binario, poteva partire il successivo e dei 34 passaggi a livello originari ne rimasero solo 15 telecomandati. Le stazioni intermedie divennero solo fermate passeggeri o posti di servizio impresenziati. Prima, con l'esercizio tradizionale, ogni stazione aveva un capostazione o un dirigente di movimento che gestiva incroci, partenza e arrivo dei treni. Negli anni, quindi, il tempo di percorrenza è variato principalmente in base alla tecnologia utilizzata e alla condizione della linea.[10]
Nella immagine seguente, realizzata da Andrea Richermo, si può vedere la ALn 663 che transita vicino alla sottostazione elettrica e alla torre dell'acqua a Garessio, vestigia rispettivamente della trazione trifase e a vapore.[11]

"Il treno corre da Ceva verso Ormea, supera ponti ad archi e gallerie scure in cui si infila per sbucare quasi subito con un fischio acuto, vittorioso."[12]

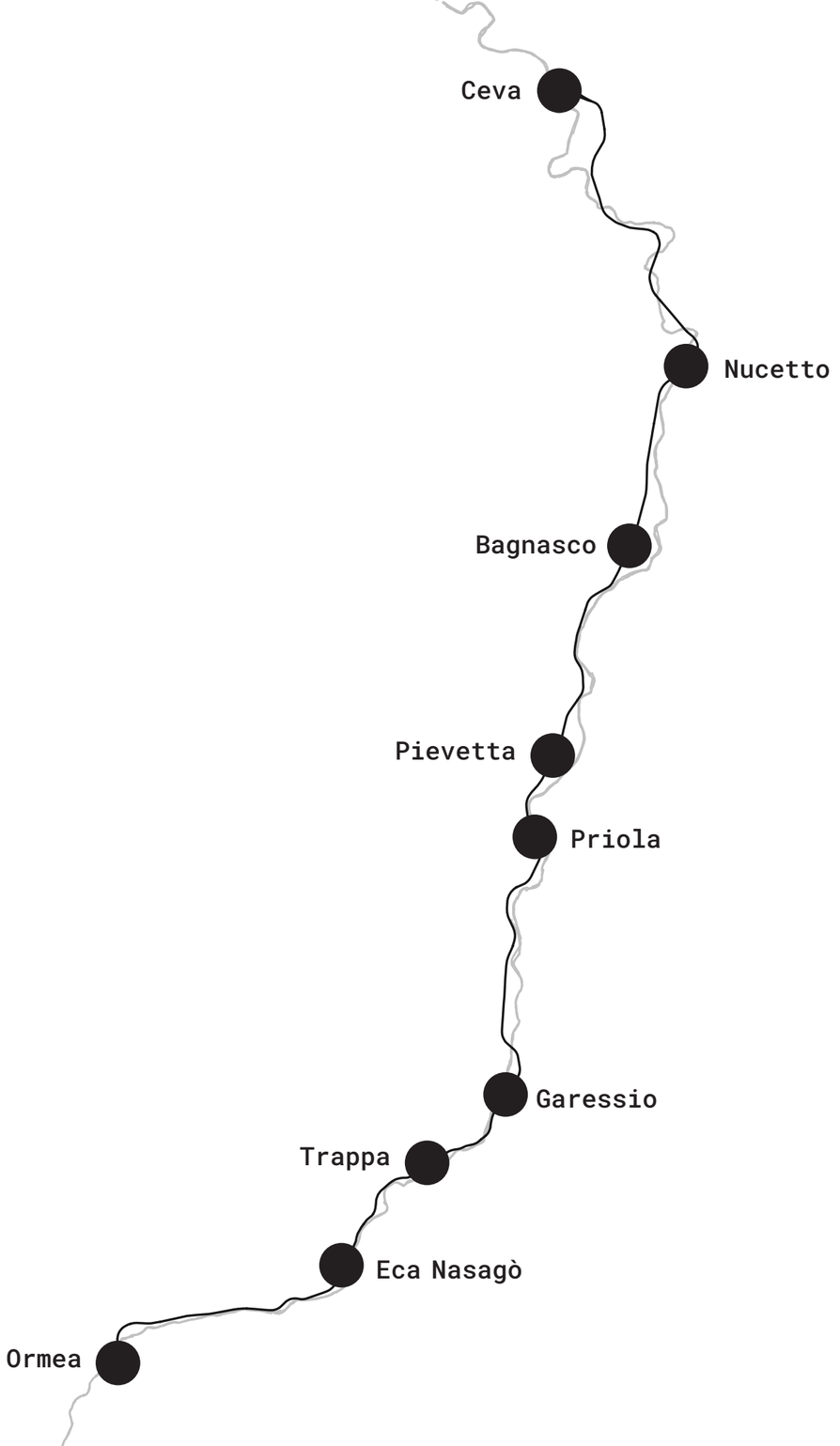
10. Sigla ALn: Automotrice Leggera a nafta (diesel). Le unità 772, 663 e 668 sono modelli della Ferrovia dello Stato introdotti tra il 1940 e il 1970.
11. TuttoTreno FS, Binari Senza Tempo, *Piemonte: Ceva-Ormea, Alba, Nizza e altre linee secondarie*, Duegi Editrice, Padova 2023, pp. 6–25.
11. Foto di Andrea Richermo, 2012, riproduzione autorizzata dall'autore.
12. Franca Acquarone, *I racconti del Treno,* ArabFenice, 2015, aletta anteriore.


AL. 663 1177

1.3 ARCHITETTURE FERROVIARIE

Le architetture ferroviarie della linea Ceva-Ormea sono parte di un sistema unitario, caratterizzato da specifici standard costruttivi e funzioni operative ben definite. Fabbricati viaggiatori, caselli, magazzini merci e torri dell'acqua creano una sequenza di edifici seriali, i quali scandiscono il tracciato lungo la valle.
Attualmente, questi edifici, in gran parte dismessi o sottoutilizzati, rappresentano un patrimonio diffuso che potrebbe essere riattivato tramite un riutilizzo coerente, mantenendo il legame con la loro funzione originale.
Le recenti iniziative presentate nell'ambito del progetto "Borghi e ferrovie del Tanaro", sostenuto da fondi PNRR e con la partecipazione di RFI e Unione Alta Val Tanaro, evidenziano una concreta opportunità di recupero e valorizzazione degli edifici ferroviari della linea Ceva-Ormea. Le future funzioni di molti di questi manufatti non sono ancora state definite, questo quadro progettuale e finanziario apre la possibilità di individuare nuovi usi compatibili con le caratteristiche dei fabbricati, favorendo un riutilizzo coerente e sostenibile del patrimonio esistente. In tale prospettiva, che punta fortemente sul turismo presente nella valle, si aprono ulteriori occasioni di attivazione, rendendo questi edifici punti di supporto per le attività locali e per la fruizione dell'area.
Per lo studio, la comprensione e la mappatura dei manufatti ferroviari presenti lungo la linea Ceva-Ormea, un contributo fondamentale è stato fornito dalla tesi di laurea "*Le opere d'arte della linea ferroviaria Ceva–Garessio–Ormea: problemi di conoscenza e conservazione*", che ha costituito una fonte primaria di riferimento.[13]
Ogni tipologia edilizia è stata mappata lungo il tracciato tramite una simbologia dedicata, al fine di restituirne distribuzione e ricorrenze. I simboli rappresentati in colore grigio indicano gli edifici oggi demoliti, consentendo di distinguere chiaramente le presenze esistenti da quelle scomparse. La localizzazione dei manufatti lungo il tracciato e l'individuazione dei chilometri progressivi sono stati verificati e ricostruiti sulla base del documento ufficiale "*Planimetria e profilo della linea Ceva-Ormea*", che ha costituito il riferimento tecnico per l'analisi altimetrica e planimetrica della ferrovia. [14]
La restituzione grafica e l'analisi dei fabbricati si basano su un insieme di fonti eterogenee, tra cui sopralluoghi diretti, materiali d'archivio della Fondazione Ferrovie dello Stato e di Rete Ferroviaria italiana, documentazione reperita presso archivi e gli uffici tecnici comunali, e contributi diretti di professionisti coinvolti in interventi di riqualificazione. Gli elaborati grafici presentati sono da intendersi fuori scala, poiché riferiti a tipologie edilizie e dimensioni differenti, e hanno lo scopo di restituire un confronto tipologico piuttosto che metrico.

13. Mara Dalmasso, Valerio Degiovanni, Luca Molinari, *Le opere d'arte della linea ferroviaria Ceva–Garessio–Ormea: problemi di conoscenza e conservazione*, tesi di laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura – sede di Mondovì, a.a. 2001–2002, pp. 156-235.
14. Ministero dei Lavori Pubblici, *Planimetria e profilo della linea Ceva–Ormea*, Esposizione di Torino 1898, catalogo generale n. 344, catalogo speciale n. 11/12, p. 112, Archivio della Biblioteca del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Roma



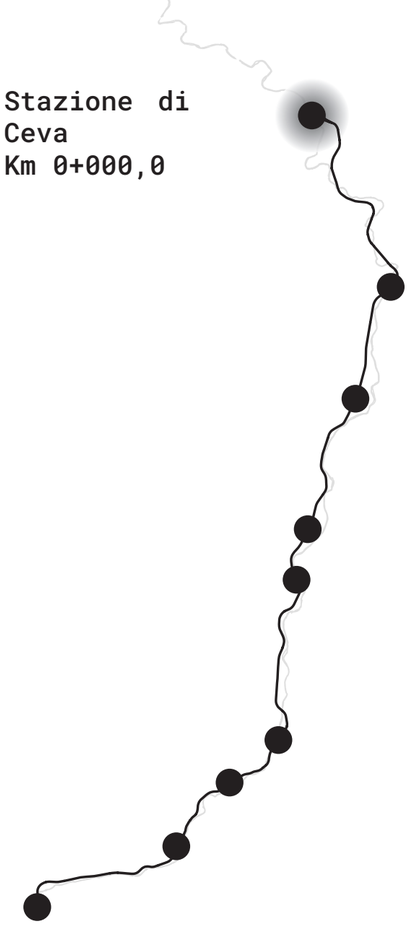
Fabbricati Viaggiatori

Lungo la linea sono presenti sette stazioni, tutte dotate di binario doppio per facilitare l'incrocio dei treni in arrivo da direzioni diverse e equipaggiate con un'area di carico merci, dove sorgono i rispettivi magazzini merci. Le due fermate, Pievetta ed Eca-Nasagò, si distinguono per avere un binario unico. In tutto, quindi, sono stati realizzati nove fabbricati viaggiatori, come venivano chiamati un tempo. Il fabbricato viaggiatori costituisce l'edificio centrale della stazione ferroviaria che assume forma e ruolo identificativi nella relazione tra ferrovia e territorio. Esso accoglie lo spazio d'ingresso dalla città o dal paese, ospita la biglietteria, le sale d'attesa, gli uffici del movimento e, spesso, alloggi e servizi accessori.
Sulla linea Ceva-Ormea ricorre una caratteristica costante, ovvero, tutti i fabbricati sono a due piani. Questa scelta rispondeva a esigenze funzionali precise. Il piano terra era destinato ai servizi ferroviari essenziali, come sala d'attesa, biglietteria e locali tecnici, mentre il piano superiore ospitava l'alloggio del capostazione o del personale di linea. La presenza stabile di queste figure era infatti necessaria per la gestione quotidiana della ferrovia, prima dell'introduzione dei sistemi di controllo centralizzato.
Durante un confronto con un dirigente del Museo Ferroviario di Savigliano, coinvolto anche nella gestione del racconto espositivo del museo Ferroviario di Nucetto, è emerso come gli attuali fabbricati viaggiatori della Ceva-Ormea conservino un forte potenziale di riuso. Con la gestione centralizzata della linea da Ceva, essi sono oggi limitati alla sola funzione di fermata, lasciando liberi i piani superiori. Questi spazi si prestano oggi a forme di riuso coerenti con la mobilità lenta. I piani superiori potrebbero ospitare alloggi per cicloviaggiatori lungo una possibile futura ciclovia in affiancamento alla ferrovia, mentre altri fabbricati, come dimostra il caso di Nucetto, possono trasformarsi in piccoli centri culturali dedicati alla memoria della linea e del territorio. Considerata la ricorrenza degli impianti distributivi lungo la linea, nella restituzione grafica si è scelto di alternare piano terra e piano superiore, evitando la ripetizione di configurazioni analoghe. I fabbricati viaggiatori di Bagnasco, Garessio e Ormea presentano infatti la medesima distribuzione, così come Nucetto e Priola e Pievetta ed Eca-Nasagò, mentre Trappa presenta una configurazione leggermente differente. [15]

15. I disegni tecnici originali dei fabbricati viaggiatori della linea Ceva-Ormea sono stati reperiti presso *l'Archivio storico delle Ferrovie dello Stato Italiano* e successivamente rielaborati ai fini della restituzione grafica.

Stazione di Ceva	Km	0+000,0	N° binari 5
Stazione di Nucetto	Km	7+317,84	N° binari 3
Stazione di Bagnasco	Km	11+603,20	N° binari 3
Fermata di Pievetta	Km	16+720,0	N° binari 1
Stazione di Priola	Km	18+418,0	N° binari 3
Stazione di Garessio	Km	24+311,43	N° binari 4
Stazione di Trappa	Km	26+915,15	N° binari 3
Fermata di Eca Nasagò	Km	30+781,46	N° binari 1
Stazione di Ormea	Km	35+432,02	N° binari 6

La stazione di Ceva venne inaugurata il 18 settembre 1874 ed entrò in funzione il 28 novembre dello stesso anno, in concomitanza con l'apertura all'esercizio della linea Torino–Ceva-Savona. Il fabbricato viaggiatori, alla fine degli anni 20 del Novecento, venne completamente rifatto, in quanto il precedente era troppo piccolo in seguito all'aumento del traffico sia di passeggeri che di merci, inoltre, vennero rimosse due rimesse locomotive, una tettoia per il ricovero merci, il piano caricatore militare e quelle opere connesse al vapore come la torre dell'acqua.[16]
Oggi la stazione presenta l'unico fabbricato viaggiatori della linea Ceva-Orma ancora utilizzato, in quanto è un importante snodo per il collegamento con il mare. Esso, infatti, viene sottoposto a manutenzione periodica e si riscontrano solo lievi problemi di sfogliamenti di pittura causati dagli agenti atmosferici, umidità e gelo. Il fabbricato si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato, secondo una struttura tipica delle stazioni ferroviarie in epoca storica. Tale carattere è rimarcato anche nelle superfici, che presentano finiture e cromie coerenti con lo stile architettonico del territorio e del periodo di costruzione. I prospetti relativi ai lati maggiori sono caratterizzati dall'aggetto dei corpi posti alle estremità e in posizione centrale, i quali aggiungono movimento e profondità all'architettura. Questa articolazione, nonostante il maggiore aggetto, è meno evidente sulla facciata rivolta verso i binari, in quanto la presenza delle pensiline metalliche attenua la percezione degli avanzamenti. Gli spazi destinati agli uffici ferroviari sono oggi in parte inutilizzati o destinati a funzioni interne. Ad esempio, la biglietteria, un tempo presenziata, è stata chiusa, venendo sostituita da distributori automatici di titoli di viaggio e da sistemi di acquisto digitale. All'interno del complesso sono inoltre presenti il fabbricato destinato ai servizi igienici, storicamente indicato come "ritirata" o "latrina", e il magazzino merci attualmente in disuso. Tale tipologia di fabbricato non si ripete in nessuna delle altre stazioni presenti sulla linea Ceva-Ormea.

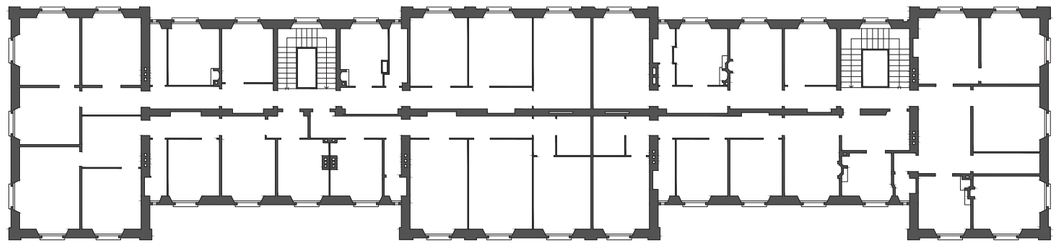


Località	Ceva (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	18 settembre, 1874
Inserimento ambientale	area urbana
Quota	384,75 m s.l.m.
Binari	N°5
Stato di conservazione	buono
Funzione attuale	uso originale

16. Associazione Ceva nella storia, *L'arrivo della ferrovia a Ceva*, in Monumenti ed Architetture a Ceva, pubblicato sul sito dell'Associazione Ceva nella Storia, consultato a novembre 2025.



Pianta piano primo



La stazione è stata inaugurata nel 1889, anno di apertura del primo tronco della linea. Il fabbricato viaggiatori, edificio principale del complesso, si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato.
La facciata rivolta verso il paese è caratterizzata da un porticato a tre arcate, inserito nella parte centrale, la quale, sporge lievemente, mentre il prospetto rivolto verso la ferrovia presenta anche essa solo un leggero aggetto del corpo centrale. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale, anche tramite l'utilizzo di finte finestre. La superficie del primo livello è segnata da un bugnato inciso intonacato, a differenza del secondo che è liscio. L'attuale tinteggiatura è di colore giallo, il quale sostituisce il precedente colore bianco latte, a conferma del restauro recente dell'involucro esterno effettuato in occasione della trasformazione del fabbricato viaggiatori in sede museale. I due livelli sono raccordati con cantonate a conci alterni che ne sottolineano gli angoli.
La copertura a padiglione è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera, arricchita da un abbaino centrale a capanna rivolto verso i binari e da piccoli comignoli in mattoni disposti simmetricamente lungo le falde. L'impianto strutturale portante è in laterizio e rispetta una modularità a cinque campate con una scala distributiva ad impianto rettangolare inserita nella campata centrale. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nel fabbricato viaggiatori di Priola. Il resto del complesso comprende anche un ex scalo merci.
L'impianto originario è stato trasformato dalla eliminazione dei primi due binari, dovuta al declassamento a fermata e alla successiva semplificazione dell'impianto legata all'impresenziamento e all'automazione della linea.
Nel 2011 la stazione è stata trasformata in un Museo. Il fabbricato viaggiatori si articola in sette sale espositive, le quali raccontano la storia di Nucetto e dell'Alta Val Tanaro e si sviluppano tutte al piano superiore dell'edificio. All'interno dell'ex magazzino merci invece è stato realizzato, in collaborazione con il Museo Ferroviario Piemontese, un museo storico della linea ferroviaria Ceva-Ormea.

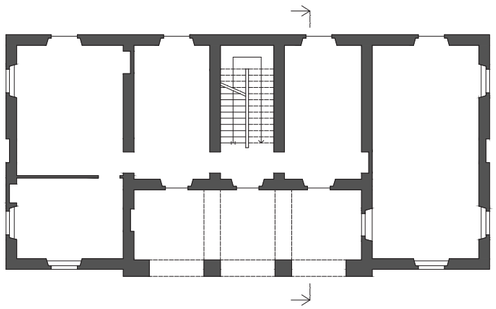
Stazione di Nucetto
Km 7+317,84

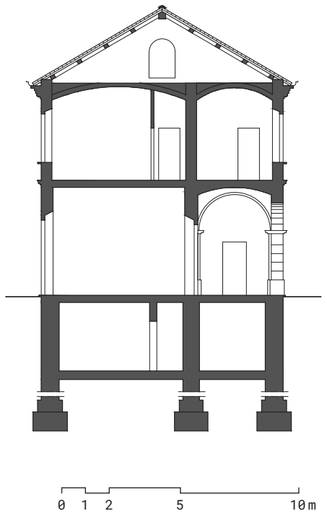


Località	Nucetto (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 settembre, 1889
Inserimento ambientale	area extraurbana
Quota	458,49 m s.l.m.
Binari	N°3
Stato di conservazione	ottimo
Funzione attuale	museo



Pianta piano terra - Sezione trasversale





Il complesso, inaugurato nel 1889, appare sovradimensionato rispetto al traffico odierno, considerato l'utilizzo di un solo binario e l'eliminazione di due dei tre originariamente presenti. Esso ospita un ampio magazzino merci, oggi in disuso, e nulla rimane ormai del rosso edificio in mattoni al quale faceva capo la teleferica proveniente dalle miniere di lignite, che giustificava la presenza dei tre binari e dei numerosi tronchini dello scalo merci.
Il fabbricato viaggiatori si sviluppa anch'esso su due piani fuori terra ed uno interrato. Le facciate presentano fondi intonacati di colore giallo ocra, anche in questo caso, dalle immagini più recenti si nota come precedentemente l'edificio fosse pitturato in bianco latte. La superficie del primo livello è segnata da un bugnato inciso intonacato, a differenza del secondo che è liscio ed i due livelli tenuti insieme da conci alterni in aggetto che ne sottolineano gli angoli, caratteristica presente anche nei fabbricati di Nucetto, Priola, Ormea. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale. L'impianto strutturale portante in laterizio rispetta una modularità a cinque campate con la scala ad impianto quadrato posta a lato dell'ingresso principale centrale. La copertura a padiglione è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera, arricchita da un abbaino centrale a capanna rivolto verso il paese. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nei fabbricati viaggiatori di Ormea e Garessio. L'edificio è stato oggetto di un intervento di restauro dell'involucro esterno, del rifacimento della copertura e dell'adeguamento del bagno interno alle normative per i disabili. I lavori si sono conclusi nella primavera del 2022, come documentato dai comunicati dell'impresa esecutrice[17] e confermato dagli uffici tecnici del Comune di Bagnasco. Oggi la sua funzione coinvolge esclusivamente il piano inferiore, dove sono stati ricavati gli spazi destinati all'associazione "Ragazzi di Bagnasco".

Stazione di Bagnasco
Km 11+603,20

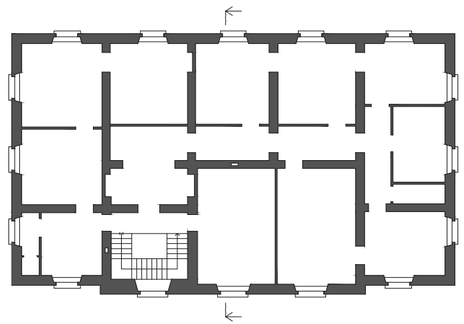


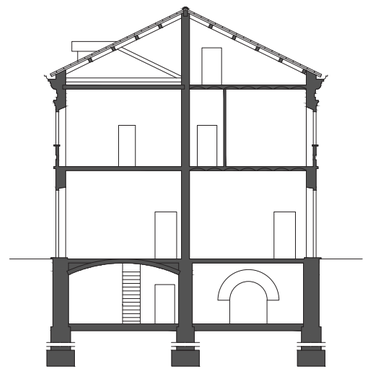
Località	Bagnasco (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 settembre, 1889
Inserimento ambientale	area urbana
Quota	485,12 m s.l.m.
Binari	N°3
Stato di conservazione	buono
Funzione attuale	uso occasionale

17. Molineri Costruzioni S.r.l., Comunicazione ufficiale sul completamento dei lavori presso l'ex stazione ferroviaria di Bagnasco, 01 giugno, 2022.



Pianta piano primo - Sezione trasversale

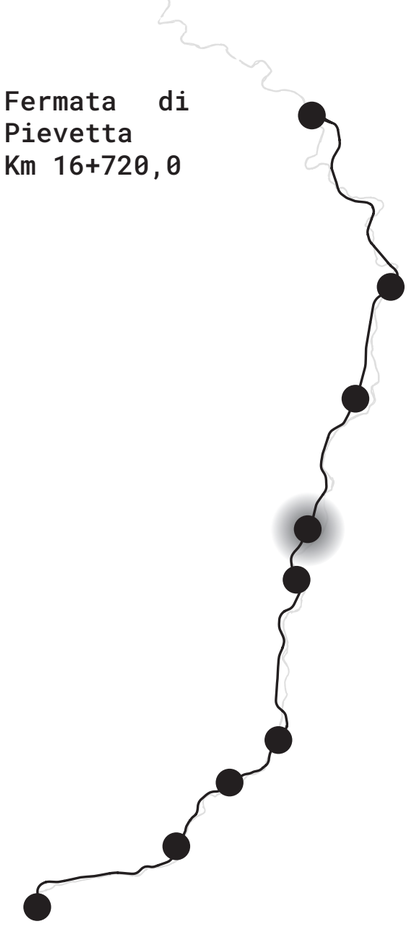




0 1 2 5 10m

La fermata è stata inaugurata nel 1889; è composta da un fabbricato viaggiatori che era seminascosto da un casello ferroviario, dovuto alla presenza ravvicinata di un passaggio a livello, e da un grande albero.
L'edificio si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato. Trattandosi solo di una fermata, il fabbricato appare semplificato rispetto agli altri, soprattutto nelle dimensioni e nell'apparato decorativo. L'impianto rispetta una modularità a tre campate con una scala distributiva rettangolare posta in uno degli angoli opposti ai binari. Le facciate si presentano in stato di forte degrado, visibile soprattutto sulle superfici intonacate, caratterizzate da distacchi, esfoliazioni e vaste porzioni mancanti che lasciano esposta la muratura in laterizio e pietrame, spesso sgretolata e con giunti erosi. La tinteggiatura risulta fortemente compromessa, con scolorimenti diffusi. Alla base delle murature sono evidenti segni di umidità di risalita ed efflorescenze. Gli interni appaiono in stato di cantiere incompleto, con intonaci grezzi e impianti non ultimati. La copertura a due falde è composta da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nel fabbricato viaggiatori della fermata di Eca Nasagò. Oggi il complesso della fermata riporta l'assenza del casello, demolito dopo l'automatizzazione dei passaggi a livello, e un totale abbandono del fabbricato viaggiatori.

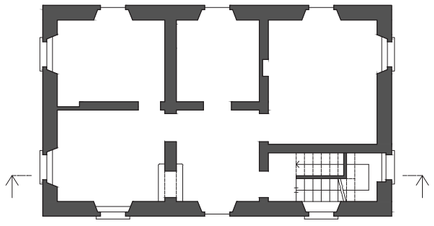
Fermata di Pievetta Km 16+720,0

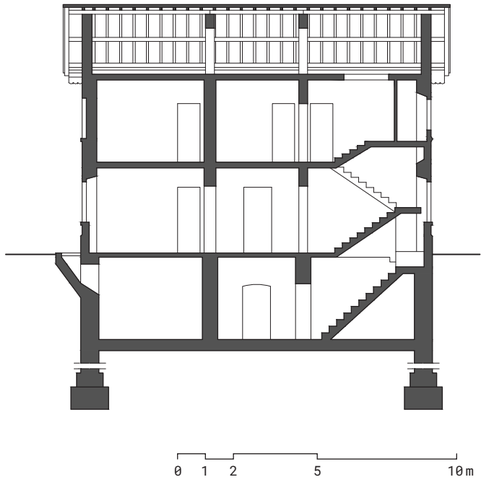


Località	Pievetta (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 settembre, 1889
Inserimento ambientale	area extraurbana
Quota	527,34 m s.l.m.
Binari	N°1
Stato di conservazione	
Funzione attuale	abbandonato



Pianta Piano Primo - Sezione Longitudinale





Ultima stazione inaugurata il 15 settembre 1889, anno di apertura del primo tronco, è dotata di un magazzino, oggi abbandonato e in pessime condizioni ed era composta da due binari più uno dedicato allo scalo merci. Il fabbricato viaggiatori si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato. La facciata rivolta verso il paese è caratterizzata da un porticato a tre arcate, inserito nella parte centrale, la quale, sporge lievemente, mentre il prospetto rivolto verso la ferrovia presenta anche essa solo un leggero aggetto del corpo centrale. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale, anche tramite l'utilizzo di finte finestre. La superficie del primo livello è segnata da un bugnato inciso intonacato, a differenza del secondo che è liscio. L'attuale tinteggiatura è di colore giallo ocra e i due livelli sono raccordati con cantonate a conci alterni che ne sottolineano gli angoli. La copertura a padiglione è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera, arricchita da un abbaino centrale a capanna rivolto verso i binari e da piccoli comignoli in mattoni disposti simmetricamente lungo le falde. L'impianto strutturale portante è in laterizio e rispetta una modularità a cinque campate con una scala distributiva ad impianto rettangolare inserita nella campata centrale. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nel fabbricato viaggiatori di Nucetto. Oggi si presenta in totale stato di abbandono, con un evidente dilavamento superficiale, con estesi distacchi, sfogliature e perdita completa dell'intonaco in più punti, specialmente al piano superiore, dove la muratura in laterizio rimane esposta agli agenti atmosferici. Le aperture al piano terra risultano per lo più murate, a parte quelle inserite nel portico, le quali mostrano un avanzato stato di degrado. Le volte in laterizio presentano ampie porzioni di intonaco distaccato, che lascia a vista la tessitura dei mattoni posati a spina di pesce; in diversi punti la superficie rimasta è frammentata e con tracce di efflorescenze. L'area circostante è in parte invasa dalla vegetazione infestante, che raggiunge le pareti e contribuisce al degrado delle superfici basse, le quali presentano tracce di umidità di risalita dal terreno.

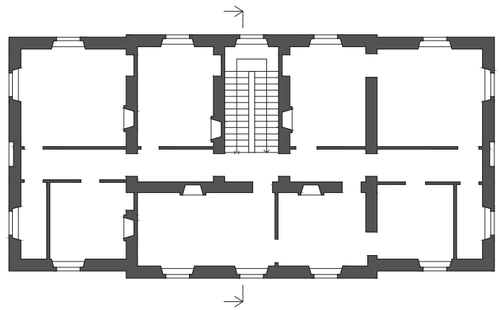
Stazione di Priola
Km 18+418,0

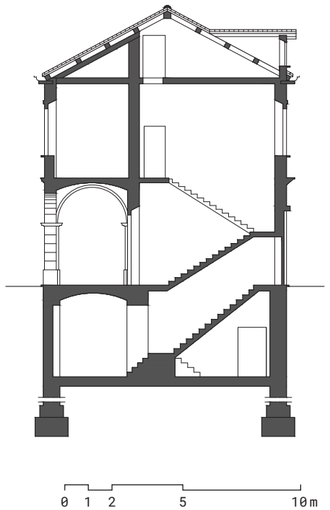


Località	Priola (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 settembre, 1889
Inserimento ambientale	area extraurbana
Quota	534,32 m s.l.m.
Binari	N°3
Stato di conservazione	pessimo
Funzione attuale	abbandonato



Pianta Piano Primo - Sezione Trasversale

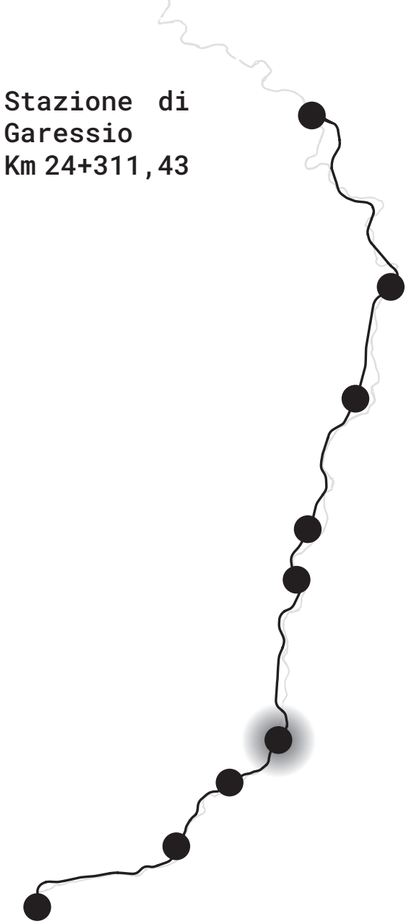




Il complesso, inaugurato il 15 luglio 1890 in concomitanza con l'apertura del secondo tronco della ferrovia, era caratterizzato da un ampio piazzale sul quale si contavano cinque binari passanti e un movimentato scalo merci, sostenuto dal forte sviluppo industriale che Garessio conosceva in quegli anni. Tra gli stabilimenti che facevano ampio ricorso al trasporto ferroviario si ricordano la fabbrica dell'Acqua San Bernardo[18], situata proprio di fronte alla stazione e le industrie farmaceutiche, come la Lepetit[19], che figuravano tra i principali utilizzatori di questo significativo punto di smistamento. Nulla rimane ormai del magazzino merci; sopravvivono invece, in condizioni di evidente degrado, la torre dell'acqua e, in uno stato di abbandono ma con un degrado meno marcato, la sottostazione elettrica, che garantiva l'alimentazione trifase lungo l'intera tratta.
Il fabbricato viaggiatori si sviluppa su due piani fuori terra e uno interrato. I prospetti non presentano articolazioni di volumi; la facciata rivolta verso la piazzetta possiede i tre accessi principali all'edificio. L'attuale tinteggiatura è di colore giallo ocra e i due livelli sono divisi da un'importante pensilina metallica che, a livello del cornicione marcapiano, si sviluppa sulle facciate lunghe e su quella corta lato ingresso carrabile. Sul lato corto rivolto verso Ormea è presente anche una piccola tettoia che copre la scala di accesso esterno al piano interrato, oggi in evidente stato di degrado. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale. L'impianto strutturale portante in laterizio rispetta una modularità a cinque campate con la scala ad impianto quadrato posta a lato dell'ingresso principale centrale. Gli orizzontamenti sono costituiti da volte a botte con teste a padiglione nel piano interrato e solaio in ferro con voltine in laterizio nei due piani superiori. La copertura a padiglione è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nel fabbricato viaggiatori di Ormea e Bagnasco.
Oggi il fabbricato si presenta in evidente stato di abbandono, con intonaci degradati e distacchi diffusi, infissi deteriorati e una pensilina ossidata, mentre le aree circostanti risultano invase dalla vegetazione e prive di manutenzione.

Località	Garessio (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 luglio, 1890
Inserimento ambientale	area extraurbana
Quota	585,11 m s.l.m.
Binari	N°5
Stato di conservazione	mediocre
Funzione attuale	abbandonato

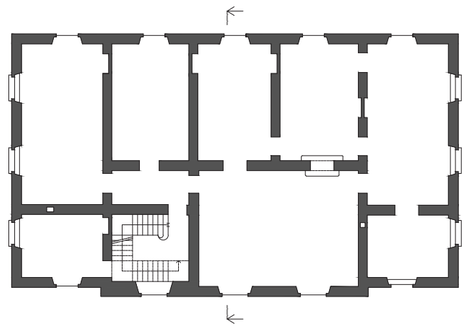
18. *Fonti S. Bernardo*, fondata nel 1926, è una storica azienda di imbottigliamento di acqua minerale con sede e sorgente nelle Alpi Marittime, nel territorio di Garessio (CN)
19. *La Lepetit* è stata una storica azienda chimico-farmaceutica italiana, attiva nel Novecento, con stabilimenti anche a Garessio, che utilizzavano il trasporto ferroviario per le attività produttive e logistiche.

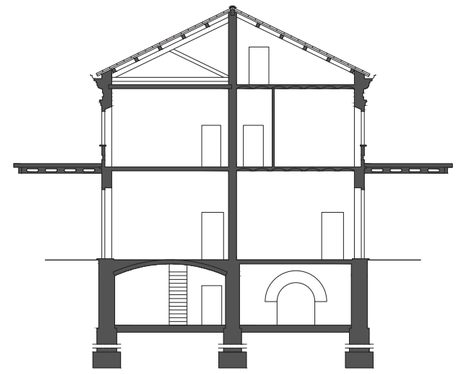


Stazione di Garessio
Km 24+311,43



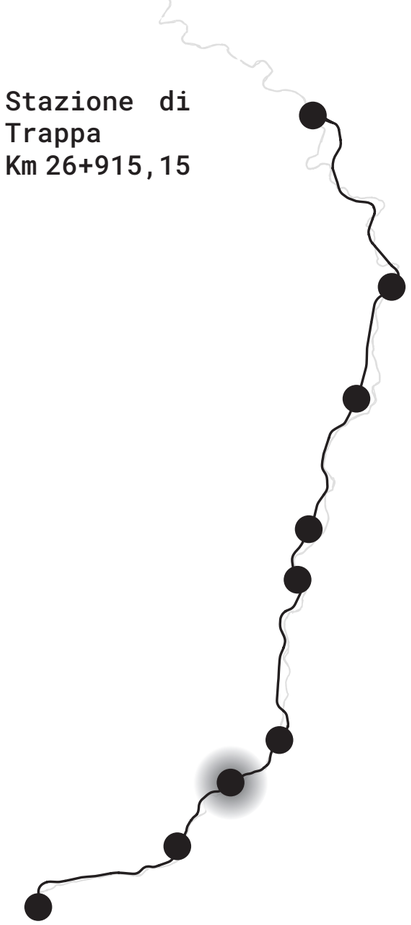
Pianta Piano Primo - Sezione Trasversale





0 1 2 5 10 m

Il complesso, inaugurato il 15 aprile 1891 in concomitanza con l'apertura del terzo tronco della ferrovia, era caratterizzato un tempo da due binari passanti e uno scalo merci. Tale stazione non era importante dal punto di vista civile, ma aveva un ruolo fondamentale dal punto di vista commerciale e militare; la lunga area dello scalo merci si estendeva infatti fino al piazzale del "Cotonificio Piccardo", luogo di raccolta di tutta la canapa prodotta nella vallata e non solo.[20] Dietro questa stazione era inoltre presente il vecchio piano caricatore militare, il quale era impiegato per le operazioni dell'Esercito e per le tradotte del Battaglione Ceva;[21] la stessa infrastruttura non era solo utilizzata per le esigenze dei soldati, ma anche per il carico dei prodotti delle attività locali, infatti, la ferrovia garantiva anche l'arrivo delle materie prime necessarie alle fabbriche della Valle Tanaro, confermando il ruolo strategico dello scalo di Trappa nel sistema produttivo della zona.
Il fabbricato viaggiatori si sviluppa su due piani fuori terra I prospetti non presentano articolazioni di volumi; la superficie del primo livello è segnata da un bugnato inciso intonacato, a differenza del secondo che è liscio. L'attuale tinteggiatura è di colore bianco latte e i due livelli sono raccordati con cantonate a conci alterni che ne sottolineano gli angoli. La copertura a quattro falde è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera. L'impianto strutturale portante è in laterizio e rispetta una modularità a tre campate con una scala distributiva ad impianto rettangolare posta in uno degli angoli opposti al binario. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale. La tipologia architettonica non è riproposta in nessun altro fabbricato viaggiatori lungo la linea. Oggi il fabbricato non risulta più in uso, nonostante sia stato venduto a privati e convertito in abitazione civile, si presenta in evidente stato di abbandono, con intonaci degradati e distacchi diffusi, tracce di umidità di risalita dal terreno e le aree circostanti sono invase dalla vegetazione e prive di manutenzione.



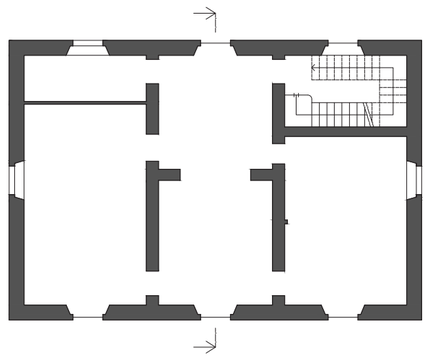
Stazione di Trappa
Km 26+915,15

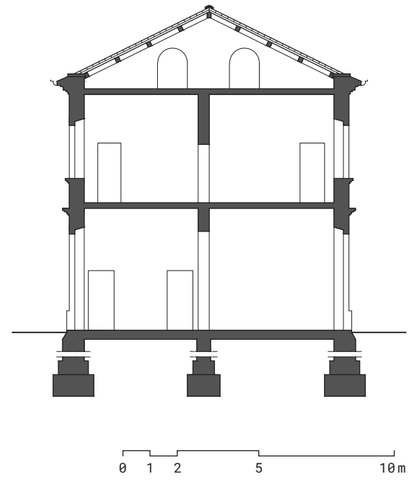
Località	Trappa (CN)
Proprietà	privata
Inaugurazione	15 aprile, 1891
Inserimento ambientale	area urbana
Quota	611,43 m s.l.m.
Binari	N°3
Stato di conservazione	mediocre
Funzione attuale	abbandonato

20. Il *Cotonificio Piccardo* fu un importante stabilimento industriale della Valle Tanaro, attivo tra Ottocento e Novecento nella lavorazione della canapa, strettamente collegato allo scalo merci della stazione di Trappa.
21. Con *tradotte* si indicano i convogli ferroviari destinati al trasporto di truppe e materiali militari; il *Battaglione Ceva* era un reparto dell'Esercito italiano servito anche dalla ferrovia Ceva-Ormea.



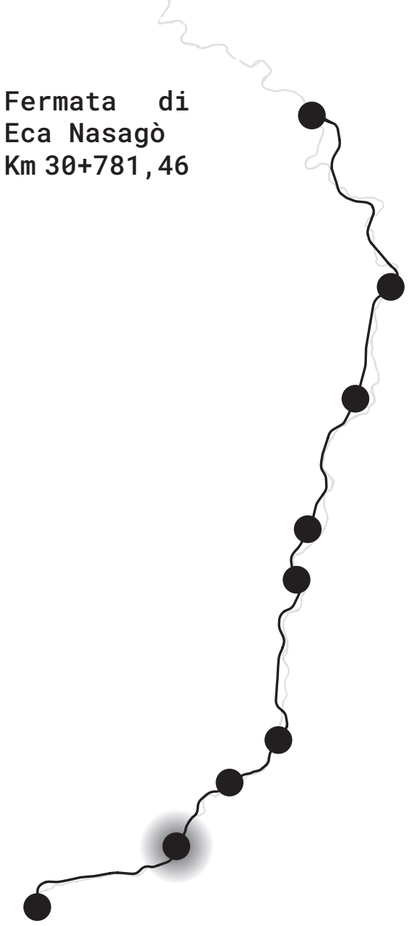
Pianta Piano terra - Sezione Trasversale





La fermata è stata inaugurata il 15 febbraio del 1893 in concomitanza con l'apertura del terzo tronco della ferrovia, sorta come quella di Pievetta, per servire le varie frazioni circostanti era composta solamente da un fabbricato viaggiatori affiancato da un piccolo piazzale sterrato. L'edificio si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato. Trattandosi solo di una fermata, il fabbricato appare semplificato rispetto agli altri, soprattutto nelle dimensioni e nell'apparato decorativo. L'impianto rispetta una modularità a tre campate con una scala distributiva rettangolare posta in uno degli angoli opposti ai binari. Le facciate presentano fondi intonacati di colore giallo ocra e sono caratterizzate da cantonali e cornici in laterizio a vista; oggi si presentano in stato di forte degrado, caratterizzate da distacchi, esfoliazioni e vaste porzioni mancanti che lasciano esposta la muratura in laterizio e pietrame, spesso sgretolata e con giunti erosi. La tinteggiatura risulta fortemente compromessa, con scolorimenti diffusi. Alla base delle murature sono evidenti segni di umidità di risalita e efflorescenze. La copertura a due falde è composta da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera.
La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nel fabbricato viaggiatori della fermata di Pievetta. Oggi il complesso della fermata è in totale stato di abbandono.

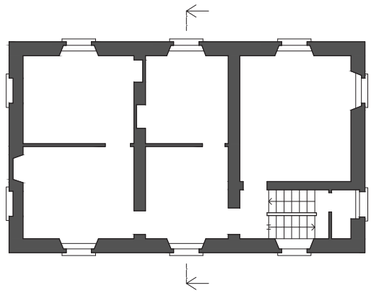
Fermata di Eca Nasagò
Km 30+781,46

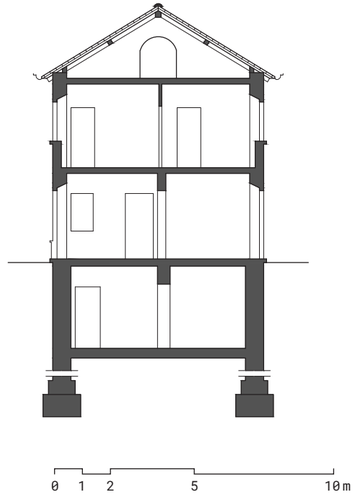


Località	Eca Nasagò (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 febbraio, 1893
Inserimento ambientale	area extraurbana
Quota	655,95 m s.l.m.
Binari	N°1
Stato di conservazione	mediocre
Funzione attuale	abbandonato



Pianta Piano Primo - Sezione Trasversale

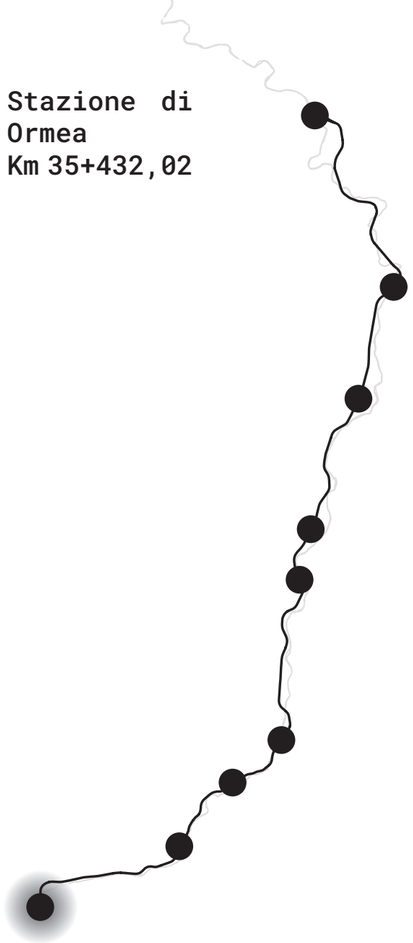




Capolinea della tratta ferroviaria, ultima stazione inaugurata il 15 febbraio 1893, anno di apertura del quarto e ultimo tronco. Un tempo il piazzale della stazione contava sei binari, una piccola piattaforma girevole per le locomotive che dovevano rientrare a Ceva, la rimessa con due binari, uno scalo merci con magazzino, il piano di carico e l'affascinante torre dell'acqua con la sua cisterna per il rifornimento delle vaporiere.
Il fabbricato viaggiatori si sviluppa anch'esso su due piani fuori terra ed uno interrato. Le facciate presentano fondi intonacati di colore grigio al primo livello e giallo ocra al secondo, anche in questo caso, dalle immagini più recenti si nota come precedentemente l'edificio fosse pitturato in bianco latte. La superficie del primo livello è segnata da un bugnato inciso intonacato, a differenza del secondo che è liscio ed i due livelli tenuti insieme da conci alterni in aggetto che ne sottolineano gli angoli, caratteristica presente anche nei fabbricati di Nucetto, Priola, Ormea. Le aperture rispettano la doppia simmetria, longitudinale e trasversale. L'impianto strutturale portante in laterizio rispetta una modularità a cinque campate con la scala ad impianto quadrato posta a lato dell'ingresso principale centrale. La copertura a padiglione è costituita da una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi con pluviali e gronde in lamiera, arricchita da un abbaino centrale a capanna rivolto verso il paese. La stessa tipologia architettonica è riproposta anche nei fabbricati viaggiatori di Bagnasco e Garessio.
Questa stazione, inoltre, vanta ancora l'esistenza del fabbricato "latrine", il quale era situato a destra dell'edificio principale con la funzione di gabinetto e spogliatoio a servizio dei viaggiatori.
Nel 2021 è stato approvato un intervento di 200.000 euro per il restauro e il risanamento conservativo del fabbricato viaggiatori della stazione di Ormea, finanziato dall'Assessorato al Turismo della Regione Piemonte nell'ambito del progetto della Ferrovia Turistica del Tanaro.[22] I lavori hanno interessato la revisione della copertura, la sostituzione delle lattonerie, il risanamento delle murature degradate, il rifacimento degli intonaci e la sostituzione dei serramenti al piano terra, oltre alla manutenzione di quelli al piano superiore. Il progetto ha incluso anche la sistemazione della sala d'aspetto e dell'atrio, destinati a ospitare iniziative espositive e culturali. Oggi l'edificio completamente ristrutturato viene utilizzato occasionalmente per eventi culturali e in occasione delle date annuali in cui viene organizzato il viaggio turistico lungo la storica ferrovia con locomotive d'epoca.

Località	Ormea (CN)
Proprietà	RFI
Inaugurazione	15 febbraio, 1893
Inserimento ambientale	area urbana
Quota	717,57 m s.l.m.
Binari	N°6
Stato di conservazione	ottimo
Funzione attuale	uso occasionale

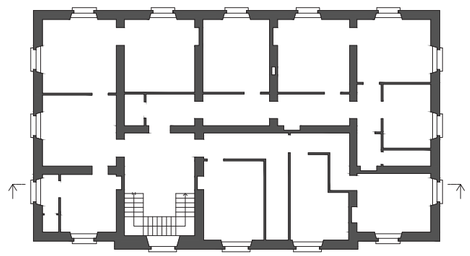
22. Regione Piemonte, Assessorato al Turismo, progetto Ferrovia Turistica del Tanaro, comunicazioni istituzionali relative al finanziamento degli interventi di restauro.

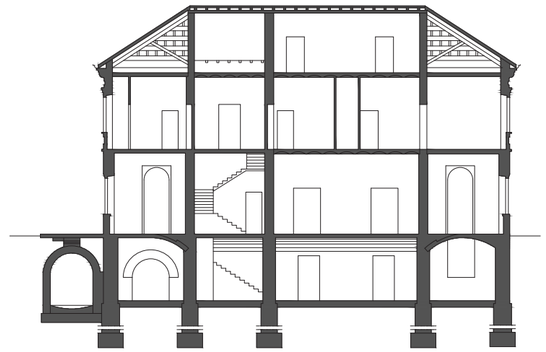


Stazione di Ormea
Km 35+432,02



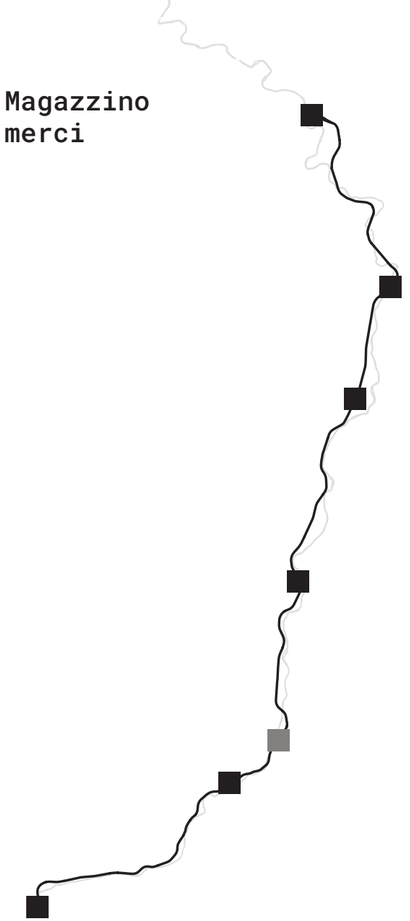
Pianta Piano Primo - Sezione Longitudinale





0 1 2 5 10m

In ogni stazione è presente un magazzino merci, che aveva la funzione di punto di scambio tra ferrovia e viabilità ordinaria, consentendo il carico e lo scarico delle merci dai carri ferroviari, per poi distribuirli ai mezzi su gomma, e garantendo anche la temporanea custodia dei materiali in transito. Il fabbricato si sviluppa su un solo piano fuori terra, destinato allo scambio delle merci attraverso il lungo piano di carico esterno, posto a una quota sfalsata rispetto alla strada per agevolare il trasferimento tra carri ferroviari e veicoli su ruote. I prospetti sono molto semplici e privi di articolazioni volumetriche, ad eccezione del piccolo corpo destinato a ufficio, presente nelle stazioni di Nucetto, Priola e Garessio, addossato a uno dei lati corti. L'edificio, in muratura portante in laterizio, presenta uno sviluppo modulare simmetrico di due o tre campate, a seconda delle stazioni. La tipologia a due campate è adottata nei magazzini di Trappa e Priola, mentre quella a tre campate caratterizza i magazzini di Nucetto, Bagnasco, Garessio e Ormea. La copertura, a due falde leggermente asimmetriche, è realizzata con orditura lignea e rivestimento in tegole marsigliesi, con gronde e pluviali in lamiera; l'unica eccezione è rappresentata in quello di Trappa, dove la copertura è impostata con due falde perfettamente simmetriche. Le facciate presentano fondi intonacati in giallo ocra o bianco latte e sono arricchite da elementi in laterizio a vista come cantonali, zoccolature e cornici delle aperture. I lati corti erano dotati di grandi portoni, che consentivano il transito dei carri ferroviari all'interno del fabbricato, e ne presenta altri due di minori dimensioni nel lato lungo opposto ai binari, oltre a una serie di finestre ad arco ribassato inserite su entrambi i lati lunghi, più due circolari sui lati corti. Anche per quanto riguarda le facciate il magazzino merci di Trappa si distingue dagli altri fabbricati, in quanto, esso è privo di portoni sui lati corti, quindi articolato in una tipologia ridotta non passante, cioè priva dell'attraversamento diretto dei convogli ferroviari al suo interno.
Il magazzino merci della stazione di Ceva oggi presenta un aspetto in parte diverso rispetto agli altri edifici della linea; tuttavia, le fotografie storiche mostrano che in origine apparteneva alla stessa famiglia tipologica, con una copertura a due falde sporgenti e le aperture principali collocate sui lati lunghi, soluzione compatibile con le maggiori dimensioni e lo sviluppo longitudinale dell'edificio. Nel tempo alcuni interventi ne hanno modificato struttura e facciate, adattandolo a nuove funzioni, riducendo l'aggetto della copertura e alterando le aperture, rendendo meno leggibile l'impianto originario pur lasciando riconoscibili alcuni elementi tipici come gli oculi sui lati corti.



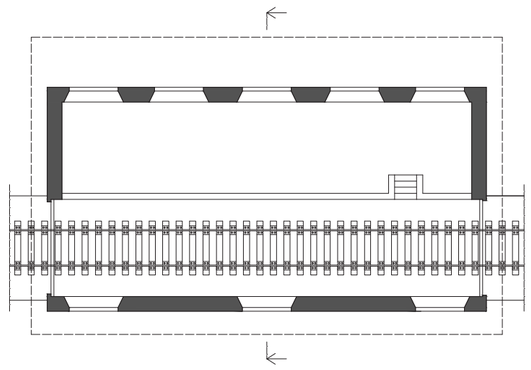
Magazzino merci - Ceva	Km	0+000,0	mediocre	abbandonato
Magazzino merci - Nucetto	Km	7+317,84	ristrutturato	museo
Magazzino merci - Bagnasco	Km	11+603,20	mediocre	abbandonato
Magazzino merci - Priola	Km	18+418,0	pessimo	abbandonato
Magazzino merci - Garessio	Km	24+311,43	demolito	-
Magazzino merci - Trappa	Km	26+915,15	pessimo	abbandonato
Magazzino merci - Ormea	Km	35+432,02	mediocre	abbandonato

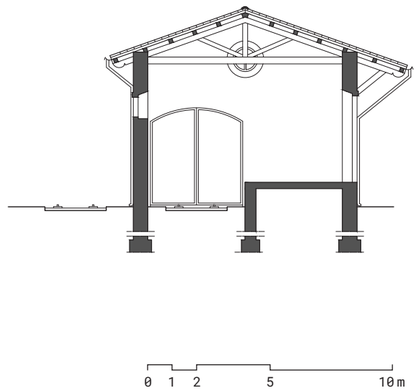






Magazzino merci di Bagnasco: Planimetria generale - Sezione Trasversale



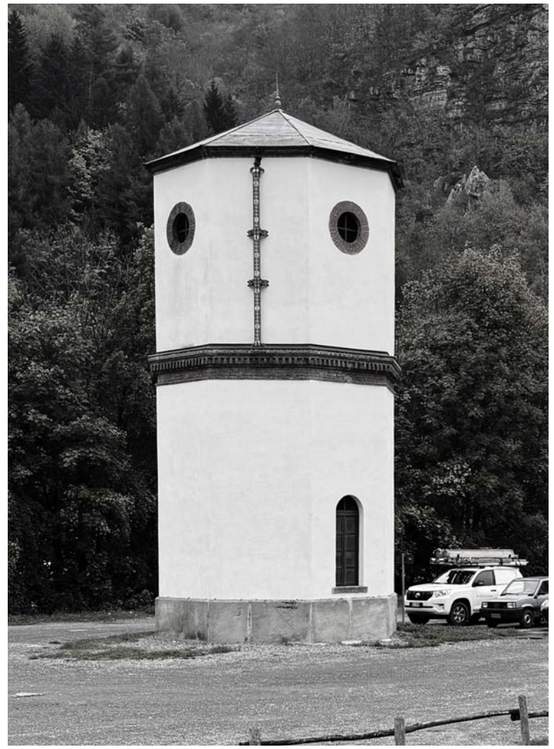


Torre dell'acqua

Il fabbricato, utilizzato fino al secondo dopo guerra quando sulla linea circolavano le vaporiere, è caratterizzato da una particolare forma ottagonale e si sviluppa su due piani fuori terra collegati esternamente da una scala metallica ancorata in facciata. Ha una muratura portante in laterizio e una copertura ad otto faldini con orditura lignea e rivestimento in lamiera. Le facciate sono intonacate e presentano aggetti in laterizio a vista nelle cornici delle aperture e nel marcapiano, mentre alla base corre una zoccolatura in lastroni di pietra. Il piano terreno, di forma circolare all'interno, era dotato di una porta di ingresso e di due finestre alte e strette ad arco. In questo ambiente trovavano posto le pompe che prelevavano l'acqua dal pozzo sottostante e la convogliavano nella grande cisterna metallica collocata al piano superiore, sul quale si aprono tre aperture circolari, disposte su lati alternati dell'ottagono; su uno dei lati rimanenti si trova invece l'accesso alla scala metallica esterna. Su una delle facciate è collocata anche un'asta di livello metallica graduata, che permetteva di controllare l'altezza dell'acqua contenuta nella cisterna, la quale veniva pompata, all'occorrenza, nella vicina colonna idraulica.
Oggi il rifornitore d'acqua della stazione di Ceva è stato completamente demolito, mentre quello di Garessio è in una condizione di totale abbandono, il quale, riporta rottura quasi totale dei componenti vetrati dei serramenti, gli ingressi e le finestre del livello inferiore completamente murati, un dilavamento superficiale ed una erosione dell'intonaco quasi integrale, le cornici marcapiano in laterizio risultano compromesse, con elementi mancanti e parti in aggetto deteriorate. L'apparato di copertura, risulta ormai privo della lamiera originaria, quindi la struttura è esposta alle infiltrazioni meteoriche che favoriscono la vegetazione spontanea che invade sia la base sia l'interno del manufatto.
Diversa è la situazione della torre dell'acqua di Ormea, oggetto di un recente e approfondito intervento di restauro seguito dall'architetto Maria Stella Caterina Odello. L'intervento ha consentito di recuperare integralmente il manufatto, restituendone la funzione originaria, modificandone soltanto la scala metallica esterna. La ristrutturazione è stata realizzata in vista della rimessa in funzione del rifornitore, necessario per l'approvvigionamento idrico del treno storico a vapore, sul quale, si svolge in occasioni speciali, un viaggio turistico che ripercorre la storica ferrovia.[23]

Torre dell'acqua - Ceva	Km	0+000,0	demolita
Torre dell'acqua - Garessio	Km	24+311,43	abbandonata
Torre dell'acqua - Ormea	Km	35,432,02	ristrutturata

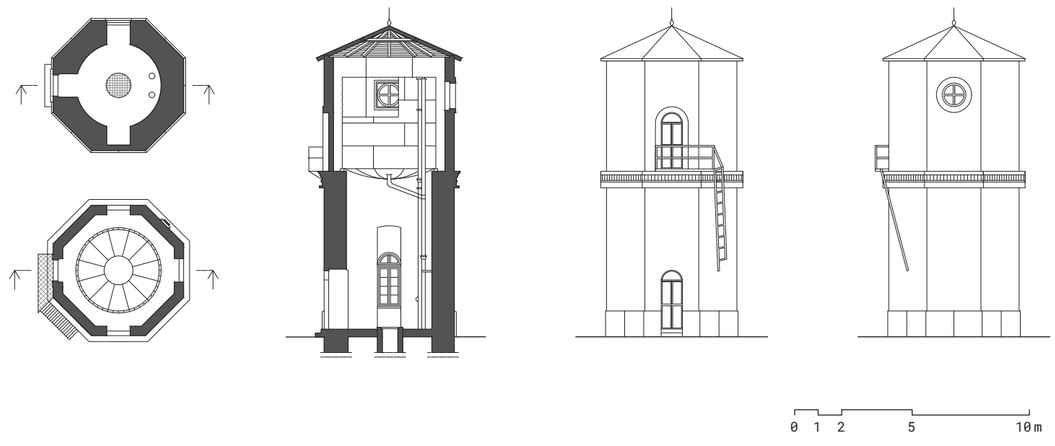
23. Documentazione tecnica e disegni originali in formato dwg forniti dall'Arch. Maria Stella Caterina Odello e rielaborati per la restituzione grafica.







Torre dell'acqua di Ormea: Piante piano terra e primo - Sezione trasversale - Prospetti



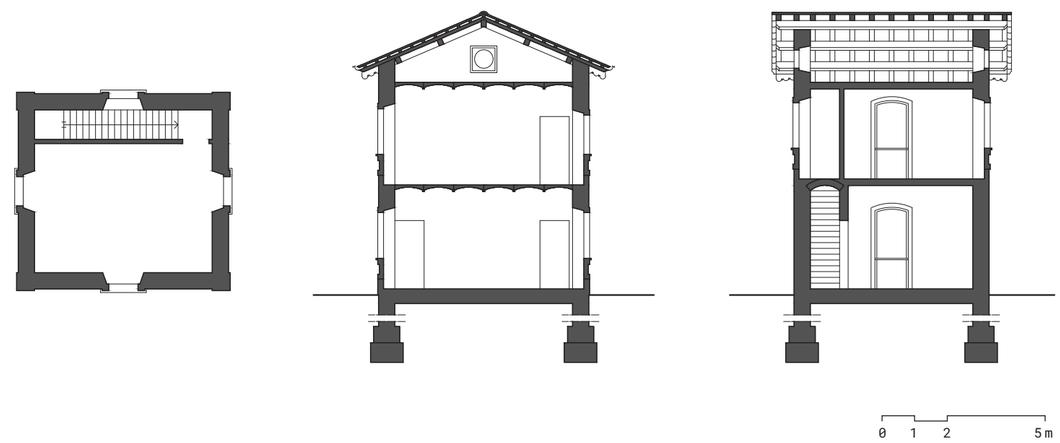
Casello ferroviario

La ferrovia si sviluppa in un territorio stratificato, ricco di centri abitati e con una rete stradale diffusa. La presenza di numerosi attraversamenti ha reso necessaria la costruzione di edifici dedicati in corrispondenza dei passaggi a livello. Furono realizzati ventidue caselli, destinati al presidio e alla manovra delle barriere di chiusura e apertura dell'attraversamento stradale. Il successivo declino della linea ha comportato una forte riduzione delle spese di gestione. Quasi tutti i passaggi a livello sono stati eliminati o automatizzati, rendendo superflua la presenza dei casellanti. Gli edifici risultano oggi per lo più abbandonati e spesso invasi dalla vegetazione. La tipologia dei caselli è ripetuta lungo la linea come caselli semplici (C.S.), con le uniche eccezione di quello posto vicino alla fermata Pievetta, il quale presenta la configurazione del casello doppio (C.D.), e quello a tre piani, dovuto dal dislivello creato dalla ferrovia, nella località di Eca Nasagò (C.S.3P).
Il casello è un edificio a pianta quadrata in muratura portante, con due piani fuori terra, collegati da una scala ad una rampa; la copertura è a due falde in tegole marsigliesi. Le facciate, intonacate in bianco latte o giallo ocra, presentano cantonali e cornici in laterizio a vista, con aperture regolarmente disposte. I solai sono in ferro con voltine in laterizio. Al piano terra si trovava la cucina con camino, mentre al piano superiore era ricavata la zona notte. I servizi igienici erano collocati in un piccolo volume esterno e l'acqua veniva attinta da un pozzo nelle immediate vicinanze. Rispetto a questa tipologia, il casello doppio si distingueva per la pianta rettangolare e per la scala centrale che divideva l'edificio in due unità simmetriche. Questo casello doppio è stato demolito recentemente.

C.S.	Km	1+189,45	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	2+674,24	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	3+645,72	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	4+314,64	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	6+887,34	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	8+606,22	mediocre	abbandonato
C.S.	Km	9+950,45	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	10+963,35	buono	uso abitativo
C.S.	Km	12+170,00	ristrutturato	uso abitativo
C.S.	Km	14+600,90	buono	uso abitativo
C.D.	Km	16+679,60	Demolito	-
C.S.	Km	18+733,30	ristrutturato	uso abitativo
C.S.	Km	20+556,10	mediocre	abbandonato
C.S.	Km	21+742,15	mediocre	abbandonato
C.S.	Km	23+076,15	buono	uso abitativo
C.S.	Km	23+857,15	ristrutturato	centro info
C.S.	Km	24+776,15	ristrutturato	uso abitativo
C.S.	Km	25+815,03	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	29+760,23	pessimo	abbandonato
C.S.3P	Km	31+719,87	ristrutturato	uso abitativo
C.S.	Km	33+800,00	pessimo	abbandonato
C.S.	Km	34+507,44	mediocre	abbandonato

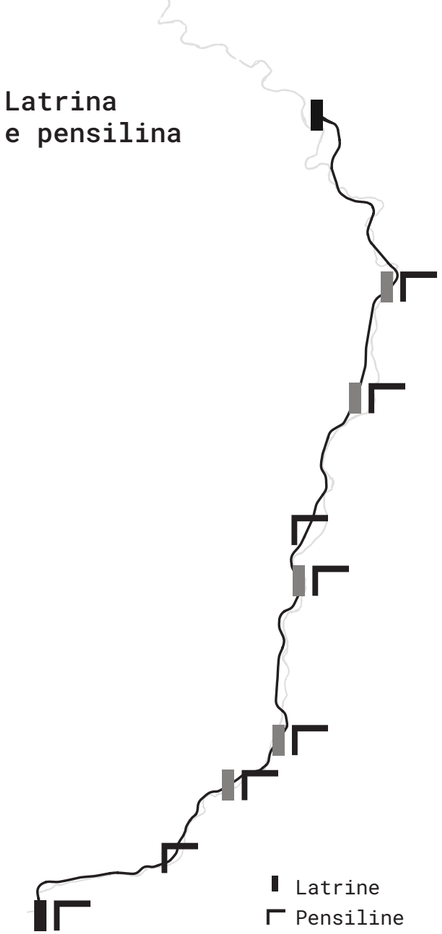


Pianta piano primo - Sezione trasversale e longitudinale



Latrina e pensilina

Lungo la linea, situato accanto ai fabbricati viaggiatori, era presente in tutte le stazioni un piccolo fabbricato destinato ai servizi igienici, caratterizzato da una volumetria semplice e composto da un solo piano fuori terra. Realizzato con una muratura portante in laterizio e dotato di una copertura simmetrica a due falde provvista della tipica cornice perimetrale, una orditura lignea e un rivestimento in tegole marsigliesi, oltre a pluviali e gronde in lamiera. Le facciate erano intonacate in colore bianco latte, con elementi in laterizio in lieve aggetto. Il fabbricato era dotato di tre o quattro porte rivolte verso i binari, delle quali due destinate ai fruitori di sesso diverso; sui due lati corti erano invece presenti due finestre di aerazione. Attualmente si conservano due fabbricati "latrine". Quello della stazione di Ormea, si presenta in stato di abbandono, con le aperture tamponate da murature provvisorie e pannelli lignei, con gli infissi mancanti e le superfici intonacate fortemente degradate, caratterizzato dalla presenza di distacchi diffusi dell'intonaco, tracce di umidità di risalita e una importante invasione di vegetazione alla base delle pareti. L'altro fabbricato è quello della stazione di Ceva, il quale, era in origine utilizzato come servizi igienici e locali di servizio per il personale; in epoca più recente è stato adattato per accogliere anche la Centrale ACEI,[24] integrando la nuova funzione tecnologica all'interno della struttura storica senza alterarne in modo significativo l'aspetto esterno e la parte destinata alla funzione originale. Fino a pochi anni fa era presente anche l'edificio dei servizi igienici della stazione di Garessio, che si distingueva per una conformazione particolare non riscontrabile in altre stazioni. È stato demolito insieme al magazzino merci.
I fabbricati dei servizi sono stati sostituiti da pensiline metalliche installate dopo il declassamento a fermate avvenuto con l'automatizzazione del controllo da Ceva, un processo, come detto in precedenza, che ha comportato la chiusura dei fabbricati viaggiatori e quindi di conseguenza delle calde e confortevoli sale d'aspetto un tempo destinate ai viaggiatori. Le pensiline metalliche sono una costruzione recente, la cui realizzazione ha il fine di riparare i fruitori in attesa del treno. Essa è costituita da montanti metallici con un caratteristico raccordo curvo che ne ammorbidisce il profilo e sostiene una semplice copertura in lamiera grecata. Analoghe pensiline sono presenti in tutte le stazioni e fermate della linea ferroviaria, ad eccezione della stazione di Garessio, dove non venne installata la pensilina metallica leggera poiché la grande tettoia in acciaio addossata al fabbricato viaggiatori garantiva già un adeguato riparo ai passeggeri.



Fabbricati latrina - Ceva	Km	0+000,0	buono	uso originale
Fabbricati latrina - Nucetto	Km	7+317,84	demolito	sostituito dalla pensilina
Fabbricati latrina - Bagnasco	Km	11+603,20	demolito	sostituito dalla pensilina
Fabbricati latrina - Priola	Km	18+418,0	demolito	sostituito dalla pensilina
Fabbricati latrina - Garessio	Km	24+311,43	demolito	-
Fabbricati latrina - Trappa	Km	26+915,15	demolito	sostituito dalla pensilina
Fabbricati latrina - Ormea	Km	35+432,02	mediocre	non utilizzato

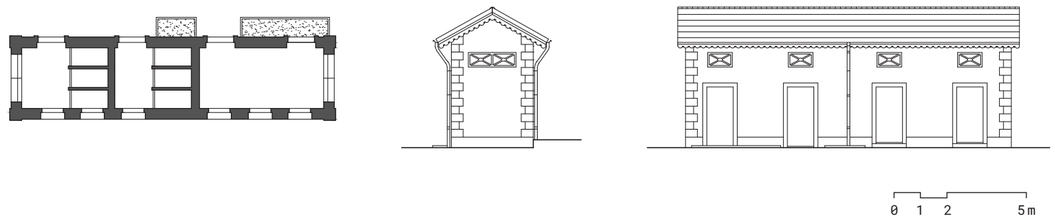
24. La Centrale ACEI (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari) è il sistema di gestione elettrica di scambi e segnali ferroviari di stazione.



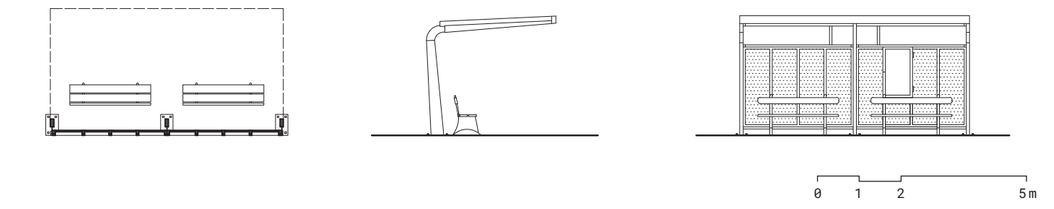




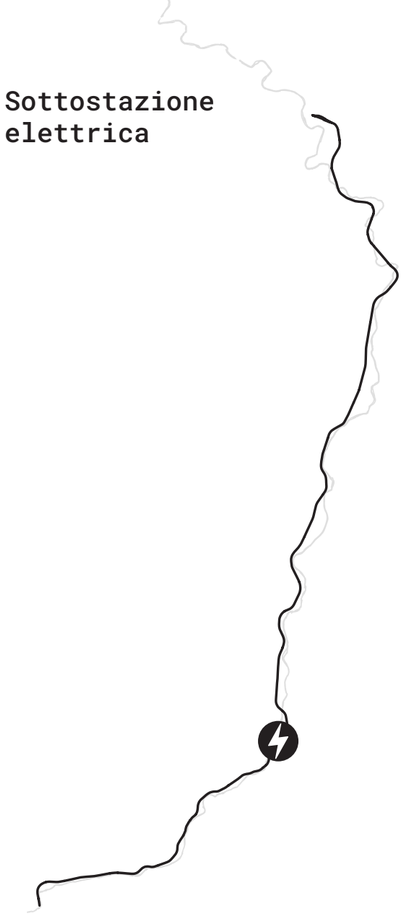
Latrine: Pianta e prospetti



Pensilina Metallica: Pianta e prospetti



La sottostazione elettrica si trova nelle immediate vicinanze della stazione di Garessio, poco dopo la torre dell'acqua andando verso Ormea. I due edifici, affiancati lungo il tracciato, restituiscono in modo evidente il passare del tempo, uno legato al periodo delle locomotive a vapore e l'altro alla fase in cui la linea era elettrificata. Insieme raccontano una parte significativa della storia tecnica di questa ferrovia. La sottostazione era stata realizzata per l'alimentazione trifase e garantiva l'energia per tutta la tratta ferroviaria. Rimase in funzione dal 1938 fino al 1973, quando la Ceva-Ormea venne de-elettrificata. La presenza dell'edificio costituisce ancora oggi una delle testimonianze più evidenti di questa fase della linea, distinguendosi dalle altre architetture ferroviarie per il carattere prevalentemente tecnico e per le dimensioni legate agli impianti che originariamente ospitava. Le sottostazioni trifase dell'epoca trovava al suo interno macchine e apparecchiature AT (alta tensione) molto grosse, come trasformatori in olio, interruttori, sbarre, apparecchiature e sistemi di distribuzione. Le descrizioni tecniche dell'epoca distinguono proprio ambienti come sala primaria AT, sala trasformatori, sala secondaria, uffici/magazzini e sala riparazioni con gru, motivo per cui l'edificio, oltre ad avere una notevole estensione in pianta, si sviluppa anche considerevolmente in altezza.[25] Il basso fabbricato separato serviva come alloggio del personale, uffici, locali di servizio e piccolo magazzino.
Il fabbricato principale si presenta con grosse aperture incorniciate e una serie di loculi sui lati corti delle facciate. Oggi le porte di accesso sono state murate o bloccate con spranghe di ferro. Le superfici intonacate in verde salvia mostrano un marcato dilavamento, con macchie dovute all'umidità di risalita dal terreno e uno stato avanzato di corrosione delle parti metalliche. L'area circostante è invasa dalla vegetazione, che accentua la condizione di degrado dell'edificio.
Nel corso della ricerca non è stato possibile reperire le planimetrie originali della sottostazione presso gli archivi di Ferrovie dello Stato, né ottenere l'autorizzazione per un rilievo diretto, anche per la natura tecnica e le condizioni di conservazione dell'edificio. L'analisi si è quindi basata sull'osservazione esterna e sulla documentazione disponibile, ricostruendo il prospetto attraverso le fotografie acquisite durante i sopralluoghi.



Sottostazione elettrica - Garessio Km 24+311,43 abbandonata

25. M. Dard, *Le nostre locomotive elettriche. Quaderni delle Ferrovie Italiane dello Stato*, Roma, 1957.

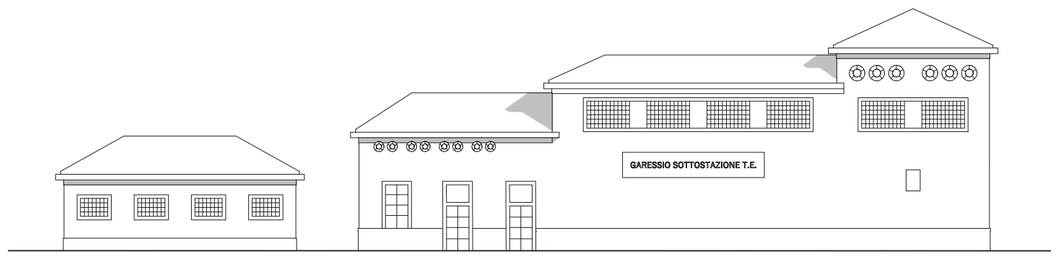




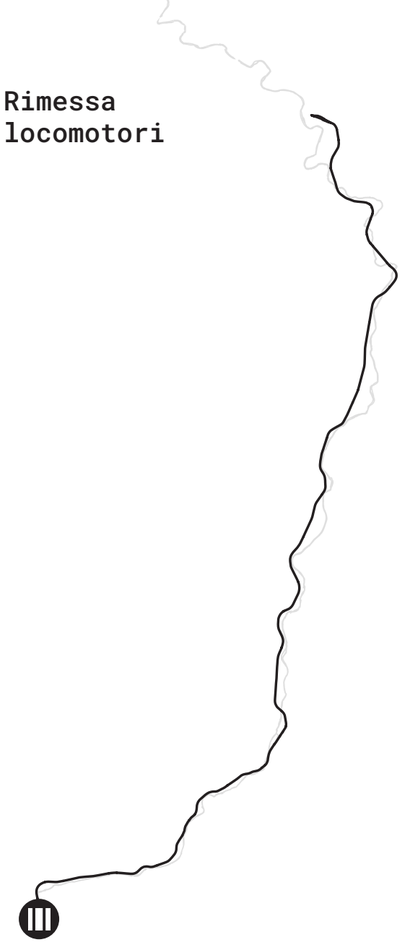




Prospetto Longitudinale



Rimessa locomotori



La rimessa locomotive di Ormea è una architettura tecnico–funzionale della linea, non riconducibile alle tipologie ricorrenti presenti nelle stazioni. Si tratta di un manufatto specializzato, la sua presenza risulta quindi strettamente legata a una funzione puntuale, indispensabile per garantire la continuità e la regolarità del servizio. All'interno delle rimesse, le locomotive sostano tra un turno e l'altro, vengono rifornite dei materiali necessari al loro funzionamento e sono sottoposte a controlli, manutenzioni e predisposizioni tecniche che ne assicurano l'efficienza.
Il fabbricato presenta un solo piano fuori terra caratterizzato da una copertura simmetrica a due falde con la tipica cornice lignea perimetrale, e un rivestimento in tegole marsigliesi, oltre a pluviali e gronde in lamiera. Le facciate presentano fondi intonacati di colore giallo ocra e zoccolatura in aggetto in laterizio. Il prospetto principale riporta due grandi portoni metallici di accesso; sul lato lungo verso il paese sono presenti cinque ampie finestre, e precedentemente alla trasformazione anche altre due nel lato rivolto verso il colle di Nava, oggi trasformate anche esse in due grandi ingressi. L'impianto strutturale portante in laterizio rispetta una modularità a cinque campate. All'interno si trovava uno spazio centrale destinato al passaggio pedonale, affiancato da due fosse utilizzate per la manutenzione delle locomotive. Sul lato rivolto verso il Tanaro è presente un corpo aggiunto, più basso, il quale, un tempo, era destinato a ospitare i lavoratori addetti alla manutenzione, infatti erano presenti un dormitorio, i servizi igienici e un deposito materiali.
Nel corso del tempo questo edificio ha cambiato le sue funzioni, nel 2004 venne raggiunto un accordo tra l'amministrazione comunale di Ormea e le Ferrovie dello Stato che prevedeva la cessione in comodato d'uso gratuito dell'edificio e dell'intera area circostante. In quel momento l'associazione Croce Bianca di Ormea era alla ricerca di una nuova sede e quindi nacque l'idea di riconvertire l'ex rimessa a fini sociali di volontariato. L'edificio venne completamente ristrutturato, venne modificata la facciata lato corto verso il Colle di Nava convertendo le due finestre in due grandi ingressi, eliminate le fosse e realizzato un salone per la Croce Bianca. In questa fase vennero installati anche i nuovi infissi di colore blu e fu aggiunto un piccolo volume tecnico sul corpo laterale verso il Tanaro. Oggi l'edificio ospita, oltre al salone della Croce Bianca, anche il distaccamento dei Vigili del Fuoco; infatti sulle facciate si nota la presenza del logo della Croce Bianca su un lato e la scritta "Vigili del Fuoco" sul lato corto ex ingresso locomotive. Inoltre, in prossimità dell'ingresso laterale della Croce Bianca, è presente una postazione di ricarica E-bike, appartenente al circuito Mongioie.[26]

Rimessa locomotori - Ormea Km 35+432,02 distaccamento Vigili del Fuoco di Ormea

26. Il circuito Mongioie Bike è una rete territoriale di punti di ricarica e servizi per E-bike, finalizzata alla promozione della mobilità cicloturistica.

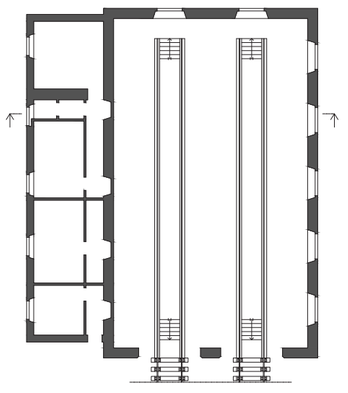


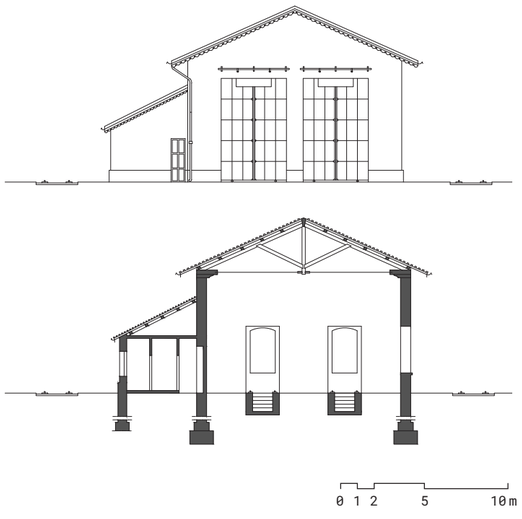






Pianta, Sezione trasversale e Prospetto lato ingresso

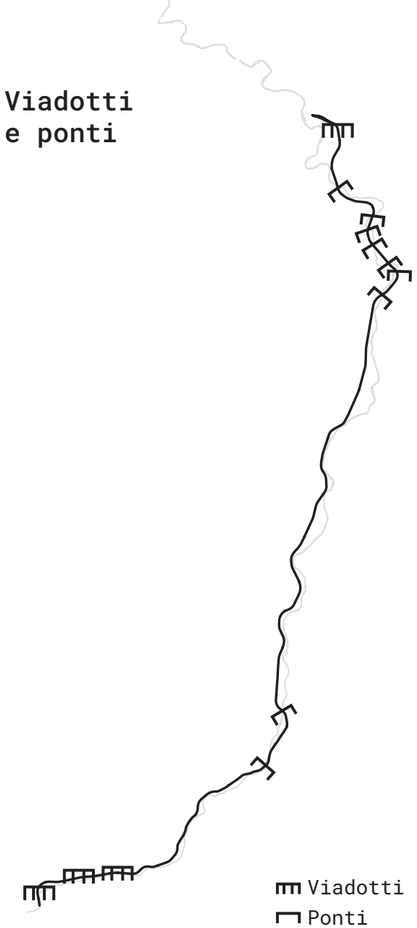




Viadotti e ponti

Le ferrovie che attraversano territori montani si accompagnano a un sistema infrastrutturale complesso, costituito da opere d'arte che consentono alla linea di adattarsi alle condizioni geomorfologiche della valle. Fondamentale è definire e distinguere le diverse tipologie costruttive realizzate per la messa in esercizio della strada ferrata in Alta Val Tanaro.
Tra queste si annoverano: ponte, ponte-canale, sifone, cavalcavia, sottovia, ponticello, tombino e gallerie. Si è scelto di concentrare l'analisi su ponti, viadotti, cavalcavia e sottovia, ovvero le opere che possiedono una maggiore rilevanza architettonica e una diretta ricaduta sulla futura mobilità lenta. Questi manufatti incidono infatti sulla continuità del percorso, sulle possibilità di attraversamento e sulla percezione del rapporto tra ferrovia, fiume e viabilità esistente. Sono stati invece esclusi gallerie, sifoni e tombini, opere prevalentemente tecniche, le quali non apportano elementi utili alla definizione di una ciclovia in affiancamento ai binari. Inoltre, anche i ponticelli minori non sono stati inclusi nell'analisi, in quanto, la valle è attraversata da un numero elevato di ruscelli, canali e rigagnoli, che generano una ripetizione diffusa di manufatti di scala ridotta e tipologia omogenea, la cui lettura puntuale non avrebbe apportato elementi significativi alla lettura complessiva della linea.

Nella pratica è consuetudine definire ponti le opere destinate a superare corsi d'acqua, mentre si parla di viadotti quando il manufatto è costituito da più luci e ha la funzione di oltrepassare depressioni del territorio e, se presenti, anche eventuali corsi d'acqua. Le opere di maggiore impegno si concentrano soprattutto nella tratta iniziale tra Ceva e Nucetto, dove la morfologia del territorio attraversato è particolarmente complessa. Procedendo verso Ormea, la ferrovia attraversa per l'ultima volta il Tanaro in prossimità di Nucetto, per poi mantenersi stabilmente sulla sponda destra del fiume, a parte nel nodo di Garessio che rappresenta un'eccezione rilevante, poiché ospita due ponti metallici destinati al superamento del corso principale del Tanaro.



Viadotto di Ceva	Ceva - Nucetto	Km	0+782,83	19 luci = 18x15 e 1x20,8
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	2+747,29	5 luci = 3x17 e 2x10
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	4+446,49	8 luci = 7x15 e 1x20
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	4+903,30	4 luci = 3x10 e 1x20
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	5+492,19	7 luci = 6x15 e 1x20,8
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	6+366,41	5 luci = 4x15 e 1x20,8
Ponte obliquo in muratura	Ceva - Nucetto	Km	6+646,16	4 luci = 3x15 e 1x20,8
Ponte in calcestruzzo armato	Nucetto - Bagnasco	Km	7+717,63	2 luci = 2x19,3
Ponte metallico	Priola - Garessio	Km	23+284,40	1 luce = 1x76,12
Ponte metallico	Garessio - Trappa	Km	25+459,99	1 luce = 78,00
Viadotto Isolalunga 1	Ecà Nasago - Ormea	Km	32+386,16	20 luci = 20x10
Viadotto Isolalunga 2	Ecà Nasago - Ormea	Km	33+500,96	5 luci = 5x12
Viadotto di Ormea	Ecà Nasago - Ormea	Km	34+944,87	40 luci = 39x10 e 1x15

n°x metri

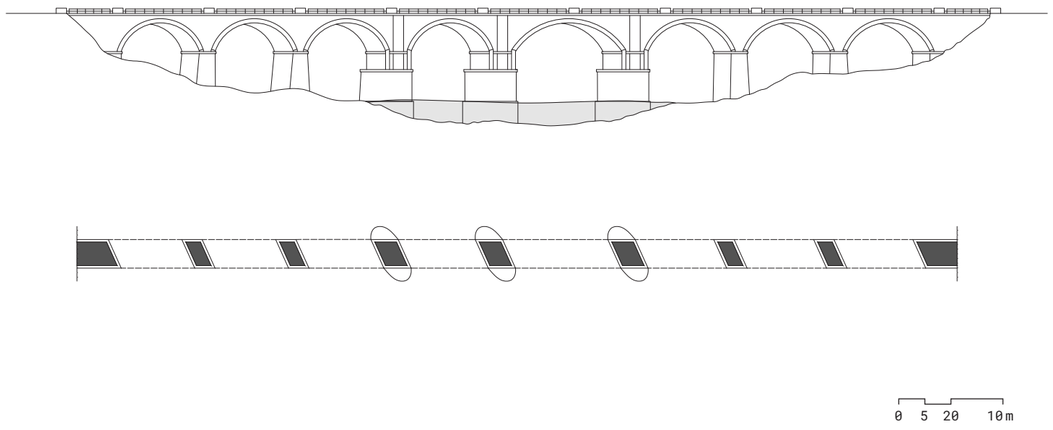






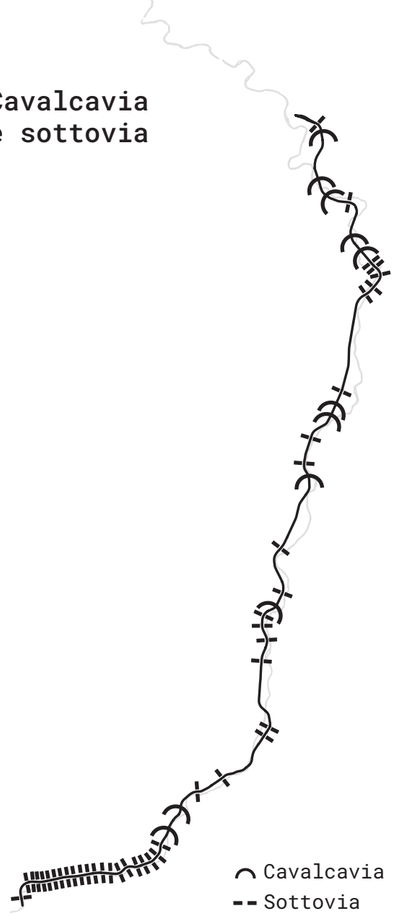


Ponte al Km 4+446,49: Pianta piano di imposta - Prospetto a valle



Cavalcavia e sottovia

Le intersezioni tra la strada ferrata e la rete viaria comprendono, oltre ai passaggi a raso, anche le opere che consentono il superamento dei dislivelli. I cavalcavia sono utilizzati quando l'incrocio avviene in quota, mediante strutture che scavalcano la sede ferroviaria. I sottovia, invece, permettono l'attraversamento inferiore della ferrovia nei casi in cui questa si sviluppa in rilevato.
Queste strutture assumono particolare importanza in relazione a una futura realizzazione di una ciclovia, motivo per cui sono state analizzate e mappate. Cavalcavia e sottovia permettono di superare gli incroci con la viabilità in sicurezza, evitando i passaggi a raso e assicurando continuità al percorso ciclabile. Per approfondire una tipologia particolare di queste strutture è stato rielaborato il disegno tecnico del cavalcavia situato tra Priola e Garessio.

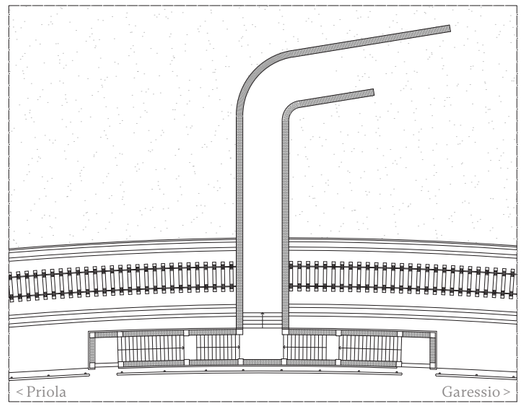


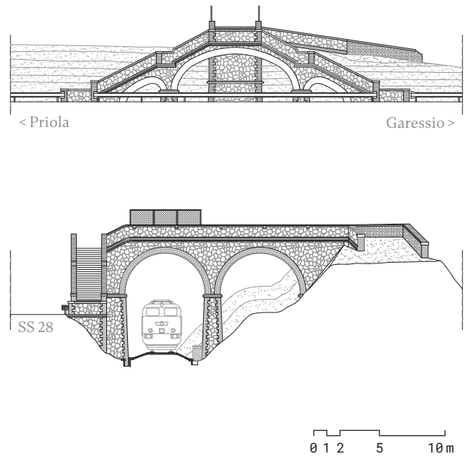
Sottovia	Km	0+415,10	luce m 3,94
Cavalcavia	Km	0+589,07	luce m 5,60
Cavalcavia	Km	2+438,00	luce m 24,40
Cavalcavia	Km	2+968,74	luce m 5,40
Sottovia	Km	3+958,44	luce m 4,00
Cavalcavia	Km	5+263,09	luce m 3,15
Cavalcavia	Km	5+842,00	luce m 7,70
Sottovia	Km	6+318,00	luce m 3,00
Sottovia	Km	6+546,69	luce m 3,50
Sottovia	Km	6+682,00	luce m 4,00
Sottovia	Km	6+767,34	luce m 3,00
Sottovia	Km	7+040,09	luce m 3,00
Sottovia	Km	11+140,34	luce m 5,00
Cavalcavia	Km	11+877,46	luce m 5,60
Cavalcavia	Km	11+904,00	luce m 7,70
Sottovia	Km	13+165,80	luce m 3,00
Sottovia	Km	14+182,68	luce m 8,00
Cavalcavia	Km	14+688,00	luce m 7,70
Sottovia	Km	17+121,70	luce m 4,00
Sottovia	Km	18+630,54	luce m 3,00
Cavalcavia	Km	19+204,50	luce m 3,70
Sottovia	Km	19+762,67	luce m 4,60
Sottovia	Km	19+977,50	luce m 2,50
Cavalcavia	Km	20+765,25	luce m 3,20
Sottovia	Km	21+275,15	luce m 4,00
Sottovia	Km	23+900,65	luce m 13,31
Sottovia	Km	23+984,15	luce m 3,00
Sottovia	Km	26+275,15	luce m 3,00
Sottovia	Km	27+489,80	luce m 3,00
Cavalcavia	Km	28+500,00	luce m 9,00
Cavalcavia	Km	29+695,00	luce m 7,30
Sottovia	Km	29+903,32	luce m 2,50
Sottovia	Km	30+007,66	luce m 3,00
Sottovia	Km	30+093,27	luce m 3,00
Sottovia	Km	30+476,62	luce m 3,00
Sottovia	Km	30+582,52	luce m 2,00
Sottovia	Km	31+335,19	luce m 2,50
Sottovia	Km	31+533,40	luce m 3,00
Sottovia	Km	31+703,87	luce m 2,50
Sottovia	Km	31+902,46	luce m 3,00
Sottovia	Km	32+497,71	luce m 10,00
Sottovia	Km	32+797,65	luce m 3,00
Sottovia	Km	32+937,46	luce m 3,00
Sottovia	Km	33+586,00	luce m 4,00
Sottovia	Km	33+670,45	luce m 3,00
Sottovia	Km	33+840,96	luce m 3,00
Sottovia	Km	34+003,77	luce m 2,00
Sottovia	Km	34+106,68	luce m 2,00
Sottovia	Km	34+356,64	luce m 2,50
Cavalcavia	Km	34+688,32	luce m 5,80
Sottovia	Km	34+776,45	luce m 5,50
Sottovia	Km	35+270,79	luce m 3,45





Cavalcavia al Km 20+765,25: Planimetria - Prospetti






PIEVETTA








50
55






















SUL LIVELLO DEL MARE










1.4 CESSAZIONE ATTIVITÀ

Come emerso dall'analisi delle architetture ferroviarie, la maggior parte degli edifici e delle infrastrutture lungo la linea Ceva-Ormea si trovano oggi in stato di degrado e di progressivo abbandono. Le stazioni, i fabbricati di servizio e le strutture tecniche che un tempo costituivano il sistema operativo della ferrovia oggi si mostrano come tracce materiali di un'infrastruttura che ha progressivamente perso la propria funzione. Non si è trattato di un passaggio improvviso, ma di un processo lungo e graduale, legato a trasformazioni economiche e territoriali che hanno inciso sul modo di muoversi nella valle e, di conseguenza, sull'utilizzo della linea.
Nei decenni successivi alla sua apertura la ferrovia ha rappresentato un ruolo fondamentale per la mobilità locale e per il collegamento tra i centri della valle e il nodo ferroviario di Ceva. Sulla linea transitavano persone, merci e prodotti legati alle attività economiche del territorio, contribuendo in modo significativo alla vita delle comunità attraversate. La ferrovia ebbe inoltre un ruolo rilevante durante i periodi di guerra, quando le infrastrutture ferroviarie costituivano uno dei principali strumenti per il trasporto di rifornimenti, materiali e personale.
Nel corso del Novecento questo ruolo iniziò progressivamente a trasformarsi. I cambiamenti nei sistemi di mobilità, la diffusione sempre più importante dell'automobile e il progressivo ridimensionamento di alcune attività economiche della valle portarono nel tempo a una riduzione dell'utilizzo della linea ferroviaria, fino ad aprire il dibattito sul futuro stesso della linea.

A partire dagli anni Sessanta del Novecento, molte linee ferroviarie secondarie italiane iniziarono a essere oggetto di un crescente dibattito politico e mediatico. In questo contesto si diffuse l'espressione "rami secchi", utilizzata nel linguaggio giornalistico e amministrativo per indicare quelle tratte ferroviarie caratterizzate da bassi livelli di traffico e da costi di gestione elevati rispetto alla domanda di trasporto, considerate quindi potenzialmente destinabili alla soppressione o alla sostituzione con servizi su gomma.
Nel 1985 venne emanato il cosiddetto "Decreto Signorile", un provvedimento con cui il Ministero dei Trasporti avviò una revisione complessiva della rete ferroviaria italiana individuando numerose linee caratterizzate da livelli di traffico ridotti e da costi di esercizio elevati.[27] L'obiettivo era quello di valutare possibili interventi di sistemazione del servizio, che in alcuni casi prevedevano la sospensione dei collegamenti ferroviari.
Nell'ambito delle indagini, la Regione Piemonte, tramite l'Assessorato dei Trasporti, analizzò la situazione delle linee ferroviarie secondarie presenti sul territorio regionale e tra queste venne presa in esame anche la linea Ceva-Ormea, oggetto di una specifica analisi tecnica e socio-economica.
La tabella riportata di seguito sintetizza alcuni dei principali dati emersi da questa analisi, mettendo in evidenza la frequentazione della linea e l'organizzazione del servizio ferroviario nel periodo considerato. I dati si riferiscono all'anno 1985 e da essi emerge che nel periodo invernale viaggiavano in media circa ottocento passeggeri al giorno, mentre nel periodo estivo la media si riduceva a circa cinquecento fruitori.[28] Valori che venivano già allora considerati relativamente bassi se confrontati con i costi necessari per la conservazione e l'esercizio della linea ferroviaria. All'interno dello studio veniva infatti presa in considerazione anche l'ipotesi di una possibile soppressione del servizio ferroviario e della sua sostituzione con un sistema di trasporto su gomma lungo la Valle.
Nonostante queste valutazioni, lo stesso studio sottolineava come la ferrovia continuasse a svolgere un ruolo significativo per il sistema dei collegamenti della valle, evidenziando come una eventuale soppressione della linea non potesse essere giustificata esclusivamente sulla base dei dati economici. Questo dimostra come già negli anni Ottanta emergeva quindi una condizione di equilibrio fragile tra il ruolo territoriale della ferrovia e le difficoltà legate alla gestione del servizio, una dinamica che nei decenni successivi avrebbe progressivamente portato alla riduzione dell'utilizzo della linea fino alla sospensione del servizio ferroviario.
Nel corso dei decenni successivi la frequentazione della linea ha continuato progressivamente a diminuire. I dati relativi agli ultimi anni di esercizio ordinario, condotti dall'Agenzia Mobilità Piemontese, mostrano infatti come a marzo 2012, poco prima della sospensione del servizio ferroviario, il numero medio di passeggeri in un giorno feriale fosse sceso a circa trecento utenti al giorno, in quel periodo sulla linea circolavano nove treni giornalieri (quattro in direzione Ormea e cinque in direzione Ceva) con un servizio a spola e inoltre, il servizio era integrato con due coppie di autobus.[29] Questa riduzione della domanda di trasporto ha contribuito in modo significativo alla decisione di sospendere il servizio ferroviario lungo la linea Ceva-Ormea.

Frequentazione media dei treni 1985

da Ceva a Ormea			da Ormea a Ceva		
Partenza ore	media invernale	media estiva	Partenza ore	media invernale	media estiva
06.02	25	05	05.09	16	15
07.38	50	15	06.49	100	39
09.29	30	66	08.28	25	24
12.51	60	33	11.56	30	28
14.34	45	23	13.42	80	22
16.30	40	34	15.22	40	36
18.34	60	43	17.26	30	43
21.53	20	33	19.50	20	17
TOTALE	330	255	TOTALE	341	224

TOTALE GENERALE
media invernale: 671
media estiva : 479

Passeggeri complessivi in un giorno feriale marzo 2012

	Treni	Passeggeri
Ceva	9	120
Nucetto	9	12
Bagnasco	9	32
Pievetta	9	14
Priola	9	16
Garessio	9	57
Trappa	9	9
Eca Nasagò	9	6
Ormea	9	50
TOTALE	9	314

27. Decreto Signorile fu un provvedimento del 1985 del Ministero dei Trasporti, Claudio Signorile, che avviò la revisione delle linee ferroviarie secondarie a basso traffico.
28. Regione Piemonte, Assessorato Trasporti, *Dati sulla frequenza di utilizzo della linea ferroviaria Ceva–Ormea*, Torino, 1986, tabelle pp. 20.
29. Agenzia della Mobilità Piemontese, Linea ferroviaria Ceva-Ormea, versione 1.3, Torino, 2019, tabella pp. 6.



La deliberazione della Giunta Regionale dell'11 giugno 2012 individuò tra le linee ferroviarie a bassa frequentazione anche la Ceva-Ormea[30], caratterizzata da una media inferiore a cinquanta passeggeri per corsa, un dato che portò alla decisione della sostituzione del servizio ferroviario con collegamenti automobilistici sostitutivi lungo la valle.
La ultracentenaria ferrovia dell'Alta Val Tanaro, inaugurata nel 1893, sopravvissuta a due guerre mondiali, al "Decreto Signorile" del 1985 e alla devastante alluvione del 1994[31], oltre che oggetto di interventi di ammodernamento negli anni Novanta, giunge infine alla sospensione del servizio. In un contesto di razionalizzazione dei servizi ferroviari regionali e di progressivo trasferimento del trasporto pubblico su gomma, il 16 giugno 2012 l'ultimo treno lasciò la stazione di Ormea con un lungo fischio, segnando simbolicamente la fine del servizio ferroviario ordinario lungo la linea.[32]
La sospensione della linea rappresenta quindi l'esito di un processo lungo e graduale, già in parte evidenziato dagli studi condotti negli anni Ottanta, che avevano messo in luce le difficoltà di mantenere in esercizio una ferrovia caratterizzata da livelli di traffico relativamente contenuti.
Nonostante la sospensione, la ferrovia Ceva-Orma continua a rappresentare un elemento di grande valore per il territorio della Valle Tanaro. Questa infrastruttura è stata descritta non semplicemente come un tracciato ferroviario, ma come una vera e propria "opera d'arte", capace di attraversare e strutturare il paesaggio della valle.
Oltre al grande patrimonio di opere ingegneristiche si affianca un patrimonio diffuso importante di architetture ferroviarie, le quali nel loro insieme contribuiscono a definire l'identità storica della linea, sono una presenza significativa nel paesaggio e costituiscono una grande ricchezza storica del territorio.

"Parlare della ferrovia Ceva-Ormea, il cui servizio è stato sospeso a partire dal 17 Giugno 2012, apre in me una ferita profonda, difficile da rimarginare."[33]

30. Regione Piemonte, D.G.R. 11 giugno 2012, n. 13-3991.
31. L'alluvione del novembre 1994 colpì duramente il Piemonte meridionale e la Liguria occidentale, causando gravi danni al territorio e alle infrastrutture locali.
32. Andrea Richermo, *La mia Ceva - Ormea 40 immagini dal 1985 al 2012*, Ceva 2012, prefazione.
33. Annibale Salsa, *I racconti del Treno,* ArabFenice, 2015, prefazione.

Dopo alcuni anni di sospensione del servizio ferroviario ordinario, la linea Ceva-Ormea è tornata al centro dell'attenzione grazie a iniziative di valorizzazione turistica del patrimonio ferroviario. Nel 2016 la tratta è stata infatti inserita all'interno del progetto nazionale "Binari senza Tempo", grazie all'impegno della Regione Piemonte, del Museo Ferroviario Piemontese, della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane e degli enti locali. Questo progetto nasce con l'obiettivo di recuperare alcune linee ferroviarie secondarie sospese dal traffico ordinario, trasformandole in linee turistiche percorse da treni storici, capaci di valorizzare i territori attraversati.
Nel caso della ferrovia Ceva-Ormea, l'inserimento nel progetto ha segnato una nuova fase nella storia della linea, infatti, grazie a questo, nel 2016 sono stati avviati sopralluoghi tecnici e interventi di manutenzione e pulizia della linea e delle stazioni, finalizzati a rendere nuovamente percorribile il tracciato per convogli storici. Tra questi interventi rientrava anche il ripristino di alcune infrastrutture nelle stazioni, come nel caso della stazione di Ormea, dove venne riattivato il secondo binario necessario per le manovre delle locomotive e furono eseguiti lavori di sistemazione delle architetture esistenti.
Il primo viaggio turistico lungo la linea è stato effettuato nel corso del 2016, con convogli storici composti da carrozze d'epoca e locomotive diesel o a vapore, che hanno iniziato a percorrere nuovamente la valle. Questi treni storici hanno permesso di riscoprire il valore paesaggistico della ferrovia e di promuovere il territorio dell'Alta Val Tanaro attraverso eventi e iniziative culturali legate alle tradizioni locali.
L'esperienza dei treni storici ha evidenziato come la linea Ceva-Ormea possa assumere una nuova funzione all'interno del territorio, non più soltanto come infrastruttura di trasporto locale, ma come strumento di valorizzazione turistica e culturale della valle. Il passaggio dei convogli storici lungo il tracciato ferroviario ha infatti contribuito a riportare l'attenzione su questa infrastruttura ultracentenaria, sottolineando il valore del suo patrimonio tecnico, architettonico e paesaggistico.
Questo apre la possibilità di ottenere futuri finanziamenti per la realizzazione di nuovi scenari che potrebbero riportare la ferrovia al centro di un nuovo sviluppo turistico per tutta l'Alta Val Tanaro.

"Una tale opera non può e non deve rimanere abbandonata e ridursi ad un'irreversibile situazione di degrado che ne porterebbe alla demolizione."[34]

Parallelamente alle ipotesi di riattivazione della linea, il futuro della ferrovia Ceva-Ormea ha aperto nel tempo diversi scenari di trasformazione e riutilizzo dell'infrastruttura. In alcuni contesti italiani ed europei la dismissione di linee ferroviarie secondarie ha portato alla riconversione dei tracciati in percorsi ciclabili e greenways, trasformando l'infrastruttura ferroviaria in itinerari di mobilità lenta e cicloturismo, come avvenuto recentemente lungo la costa ligure in provincia di Imperia, dove la vecchia ferrovia sul mare è stata trasformata in un suggestivo percorso ciclopedonale.
Nel caso della Ceva-Ormea, tuttavia, il dibattito territoriale sembra orientarsi prevalentemente verso la riattivazione della ferrovia, infatti, negli ultimi anni sono state sviluppate analisi preliminari sullo stato dell'infrastruttura e sui costi necessari per il ripristino della linea. Gli studi condotti evidenziano la necessità di interventi di manutenzione e adeguamento dell'armamento ferroviario, delle opere civili e dei sistemi tecnologici di circolazione, con l'obiettivo di rendere nuovamente percorribile la tratta secondo gli standard di sicurezza attuali. L'Agenzia della Mobilità Piemontese ha dichiarato tramite un documento sulle linee ferroviarie sospese una previsione di riapertura del servizio ferroviario entro il 2028,[35] riportando i treni lungo la valle dopo oltre un decennio dalla sospensione del traffico ordinario. Il 19 gennaio 2026, la Regione Piemonte lo ha confermato, annunciando ufficialmente la volontà di riaprire la linea, con la previsione di un investimento complessivo, stimato da RFI, di circa 50 milioni di euro.[36] Infine la linea Ceva-Ormea viene riconosciuta come infrastruttura strategica non solo per i pendolari, ma anche alle possibilità turistiche del territorio in relazione alle bellezze ambientali e culturali dell'area.
In questo scenario, il tema della possibilità di realizzare un percorso ciclabile non viene necessariamente interpretata come alternativa alla ferrovia, ma piuttosto come un'infrastruttura complementare capace di integrarsi con il sistema ferroviario esistente, e le architetture ferroviarie dismesse e sottoutilizzate potrebbero essere oggetto di interventi di riqualificazione e riuso capaci di supportare nuove forme di fruizione del territorio legate alla mobilità lenta e al cicloturismo, in relazione al progetto della ciclovia Svizzera–Mare, che attraversa la valle.

34. Giorgio Ferraris, *I racconti del Treno,* ArabFenice, 2015, pp. 198.
35. Agenzia della Mobilità Piemontese, Studio sulla linea ferroviaria Ceva-Ormea, nell'ambito degli Studi sulle linee ferroviarie sospese, Torino, 202
36. Pasquale De Vita, *La Regione per la riapertura della ferrovia Ceva-Ormea*, articolo su Piemonte Informa.

Parte 2

I CONFLITTI

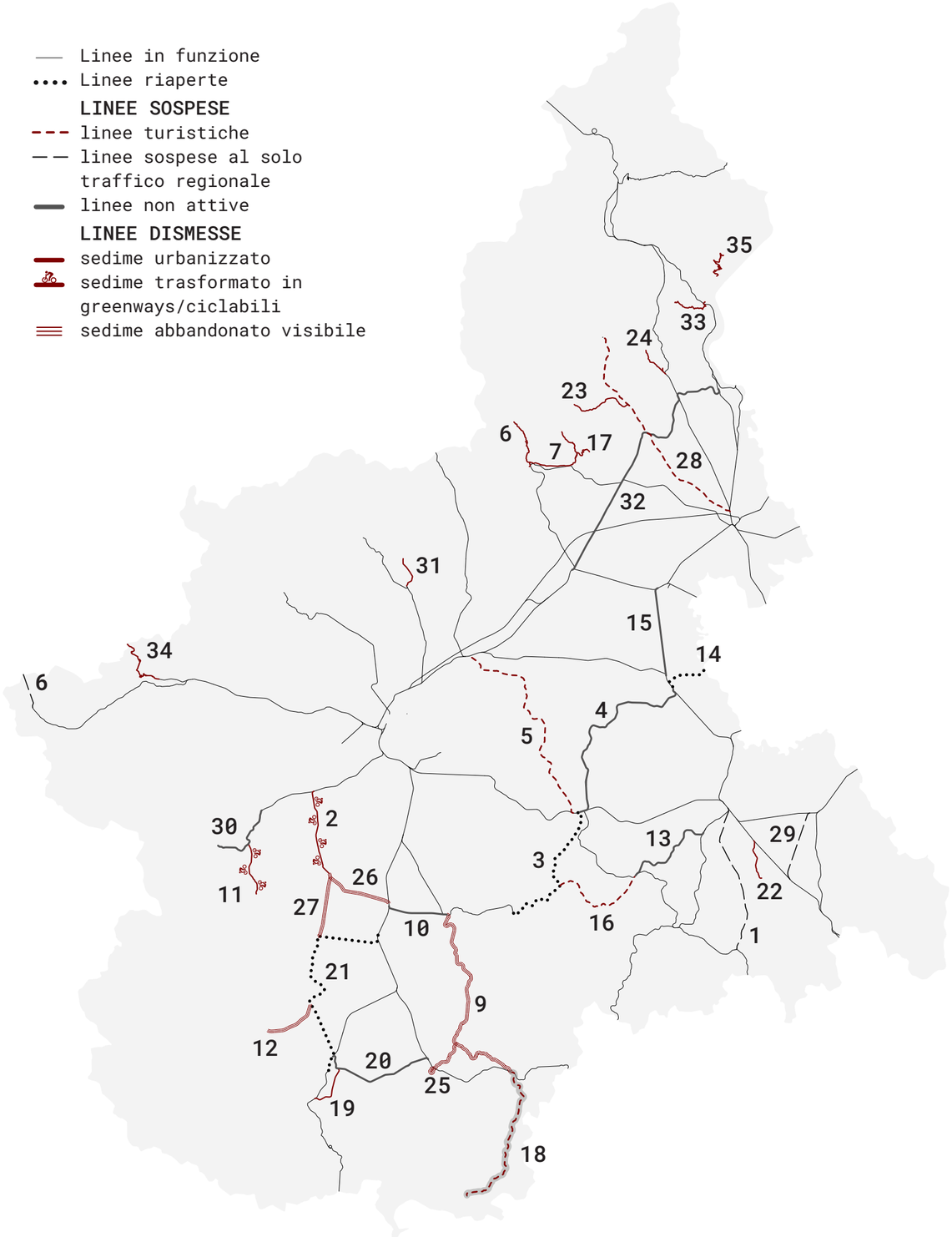
“L’espace (social) est un produit (social)”

Henri Lefebvre,
La production de l’espace, 1974

2.1

LINEE FERROVIARIE IN DISUSO,TRA TENSIONI E PROGETTI

Il Piemonte è una delle regioni italiane che presenta una delle più articolate reti ferroviarie, la quale si struttura attraverso una fitta trama di linee principali e secondarie. Come affrontato sinteticamente nella parte finale del capitolo precedente, a partire dall'inizio della seconda metà del Novecento, molte tratte hanno progressivamente perso la loro funzione originaria e il risultato odierno è una geografia ferroviaria stratificata, nella quale convivono linee pienamente attive, infrastrutture sospese e tracciati ferroviari ormai trasformati o scomparsi. Lungo le strade ferrate sorgono veri e propri corpi materici infrastrutturali senza anima, architetture in rovina che continuano a segnare il paesaggio nonostante la perdita della loro funzione originaria. Queste differenti situazioni non rappresentano soltanto esiti tecnici o economici, ma sono il risultato anche di scelte politiche e sociali che nel tempo hanno orientato il destino delle linee ferroviarie. Attorno a queste scelte si sviluppano spesso tensioni e visioni contrapposte sul futuro dei territori, tra ipotesi di riattivazione, abbandono o nuovi scenari di trasformazione. La cartografia proposta nella pagina seguente restituisce una lettura di questa condizione a livello regionale, distinguendo linee funzionanti, linee sospese, linee dismesse e tracciati trasformati, mostrando come queste numerose infrastrutture costituiscano un patrimonio rilevante da rivalorizzare.



Dalla lettura della cartografia emerge come il fenomeno della sospensione e della dismissione delle linee ferroviarie non sia circoscritto a singoli casi isolati, ma interessi una parte significativa della rete regionale. Accanto alle principali direttrici ancora operative si distribuiscono infatti numerosi tracciati che nel tempo hanno perso la propria funzione originaria ma continuano a strutturare il territorio attraverso la permanenza dei loro corridoi infrastrutturali. L'analisi è stata costruita attraverso l'integrazione di diverse fonti documentarie e cartografiche, tra cui "l'Atlante delle linee ferroviarie dismesse" pubblicato da Rete Ferroviaria Italiana[1], la documentazione prodotta dall'Agenzia della Mobilità Piemontese relativa alle linee sospese e riattivate e il database del sito "Ferrovie Abbandonate"[2], utilizzato come supporto per la ricostruzione dei tracciati, in particolare quelli storici.
Importante è distinguere le linee sospese dalle linee dismesse. Nel primo caso la ferrovia rimane generalmente integra e tecnicamente riattivabile, pur in assenza del servizio ferroviario; nel secondo caso, invece, la linea viene progressivamente dismessa, con la rimozione dei binari o la trasformazione del sedime ferroviario in altre forme di utilizzo. La cartografia mostra come i processi di trasformazione di queste infrastrutture siano stati finora limitati. Solo due tratte sono state convertite in percorsi ciclopedonali, altre riutilizzate come linee ferroviarie turistiche, mentre molte altre risultano oggi in stato di abbandono o in diversi casi, soprattutto i tracciati più antichi, sono stati progressivamente inglobati dall'espansione urbana, diventando in gran parte strade carrabili o percorsi agricoli.

1. Marcarini Albano; Rovelli Roberto, "Atlante italiano delle ferrovie in disuso", Firenze, Istituto Geografico Militare, 2018. p. 125
2. Agenzia della Mobilità Piemontese, ente pubblico che coordina e pianifica il trasporto pubblico regionale, "Linee ferroviarie sospese. Ceva–Ormea", versione 1.3, 27 aprile 2017.

1 Alessandria - Ovada
2 Ariasca - Moretta
3 Asti - Alba
4 Asti - Casale Monferrato
5 Asti - Chiavasso
6 Bardonecchia - Modane
7 Biella - Balma (FEB)
8 Biella - Valle Mosso (FEB)
9 Bra - Ceva
10 Bra - Cavallermaggiore
11 Bricherasio - Barge
12 Busca - Dronero
13 Cantalupo - Nizza Monferrato
14 Casale Monferrato - Mortara
15 Casale Monferrato - Vercelli
16 Castagnole delle L. - Nizza Monferrato
17 Castellazzo - Masserano
18 CEVA - ORMEA
19 Cuneo Gesso - Borso San Dalmazzo
20 Cuneo - Mondovì
21 Cuneo - Saluzzo - Savigliano
22 Frugarolo - Basaluzzo
23 Grignasco - Coggiola
24 Gozzano - Alzo
25 Mondovì - Bastia Mondovì
26 Moretta - Cavallermaggiore
27 Moretta - Saluzzo
28 Novara - Varallo
29 Novi - Tortona
30 Pinerolo - Torre Pellice
31 Rivarolo - Castellamonte
32 Santhià - Arona
33 Stresa - Mottarone
34 Susa - Bar Cenisio (FELL)
35 Verbania Intra - Premeno

In questo panorama è possibile individuare tre principali scenari di trasformazione delle linee ferroviarie in disuso, che rappresentano differenti modalità di reinterpretazione di queste infrastrutture lineari nel territorio, spesso legate allo sviluppo di nuove forme di mobilità lenta e di valorizzazione turistica dei territori attraversati.
Il primo riguarda la conversione completa dei tracciati in percorsi ciclopedonali e greenway, attraverso la trasformazione del sedime ferroviario in infrastrutture dedicate alla mobilità lenta. Come mostra la cartografia, in Piemonte, attualmente questo è avvenuto soltanto per due linee, ma sono stati avviati alcuni studi di fattibilità su altre linee dismesse.
Un secondo scenario, nel quale si prospetta la riapertura del servizio ferroviario, prevede invece la realizzazione di possibili linee tangenti, ovvero una coesistenza tra ferrovia e ciclabile. Questa possibilita permette di mantenere la funzione ferroviaria integrandola con nuovi sistemi di mobilità lenta lungo lo stesso corridoio territoriale, sfruttando il palinsesto dei manufatti ferroviari dismessi, riqualificandoli e convertendoli in strutture a servizio dei cicloviaggiatori.
Infine, un terzo scenario, dove emergono alcune soluzioni progettuali più sperimentali che ipotizzano infrastrutture ibride e reversibili, capaci di ospitare nel tempo differenti modalità di utilizzo dell'infrastruttura a seconda delle esigenze di mobilità e delle condizioni di utilizzo.
In molti contesti europei tali strategie sono state applicate in maniera differenziata, adattandosi alle specificità dei territori attraversati e alle condizioni infrastrutturali esistenti.

Conversione in greenway/ciclabile
trasformazione completa del tracciato ferroviario.

Linee tangenti: coesistenza tra ferrovia e ciclabile
affiancamento tra infrastrutture.

Infrastrutture ibride e reversibili
soluzioni sperimentali.





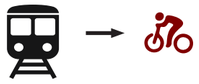






1°Scenario

Conversione in greenway/cilabile



Uno degli scenari più diffusi riguarda il tema del “Rails-to-trails”, ovvero convertire le linee ferroviarie dismesse in percorsi ciclo-pedonali e greenways. La linea perde la sua funzione originaria legata al trasporto su rotaie e viene reinterpretata come infrastruttura dedicata alla mobilità lenta. Dopo la dismissione dei binari, il tracciato ferroviario continua infatti a rappresentare una struttura lineare capace di organizzare percorsi e connessioni all’interno del paesaggio.
Il sedime ferroviario viene adattato alla mobilità ciclistica e pedonale, sfruttando la continuità del tracciato e le pendenze generalmente contenute delle tratte ferroviarie. In molti casi tali interventi assumono la forma di vere e proprie greenways, le quali sono nate da due concetti chiave che compongono il loro nome:
- green (verde) che non indica solo la vegetazione, ma include anche tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale, naturalistico, paesaggistico, storico architettonico e culturale;
- way (via,percorso) indica fisicamente le vie di comunicazione (strade, ferrovie, ciclabili, ecc.), ma rimanda anche all’idea di movimento. Va dunque sottolineato che “Greenway” non è sinonimo di pista ciclabile, anzi con questo termine vengono intercettate molteplici questioni. Essa è un vero e proprio corridoio territoriale dedicato alla mobilità non motorizzata che integrano la fruizione lenta con la valorizzazione paesaggistica e culturale dei territori attraversati e lo sviluppo sostenibile di aree in stato di abbandono. Questi percorsi possono includere spazi di sosta, punti informativi e servizi per i cicloviaggiatori, oltre al recupero di infrastrutture esistenti come stazioni, caselli, ponti, gallerie o altri manufatti ferroviari. A partire dagli anni Settanta del Novecento numerosi paesi hanno avviato programmi di riconversione delle linee ferroviarie dismesse in ciclabili o greenways. Tra i casi più significativi si possono citare il progetto “RAVeL in Belgio, la “Vias Verdes in Spagna, la “National Cycle Network” nel Regno Unito e il programma francese delle “Vèloroutes et Voies Vertes”, che hanno portato alla trasformazione di migliaia di chilometri di infrastrutture ferroviarie abbandonate in percorsi dedicati alla mobilità lenta. Queste esperienze mostrano come il riuso dei tracciati ferroviari in disuso rappresenti oggi una pratica diffusa a livello europeo per la valorizzazione territoriale e lo sviluppo del cicloturismo.
In Italia la situazione che si presenta è differente. I casi di riconversione sono sporadici e slegati gli uni dagli altri, nonostante negli ultimi anni si registri una crescente attenzione verso il riuso dei sedimi ferroviari per la mobilità ciclabile. Le regioni italiane che presentano la maggiore estensione di sedimi ferroviari riconvertiti in percorsi ciclabili sono il Veneto, con circa 165 km di tracciati recuperati, seguito dall’Emilia-Romagna, con circa 132 chilometri e Lombardia con circa 121 chilometri. Negli ultimi anni interventi significativi hanno interessato anche altre regioni, tra cui la Liguria, dove la riconversione della ferrovia costiera ha portato alla realizzazione della ciclovia della Riviera dei Fiori. Nonostante queste esperienze, molte regioni italiane con un consistente patrimonio di linee ferroviarie dismesse non hanno ancora sviluppato programmi strutturati di recupero dei sedimi ferroviari per la mobilità ciclabile. Il caso del Piemonte rientra tra questi, dove le uniche due tratte ferroviarie convertite in ciclabile sono la linea Ariasca - Moretta e Bricherasio - Barge, oggi conosciute come “Via delle Risorgive” e “Via della Pietra”.







2°Scenario

Linee tangenti: coesistenza ferrovia–ciclabile



Negli ultimi anni, in diversi contesti internazionali si è progressivamente diffusa una tipologia infrastrutturale definita “Rails-with-Trails” (RWT), espressione utilizzata per indicare percorsi ciclopedonali realizzati in affiancamento a linee ferroviarie attive all’interno dello stesso asse territoriale. In molti casi la ciclabile corre parallelamente ai binari mantenendo adeguate distanze di sicurezza e separazioni fisiche, oppure si inserisce negli spazi residuali tra ferrovia, corsi d’acqua e viabilità esistente, configurandosi come una linea tangente capace di affiancare la ferroviaria senza sostituirla. Questo scenario assume particolare interesse come riferimento progettuale per lo sviluppo di nuove forme di coesistenza tra infrastrutture ferroviarie e percorsi ciclabili, soprattutto nei territori caratterizzati dalla presenza di linee ferroviarie a traffico ridotto o inserite in luoghi compatibili con la mobilità lenta.
Il modello “Rail-with-Trail” è oggi diffuso in diversi paesi europei, dove rappresenta una strategia efficace per integrare trasporto ferroviario e mobilità lenta, favorendo forme di intermodalità e nuove tipologie di fruizione turistica dei territori attraversati. In Svizzera, ad esempio, numerosi percorsi ciclabili della rete nazionale “SchweizMobil”[5] si sviluppano in prossimità delle principali linee ferroviarie alpine.
Nel contesto italiano questa tipologia di scenario risulta ancora poco diffusa, ma presenta alcuni casi significativi nelle regione del Trentino-Alto Adige. Infatti, un caso significativo nel contesto italiano è rappresentato dalla ciclabile della Val Venosta, che collega il Passo Resia a Merano per circa 80 chilometri sviluppandosi lungo lo stesso corridoio territoriale della strada ferrata Merano–Malles. In questo caso la riattivazione del servizio ferroviario, avvenuta nel 2005, è stata affiancata dal mantenimento e dal potenziamento del percorso ciclabile, configurando un sistema integrato di mobilità ferroviaria e cicloturistica.
I manufatti ferroviari, come ponti, viadotti e sottovia possono essere sfruttati e reinterpretati come elementi di raccordo ciclopedonale, consentendo la continuità del percorso, rafforzando ancora di più il tema di coesistenza tra i due sistemi di viabilità. Come succede lungo la ciclabile dello Zillertal in affiancamento alla ferrovia della Zillertalbhn in Austria, dove i due percorsi condividono lo stesso ponte; o ad Albi in Francia dove, invece, il percorso ciclopedonale continua su una passerella agganciata ai piloni e strutturata tra le luci dello storico viadotto ferroviario.
Inoltre, come evidenziato dalle analisi precedenti, nonostante la presenza del servizio ferroviario attivo, molte architetture e strutture di servizio risultano oggi sottoutilizzate o dismesse, poiché il sistema ferroviario contemporaneo non richiede più alcune delle funzioni originarie. Questi spazi possono quindi essere riqualificati e riconvertiti in strutture a supporto della mobilità ciclabile e del cicloturismo, come punti di sosta, servizi per i viaggiatori o luoghi di accoglienza lungo il percorso.







3°Scenario

Infrastrutture ibride e reversibili



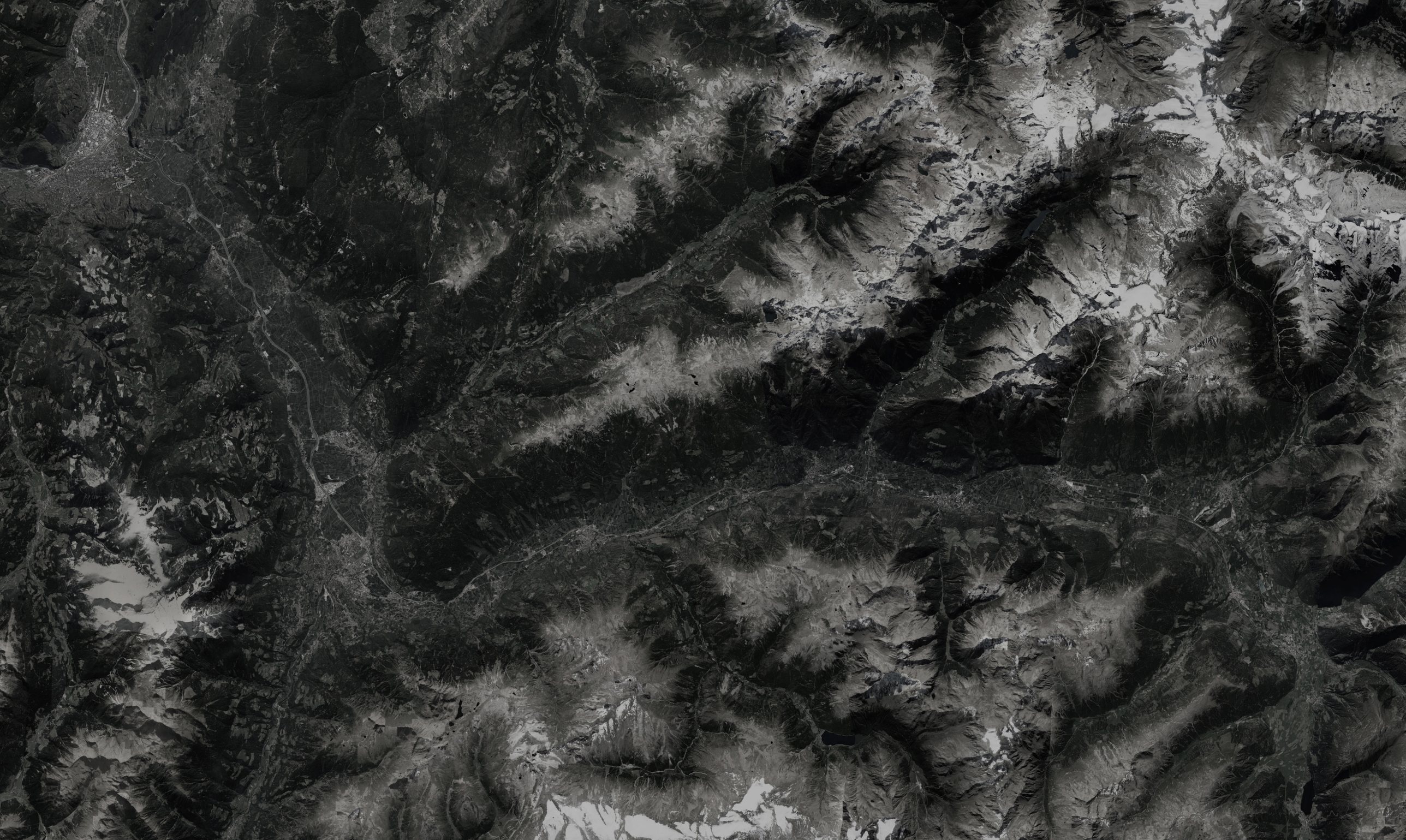
Il terzo scenario affronta il tema sperimentale delle infrastrutture ibride e reversibili, con l'obiettivo di realizzare un sistema che permetta di avere un percorso ciclabile non definitivo sopra le linee ferroviarie in disuso, senza smantellarle, una soluzione quasi unica nel panorama internazionale. Essa è nata dall'idea dell'artista Nino Ventura, ed è stata sviluppata con il contributo scientifico del Politecnico. A differenza dei modelli diffusi, costruire qualcosa sopra i binari è difficile perché non deve interferire con lo scartamento, non modificare il binario, permettere smontaggio rapido e garantire sicurezza, per questo la proposta è molto innovativa.
Da un'indagine condotta all'interno del progetto emerge che circa 2.000 chilometri di linee ferroviarie in disuso sul territorio italiano risultano potenzialmente riqualificabili anche mediante questo stistema ibrido. La ciclovia "Ri-REVERSE"[3] si caratterizza per il principio di reversibilità che ne guida la progettazione. La struttura, infatti, viene ancorata ai binari esistenti attraverso sistemi di fissaggio sicuri e non invasivi, senza richiedere lo smantellamento o la modifica dell'armamento ferroviario. In questo modo l'integrità dell'infrastruttura viene preservata e l'intervento può essere rimosso in tempi rapidi qualora si renda necessaria una riattivazione del servizio ferroviario, consentendo inoltre il possibile riutilizzo della struttura in altri contesti.
Il progetto promuove inoltre l'impiego di materiali riciclati. L'impalcato, le lastre e le balaustre di protezione sono realizzati in plastica riciclata, mentre la superficie di rotolamento e i cordoli laterali prevedono l'utilizzo di gomma riciclata derivante da "Pneumatici Fuori Uso" (PFU). Questa scelta consente di contribuire alla riduzione dei rifiuti e al contenimento dell'impiego di nuove materie prime. Allo stesso tempo, la conservazione dell'infrastruttura ferroviaria esistente permette di ridurre in modo significativo i costi e l'impatto ambientale degli interventi di smantellamento, di riqualificazione del sedime ferroviario e di gestione dei materiali di scarto che normalmente accompagnano la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili.
Questo approccio si inserisce nel più ampio dibattito internazionale sul riuso temporaneo e reversibile delle infrastrutture dismesse, che mira a sperimentare nuove modalità di utilizzo dei tracciati ferroviari senza comprometterne una possibile riattivazione futura.

"L'idea nasce da lontano, da quando oltre 15 anni fa mi trovai ad attraversare tutti i giorni una ferrovia dismessa. Fu allora che, attraversando i binari, cominciai a vedere una pista ciclabile"[4]

3. Politecnico di Torino, "Progetto Ri-Reverse: da linee ferroviarie in disuso a ciclovie", ricerca sviluppata con DIATI, DAD e DISEG
4. Dichiarazione di Nino Ventura riportata nel comunicato stampa del Politecnico di Torino, "Ri-Reverse – Conversione di linee ferroviarie in disuso in ciclovie", 31 marzo 2026.

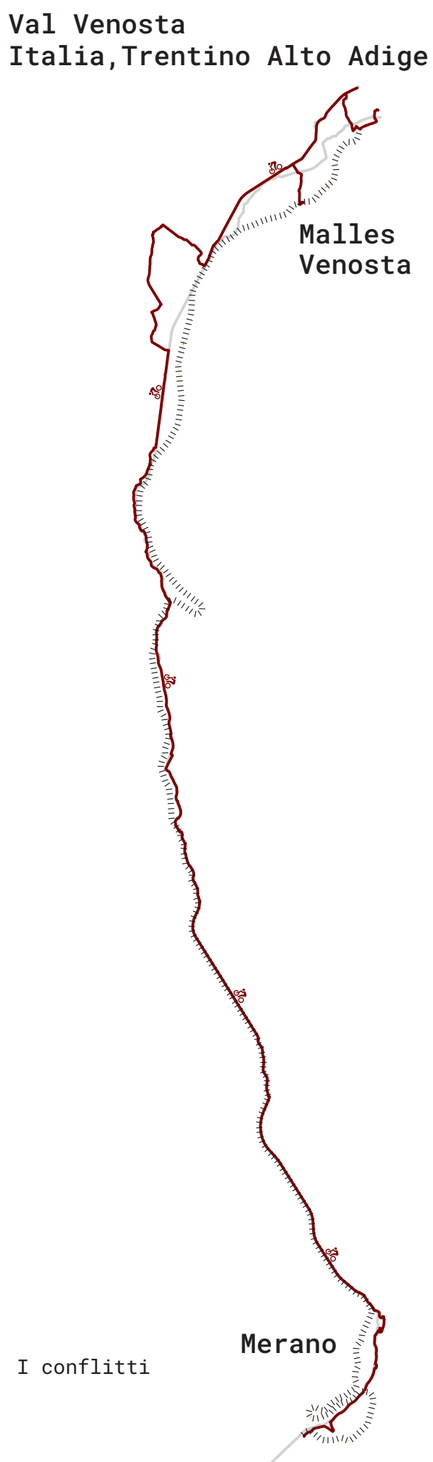
2.2 COESISTENZA CICLABILI, FERROVIE E MANUFATTI FERROVIARI

L'analisi precedente ha evidenziato come le linee ferroviarie in disuso o sottoutilizzate possano generare differenti scenari di trasformazione. Nel caso della ferrovia Ceva–Ormea, la presenza di un'infrastruttura ancora esistente, di un patrimonio architettonico diffuso lungo la linea e della affermata possibilità di riattivazione entro il 2028 del servizio suggeriscono di esplorare lo scenario di coesistenza tra ferrovia e mobilità ciclabile. Una configurazione di questo tipo non rappresenta un caso isolato, ma trova diversi esempi di successo, dove infrastrutture ferroviarie e percorsi ciclabili condividono lo stesso corridoio territoriale.
Per comprendere meglio le potenzialità e le criticità di questo modello, risultano particolarmente significativi due casi studio appartenenti al contesto alpino europeo: la valle dello Zillertal in Austria e la Val Venosta in Alto Adige. I due territori presentano caratteristiche morfologiche simili, essendo entrambe le valli attraversate da infrastrutture lineari e interessate da importanti flussi turistici legati alla mobilità lenta. Tuttavia, la relazione tra ferrovia e ciclovia si è sviluppata attraverso processi differenti, determinati da contesti amministrativi e culturali diversi, ma molto influenzati uno dall'altro.



La linea ferroviaria Merano–Malles, inaugurata nel 1906, venne sospesa nel 1990 a causa degli elevati costi di gestione e della progressiva riduzione del traffico ferroviario. Durante il periodo di inattività della linea si sviluppò un ampio dibattito sul suo futuro. Tra conflitti e possibili scenari proposti, iniziò a svilupparsi la ciclovia della Val Venosta in affiancamento al sedime ferroviario ancora in disuso. L'elevata frequentazione turistica generata dalla realizzazione della ciclovia ha contribuito a rafforzare l'interesse dell'amministrazione provinciale verso il recupero della linea. Un ruolo fondamentale in questo processo è stato svolto dalla Provincia autonoma di Bolzano, che grazie alle competenze speciali previste dallo Statuto di autonomia, che consente all'amministrazione provinciale di gestire direttamente infrastrutture di trasporto locale, nel 1999 ha potuto acquisire da Ferrovie dello Stato l'infrastruttura ferroviaria. In seguito, attraverso un importante intervento di riqualificazione e modernizzazione della linea si è scelto di investire nel recupero del servizio, il quale è tornato in funzione nel 2005 dopo oltre quindici anni di sospensione. Il risultato è oggi un sistema territoriale nel quale ferrovia e ciclovia convivono all'interno dello stesso corridoio di valle, contribuendo allo sviluppo turistico e alla mobilità locale. Uno degli aspetti più significativi di questo modello è rappresentato dalla forte integrazione tra bicicletta e trasporto ferroviario, infatti, molti cicloturisti percorrono la valle lungo la ciclovia per poi utilizzare il treno per il viaggio di ritorno. I convogli della linea Merano–Malles, quindi, sono dotati di numerosi spazi dedicati al trasporto delle biciclette. Inoltre, alcuni manufatti ferroviari lungo la linea, come la stazione di Malles, sono stati riqualificati e integrati con servizi per la mobilità ciclabile, ospitando punti di noleggio, ricarica e assistenza per i mezzi a due ruote. Dopo la riattivazione della linea, il numero di passeggeri è cresciuto rapidamente, passando da circa 1 milione di viaggiatori annui nei primi anni di esercizio a oltre 2 milioni di fruitori all'anno secondo i dati della Provincia autonoma di Bolzano e di STA – Strutture Trasporto Alto Adige. La ciclovia della Val Venosta, la quale costituisce uno dei tratti principali della Via Claudia Augusta, itinerario ciclabile internazionale che ripercorre l'antica strada romana tra l'area danubiana e l'Italia settentrionale, ha inciso fortemente sulla rivitalizzazione della stessa ferrovia. La bicicletta che salva il treno.

Fiume: Adige
Ciclovia: Venosta
Linea ferroviaria: Merano–Malles

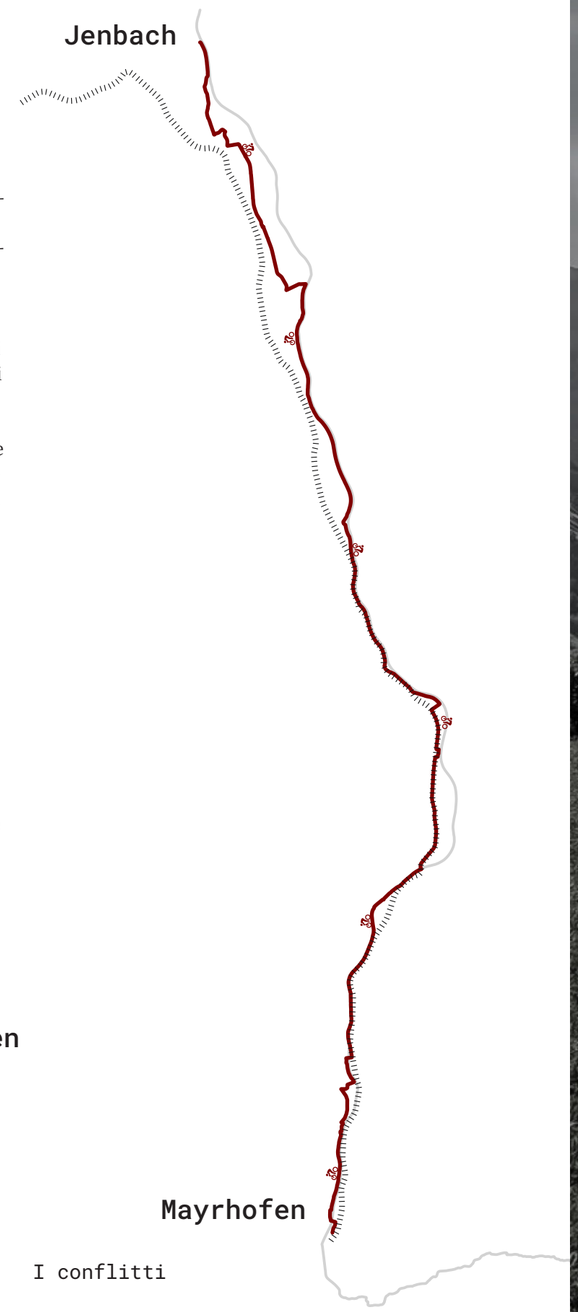






A differenza del caso della Val Venosta, dove la coesistenza tra ferrovia e ciclovia emerge da un processo conflittuale segnato dalla sospensione della linea e dal successivo dibattito sulla sua riattivazione, nel contesto della valle dello Zillertal nel Tirolo austriaco questo scenario nasce in modo più diretto. Qui la ferrovia non è mai stata dismessa e la realizzazione della ciclovia si inserisce fin dall'inizio all'interno di una cultura della mobilità che privilegia la coesistenza tra sistemi di trasporto. La ferrovia collega Jenbach a Mayrhofen per circa 32 chilometri attraversando la valle dello Zillertal, seguendo il corso del fiume Ziller e collegando i principali centri abitati presenti nella valle. Parallelamente al tracciato ferroviario si sviluppa la Zillertalradweg, uno dei principali percorsi cicloturistici della regione. In diversi tratti il percorso ciclabile è stato realizzato in affiancamento alla linea ferroviaria, in altri punti, invece, la ciclabile si discosta leggermente dai binari seguendo più da vicino il corso del fiume. Anche in questo caso, all'interno di questo sistema territoriale, le stazioni ferroviarie assumono un ruolo strategico, diventando punti di accesso alla ciclovia e nodi di intermodalità tra trasporto ferroviario e mobilità ciclabile. I ciclisti possono infatti utilizzare il treno per percorrere alcune tratte della valle e proseguire poi il viaggio lungo la ciclovia, configurando un sistema integrato di mobilità turistica e locale. In alcuni casi anche le infrastrutture ferroviarie contribuiscono alla continuità del percorso ciclabile, come ponti e sottopassi lungo la linea ferroviaria, i quali permettono il superamento di ostacoli naturali e infrastrutturali, ospitando talvolta passaggi ciclopedonali che consentono alla ciclovia di attraversare la valle mantenendo il rapporto con il corridoio ferroviario. Questo esempio nello specifico mostra un ponte ferroviario che viene allargato per l'affiancamento del passaggio ciclabile, rafforzando ulteriormente la coesistenza tra ferrovia e ciclovia, dove i due tracciati condividono il medesimo corridoio territoriale valorizzando al tempo stesso il paesaggio della valle e le infrastrutture esistenti. La diffusione di modelli di mobilità lenta integrata con il trasporto ferroviario nel contesto tirolese austriaco ha probabilmente contribuito a influenzare anche le politiche di mobilità adottate nel vicino territorio altoatesino, dove negli anni successivi si è affermato un modello simile di integrazione tra ferrovia e cicloturismo, come dimostra il caso della Val Venosta.

Valle Ziller
Austria, Tirolo



Fiume: Ziller
Ciclovia: Zillertal
Linea ferroviaria: Jenbach–Mayrhofen



Gli esempi affrontati mostrano come la coesistenza tra ferrovie e percorsi ciclabili siano tecnicamente realizzabili all'interno dello stesso asse territoriale. Queste soluzioni, infatti, dimostrano come, dal punto di vista tecnico e progettuale, l'affiancamento tra ferrovia e ciclovia possa essere realizzato attraverso accorgimenti, come l'utilizzo di barriere di protezione, scarpate o fasce verdi di separazione tra i due sistemi di mobilità. Nel contesto italiano, tuttavia, la realizzazione di infrastrutture in prossimità delle linee ferroviarie deve confrontarsi con specifici vincoli normativi legati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Il "*DPR 753/1980*"[5] stabilisce infatti una fascia di rispetto di trenta metri dalla rotaia più vicina, all'interno della quale la realizzazione di nuove opere è consentita solo previa autorizzazione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, in Italia RFI. Questo vincolo non impedisce in senso assoluto la realizzazione di percorsi ciclabili in affiancamento alla ferrovia, ma richiede l'attivazione di procedure autorizzative e accordi istituzionali tra gli enti coinvolti. L'autorizzazione può essere concessa quando la sicurezza, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano. Il caso della Val Venosta rappresenta in questo senso un esempio particolarmente significativo. In Alto Adige la Provincia autonoma di Bolzano dispone infatti di competenze legislative e amministrative specifiche in materia di mobilità e infrastrutture, che le hanno consentito nel corso degli anni di sviluppare politiche territoriali fortemente orientate alla mobilità sostenibile. Come descritto precedentemente, dopo la sospensione del servizio ferroviario negli anni Novanta, la provincia di Bolzano ha acquisito la linea Merano-Malles da Ferrovie dello Stato, riattivandola nel 2005 e sviluppando parallelamente una rete ciclabile di valle che corre per lunghi tratti in affiancamento alla strada ferrata. Una dinamica simile si riscontra anche lungo la Val Pusteria, sempre all'interno del territorio della Provincia autonoma di Bolzano, dove la ciclovia della Pusteria si sviluppa per ampi tratti in prossimità della linea ferroviaria Fortezza-San Candido-Lienz, configurando un sistema territoriale nel quale treno e biciletta convivono lungo lo stesso fondovalle. Questi esempi evidenziano come la possibilità di realizzare infrastrutture ciclabili in affiancamento alle ferrovie dipenda non solo da questioni tecniche, ma anche dal contesto normativo e amministrativo entro cui tali interventi vengono progettati. Nei territori caratterizzati da una maggiore autonomia istituzionale e da politiche territoriali orientate alla mobilità sostenibile, la coesistenza tra ferrovia e ciclovia risulta infatti più facilmente realizzabile. Comprendere i vincoli normativi e le dinamiche amministrative che regolano l'utilizzo dei corridoi infrastrutturali diventa infatti un passaggio fondamentale per valutare le possibili trasformazioni della linea Ceva-Ormea e il ruolo che essa potrebbe assumere all'interno di un sistema integrato tra trasporto ferroviario, mobilità lenta e valorizzazione turistica.

5. Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, art. 49 e ss., relativo alle fasce di rispetto e alle opere in prossimità delle linee ferroviarie.

Alla luce di queste considerazioni, la realizzazione di sistemi di mobilità integrata dipende infatti dalla capacità di coordinare differenti attori, normative e visioni territoriali, spesso portatori di interessi differenti sul futuro delle infrastrutture esistenti. Il caso della linea Ceva-Ormea si inserisce pienamente all'interno di questo quadro. La presenza simultanea di una linea ferroviaria sospesa ma potenzialmente riattivabile e di un corridoio territoriale attraversato da assi cicloturistici, come la Via del mare, rende infatti questo contesto particolarmente significativo per indagare le dinamiche di confronto tra differenti attori istituzionali, territoriali e sociali. Risulta, quindi, importante valutare la possibile accettazione collettiva della realizzazione di un sistema infrastrutturale basato su linee tangenti, nel quale la mobilità ciclabile potrebbe contribuire al rilancio di una ferrovia che nel tempo ha perso parte della propria importanza e, allo stesso tempo, favorire la valorizzazione di un territorio oggi in difficoltà dal punto di vista economico, ricco di risorse culturali e paesaggistiche. Le differenti posizioni emerse nel dibattito pubblico degli ultimi anni mostrano come il futuro della linea Ceva-Ormea sia oggi al centro di un confronto tra visioni e aspettative differenti sullo sviluppo del territorio. A titolo esemplificativo, di seguito vengono riportate alcune citazioni emerse in discussioni pubbliche tra cittadini e frequentatori della valle.

6. Commenti pubblicati sulla pagina Facebook "Ferrovia del Tanaro", rappresentativi di opinioni e posizioni espresse da cittadini e membri delle comunità dell'Alta Val Tanaro sul futuro della ferrovia Ceva–Ormea.

"Con i problemi della statale 28 e il ponte di Pieve di Teco in pericolo, la Val Tanaro si trova in mezzo al nulla e per spostarsi bisogna fare chilometri. Il nostro entroterra ha bisogno di un treno per viaggiare!"[6]

"Fare una bella ciclabile come hanno fatto a Imperia..sarebbe un buon modo per rivalutare lo spazio"[6]

"Se il nuovo servizio viaggiatori saprà dare piena considerazione anche al cicloturismo, avrà senso sviluppare un percorso ciclabile parallelo, perché l'integrazione treno+bici è una formula vincente. Non solo in chiave cicloturistica, ma anche negli spostamenti fra paese e paese."[6]

2.3

IL CASO DELL'ALTA VAL TANARO, CONFLITTI E ATTORI LOCALI

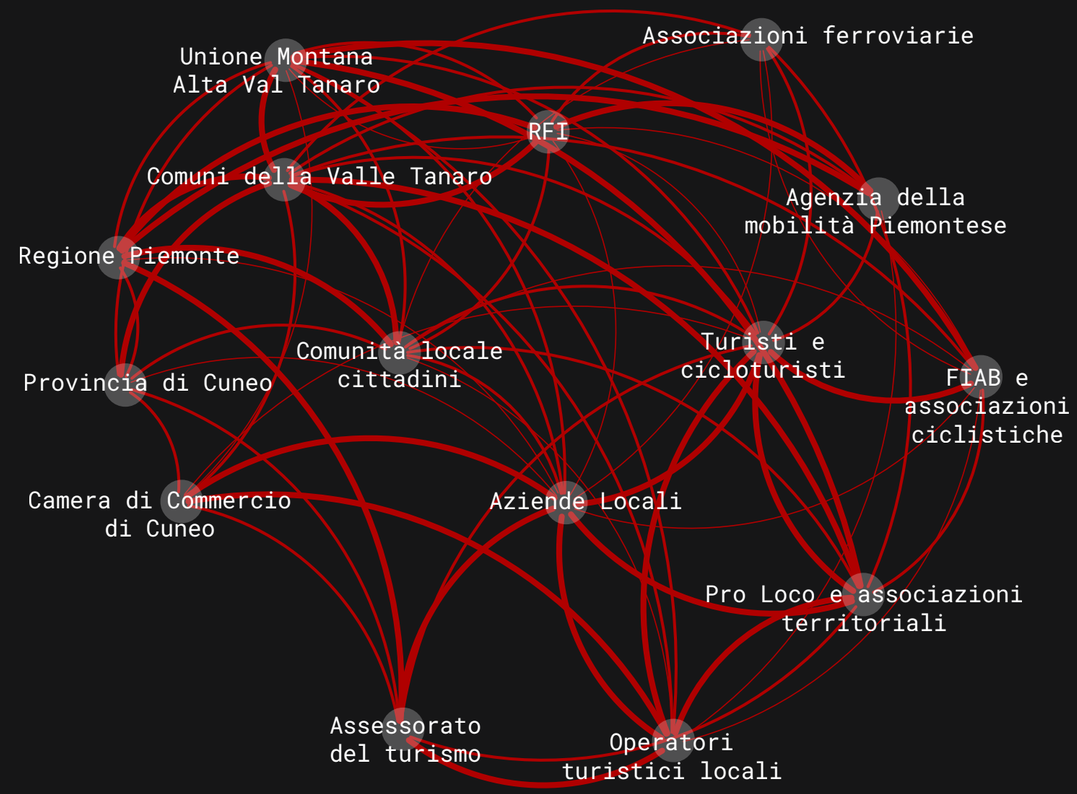
Come emerso nei capitoli precedenti, il futuro delle linee ferroviarie secondarie non dipende esclusivamente da valutazioni tecniche, economiche o infrastrutturali, ma si inserisce all'interno di processi decisionali complessi nei quali intervengono attori istituzionali, territoriali, economici e sociali. Comprendere tali dinamiche assume un ruolo centrale ai fini della ricerca, poiché la definizione di una possibile strategia per il futuro della linea deve tenere conto delle diverse esigenze degli attori coinvolti. L'obiettivo è comprendere in che modo i differenti interessi si siano costruiti, quali soggetti abbiano assunto un ruolo maggiormente rilevante e quali possibilità di convergenza possano emergere tra necessità contrapposte. Tale passaggio risulta particolarmente importante rispetto all'accettazione sociale del concetto di "linee tangenti", sviluppato nel lavoro come possibile configurazione di coesistenza tra ferrovia e mobilità ciclabile.
L'analisi degli attori e delle controversie è stata costruita tramite l'indagine delle principali fonti ufficiali e mediatiche relative al dibattito sulla linea ferroviaria Ceva-Ormea e sulla mobilità ciclabile nell'Alta Val Tanaro. Sono stati presi in considerazione documenti della Regione Piemonte e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, articoli di stampa locale e nazionale, comunicati pubblici e materiali prodotti dalle associazioni e dalle realtà territoriali interessate ai temi della mobilità ferroviaria e cicloturistica. A tali fonti è stata affiancata una lettura delle tendenze di ricerca online attraverso strumenti come "Google Trends"[7], utilizzati come supporto per riconoscere la ricorrenza e l'intensificazione di alcuni temi nel dibattito pubblico nel corso del tempo.

7. Google Trends è uno strumento di Google che consente di osservare l'andamento relativo dell'interesse di ricerca per determinati termini nel tempo e nello spazio.

Il metodo adottato per analizzare gli attori, i conflitti e l'accettazione sociale del progetto, fa riferimento agli studi sulla cartografia delle controversie sviluppati da Tommaso Venturini, e Anders Kristian Munk, entrambi sociologi e ricercatori nell'ambito dei metodi digitali, che nel volume "*Controversy Mapping. A Field Guide*", descrivono la mappatura come uno strumento utile a ricostruire attori, relazioni e differenti posizioni che si formano intorno a un conflitto. Tale controversia non viene quindi considerata soltanto come una contrapposizione tra favorevoli e contrari, ma come un sistema di relazioni capace di modificarsi nel tempo. Inoltre, Venturini parla esplicitamente del problema del rapporto tra ricchezza dell'informazione e leggibilità e propone l'uso di veri e propri atlanti, cioè più mappe che visualizzano lo stesso fenomeno in modi differenti.
Da qui la scelta dello sviluppo di questa analisi tramite tre passaggi. In primo luogo, viene ricostruita la rete degli attori coinvolti e delle relazioni che intercorrono tra essi attraverso il software "Gephi". Successivamente la "Controversy Map", la quale, introduce la dimensione temporale, mettendo in relazione gli stessi soggetti con i principali momenti che hanno caratterizzato il dibattito sulla linea. Infine, i risultati delle due rappresentazioni vengono interpretati attraverso il concetto di "Social License to Operate", assunto come strumento per valutare il livello di accettabilità sociale del progetto.
Il software "Gephi"[8] ha permesso di restituire graficamente una rete complessa di relazione tra i diversi attori coinvolti, attraverso nodi e collegamenti, facilitando la lettura delle interazioni tra i differenti soggetti e consentendo di individuare gli attori maggiormente connessi all'interno del sistema. Ciascun attore è stato inserito come nodo della rete e posto in relazione bidirezionale con i soggetti con i quali presenta rapporti di carattere istituzionale, amministrativo, territoriale, economico o sociale, rilevanti rispetto ai fini del progetto. La costruzione delle relazioni deriva dall'analisi delle fonti relative alla Ceva-Ormea, dalle competenze attribuite ai differenti soggetti e dalle iniziative sviluppate sul territorio. A ciascun collegamento è stato attribuito un valore compreso tra 1 e 3, utilizzato per indicare qualitativamente l'intensità della relazione. Il peso viene restituito attraverso il diverso spessore degli archi, permettendo di riconoscere visivamente le connessioni più rilevanti. Tale attribuzione non costituisce una misurazione quantitativa del comportamento degli attori, ma uno strumento interpretativo finalizzato a ordinare e confrontare in una unica mappa le relazioni individuate.

8. Gephi è un software open source per l'analisi e la visualizzazione di reti complesse. Consente di rappresentare graficamente nodi e archi, attribuire pesi alle relazioni e osservare la struttura generale della rete e il diverso grado di connessione tra i soggetti coinvolti.

MAPPATURA DEGLI ATTORI COINVOLTI



La mappatura delle controversie mostra come gli attori precedentemente individuati vengono messi in relazione con alcuni dei principali momenti che hanno caratterizzato il dibattito sulla Ceva-Ormea. A partire dall'analisi delle relazioni svolta nella fase precedente, gli attori sono stati successivamente distinti tra principali e secondari, in funzione del ruolo assunto all'interno della controversia e della capacità di incidere sui processi decisionali e territoriali. La classificazione non rappresenta quindi una gerarchia assoluta, ma una lettura derivata dalla struttura delle relazioni individuate.
Gli attori vengono rappresentati nei momenti nei quali è stato individuato un coinvolgimento significativo. La simbologia distingue la partecipazione diretta, quella indiretta e le situazioni nelle quali emerge una presa di posizione o un'iniziativa specifica. L'assenza di un simbolo non indica quindi l'estraneità di un soggetto alla controversia nel suo complesso, ma la mancanza di un coinvolgimento sufficientemente rilevante rispetto allo specifico momento considerato. La dimensione dei cerchi posti lungo la sequenza temporale restituisce invece una valutazione qualitativa dell'intensità del dibattito. Tale rappresentazione non assume valore statistico, ma permette di individuare le fasi nelle quali la questione ha acquisito maggiore rilevanza nelle fonti analizzate.
In una prima fase il confronto appare concentrato soprattutto sul mantenimento della funzione ferroviaria e sulla sospensione del servizio. Successivamente entrano nel dibattito la valorizzazione turistica della linea e, in maniera sempre più forte, i temi della mobilità ciclabile e del cicloturismo. Negli anni più recenti il ritorno della prospettiva di riattivazione ferroviaria determina quindi una sovrapposizione tra esigenze differenti.
Il conflitto non appare più riconducibile a una semplice alternativa tra ferrovia e ciclovia, ma a un sistema nel quale le due infrastrutture possono assumere funzioni complementari. È proprio questa condizione a costituire il principale risultato della mappatura e a fornire una base interpretativa alla strategia delle "linee tangenti" sviluppata nella proposta progettuale.

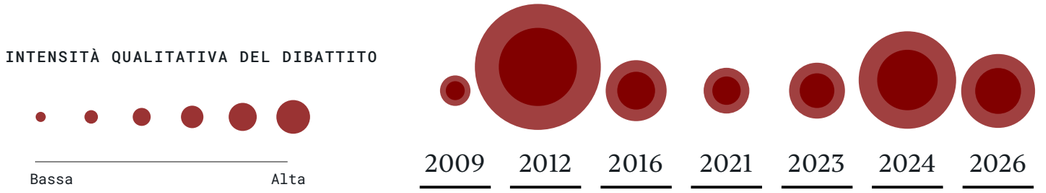
LEGENDA

- ● Coinvolgimento diretto
- ○ Coinvolgimento indiretto
- ▲ Presa di posizione/iniziativa

Assenza di simbolo = mancanza di un coinvolgimento esplicito o documentato in corrispondenza dell'evento.

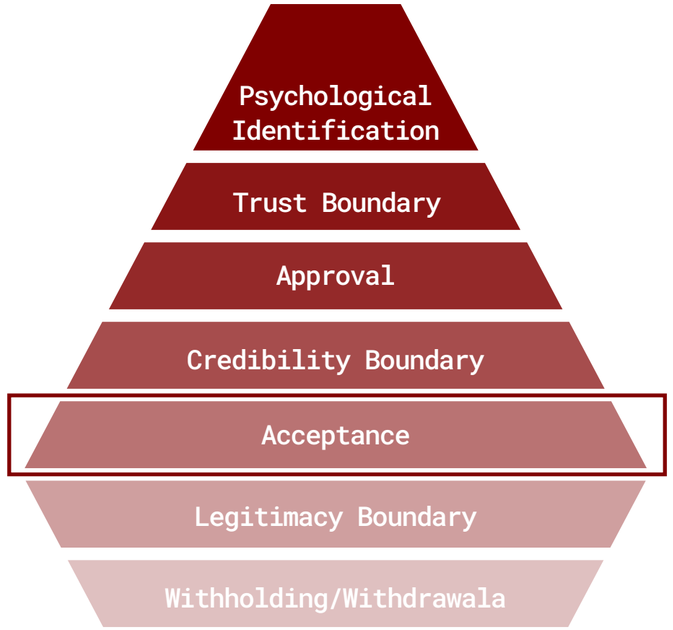
2009_ Prime iniziative locali di valorizzazione della linea
2012_ Dibattito sulla soppressione e sospensione del servizio
2016_ Avvio dei treni storici e progetto turistico
2021_ Riapertura del dossier sulle linee sospese
2023_ Rafforzamento della strategia ciclabile in Alta Val Tanaro
2024_ Annuncio della possibile riapertura entro il 2028
2026_ Dibattito istituzionale, pre-fattibilità, costi e volontà di riattivazione

MAPPATURA TEMPORALE DELLA CONTROVERSIA



In conseguenza alle analisi precedenti e alla ricostruzione della situazione complessiva attuale, la ricerca introduce un ulteriore livello interpretativo relativo al grado di accettazione sociale delle possibili trasformazioni della linea Ceva-Ormea. A questo scopo viene utilizzato il concetto di "Social License to Operate", un quadro tramite il quale interpretare il rapporto tra un progetto, la comunità e gli attori coinvolti.
La "Social License to Operate" è stata descritta attraverso differenti modelli interpretativi. Un riferimento fondamentale è rappresentato dagli studi di Ian Thomson e Robert G. Boutilier, studiosi delle relazioni tra imprese, progetti e comunità locali, che nel 2011 hanno sviluppato un modello multilivello della "SLO" basato su una progressione che parte da "Withholding/Withdrawal", il quale identifica una situazione di rifiuto o mancata concessione della licenza sociale, prosegue con "Acceptance", il quale indica il riconoscimento della legittimità del progetto, e "Approval" che corrisponde a un livello più elevato di credibilità e sostegno, fino ad arrivare a "Psychological Identification" rappresenta la condizione più avanzata, fondata su un rapporto consolidato di fiducia e identificazione. I quattro livelli vengono separati da confini chiamati: "Legitimacy Boundary", "Credibility Boundary" e "Trust Boundary", quindi attraverso condizioni crescenti di legittimità, credibilità e fiducia. A partire da tale impostazione, Hanabeth Luke, ricercatrice sui conflitti territoriali e sulle trasformazioni dell'uso del suolo, ha proposto nel 2017 il "*diamond model of social license to operate*"[9], rielaborando il modello originario in una forma capace di rappresentare in modo più articolato anche il percorso inverso, legato alla perdita della licenza sociale, al rifiuto e alla resistenza da parte delle comunità.
Nel presente lavoro viene adottata questa rappresentazione come riferimento grafico per interpretare il caso della Ceva-Ormea.
A differenza di casi nei quali questo metodo viene applicato a processi con forme di partecipazione diretta, in questa circostanza non viene utilizzato per certificare un consenso già espresso nei confronti della proposta progettuale, e ne assume quindi, un carattere prevalentemente analitico e progettuale. Nel caso in oggetto, le condizioni di rapporti tali non risultano invece ancora presenti rispetto alla proposta delle "linee tangenti", la quale non è stata sottoposta a un confronto diretto con gli attori individuati.
Per questo motivo non è possibile attribuire alla proposta un livello pieno di "Approval". L'analisi consente tuttavia di individuare una condizione di "Acceptance", prossima alla soglia dell'"Approval", in quanto la configurazione progettuale risulta compatibile con le principali istanze emerse dalla mappatura, pur non essendo stata oggetto di un confronto diretto con gli stakeholder. A rafforzare questa interpretazione contribuisce anche l'evoluzione più recente del caso. Come precedentemente analizzato, le iniziative istituzionali mostrano una volontà di procedere verso la riattivazione della Ceva-Ormea, mentre parallelamente il territorio sviluppa strategie legate alla mobilità ciclabile, anche attraverso il progetto della ciclovia Svizzera-Mare, la quale si relaziona direttamente con il corridoio ferroviario. Tali condizioni mostrano un progressivo avvicinamento all'"Approval", senza consentire tuttavia di considerarlo pienamente raggiunto, poiché permangono questioni tecniche, operative ed economiche ancora da risolvere.
La proposta progettuale si inserisce quindi in una fase di transizione, comunque andando verso una direzione orientata alla coesistenza tra infrastruttura ferroviaria, ciclovia e valorizzazione del patrimonio esistente.

9. Hanabeth Luke, "Social resistance to coal seam gas development in the Northern Rivers region of Eastern Australia: Proposing a diamond model of social license to operate", "Land Use Policy", vol. 69, 2017, pp. 266–280.



Parte 3
IL PROGETTO

La numerazione progressiva delle figure è adottata a partire dalla parte 3, in corrispondenza dello sviluppo progettuale.

“La parola ‘tipo’ non rappresenta tanto l’immagine d’una cosa da copiarsi o imitarsi perfettamente, quanto l’idea d’un elemento che deve egli stesso servire di regola al modello[...]”

Antoine-Chrysostôme Quatremère de Quincy,
Encyclopédie Méthodique, 1825

3.1

LA CICLOVIA IN AFFIANCAMENTO ALLA FERROVIA

Negli strumenti di pianificazione i tracciati cicloturistici sono generalmente rappresentati come una linea definita attraverso percorsi GPS che seguono l'asse infrastrutturale principale della valle, come per la ciclovia Svizzera-Mare che nel tratto compreso tra Ceva e Ormea, coincide in gran parte con la SS28. In questa forma il tracciato assume il ruolo di strumento di indirizzo territoriale, individuando il corridoio della ciclovia senza tuttavia definire un vero progetto infrastrutturale.
Il lavoro progettuale affrontato ha quindi sviluppato un passaggio verso la fase attuativa della ciclovia, attraverso lo studio di un tracciato costruito a partire dalla viabilità e dai percorsi esistenti più adatti alla mobilità ciclabile, come strade secondarie, tracciati storici, percorsi agricoli e tratti ciclabili già esistenti.
In diversi tratti la ciclovia si sviluppa parallelamente alla strada ferrata, mentre in altri si avvicina al fiume Tanaro, occupando anche la sponda opposta del corso d'acqua rispetto al sedime ferroviario e adattandosi alla morfologia del fondovalle. Il tracciato utilizza inoltre alcuni segmenti del percorso ciclopedonale del Tanaro, integrando infrastrutture già presenti all'interno del sistema della mobilità lenta locale. Il progetto prevede anche una serie di connessioni e percorsi di accessibilità che collegano il tracciato ciclabile ai principali manufatti ferroviari presenti lungo la linea. Le stazioni assumono così il ruolo di nodi di interscambio, ospitando funzioni ibride rivolte sia ai viaggiatori ferroviari sia ai cicloviaggiatori, mentre alcuni caselli oggi abbandonati vengono individuati come possibili strutture di supporto al percorso cicloturistico, con la prospettiva di una loro riqualificazione.
Nelle pagine seguenti il tracciato ciclabile viene analizzato attraverso una sequenza di frame cartografici che ne illustrano lo sviluppo lungo la valle e le diverse condizioni territoriali con cui il progetto si confronta.

La ciclovia inizia nel centro urbano di Ceva, in prossimità della stazione ferroviaria, che rappresenta il principale punto di accesso intermodale tra mobilità ciclabile e trasporto ferroviario della valle. La presenza della stazione consente infatti l'integrazione tra treno e bicicletta, offrendo la possibilità di raggiungere il percorso ciclabile attraverso i collegamenti ferroviari regionali che convergono a Ceva, tra cui la linea Torino–Savona. Il tracciato, in questa fase iniziale, utilizza una combinazione di percorsi pedonali e viabilità secondaria, privilegiando strade a bassa intensità di traffico che consentono una percorrenza sicura all'interno della città. Uscendo progressivamente dal centro abitato, la ciclovia si confronta con la presenza di un rilievo collinare che chiude l'area urbana di Ceva. Per evitare pendenze eccessive e garantire una percorrenza ciclabile più agevole, il percorso si discosta temporaneamente dal fiume e utilizza un breve tratto in affiancamento alla viabilità provinciale, sfruttando una sede stradale con andamento altimetrico più favorevole. Superato questo tratto, il tracciato raggiunge l'area della centrale idroelettrica di Ceva, dove le condizioni morfologiche del territorio rendono necessario l'inizio di un breve tratto di nuova realizzazione. Questo segmento del percorso ciclabile si sviluppa affiancando un canale artificiale collegato al sistema della centrale, consentendo di collegarsi nuovamente alla viabilità esistente evitando un tratto di strada esistente caratterizzato da pendenze troppo elevate per una percorrenza ciclabile agevole.
La linea ferroviaria Ceva-Ormea, invece, inizialmente è distanziata dal tracciato ciclabile, in quanto si sviluppa sul lungo viadotto di Ceva e successivamente all'interno di una galleria. [Fig 1]

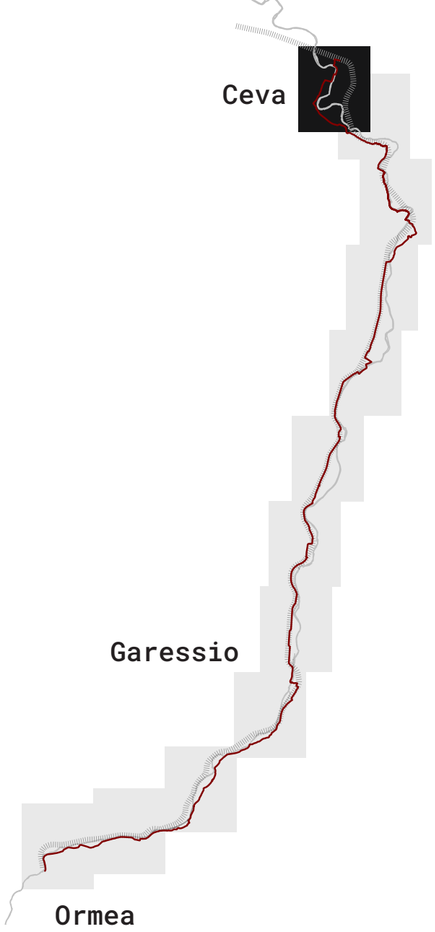
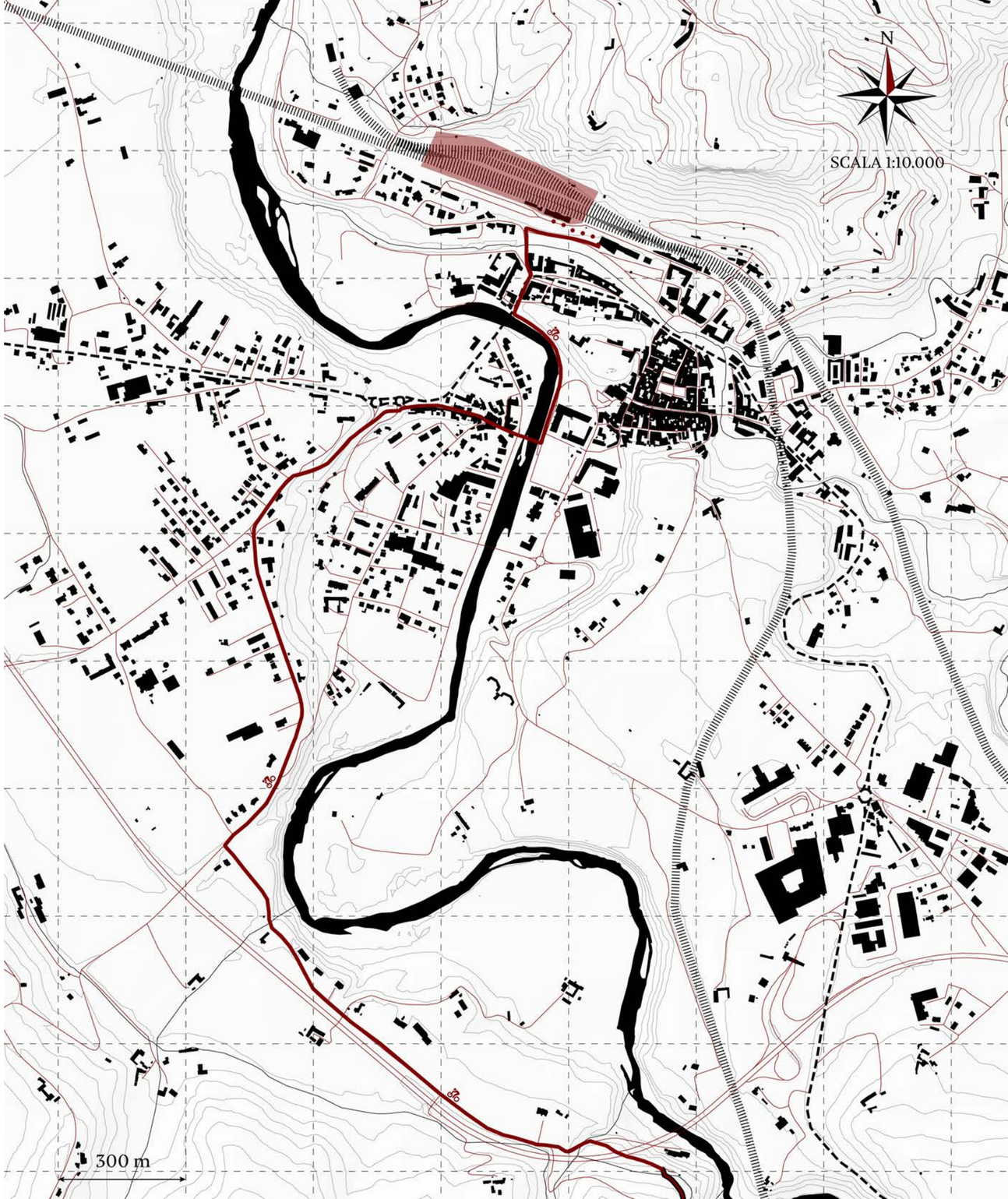


Fig. 1–12. Nelle pagine successive. Sequenza dei dodici frame cartografici che rappresentano il nuovo percorso ciclabile in relazione alla ferrovia. Elaborazione su base cartografica BDTRE - Base Dati Territoriale di Riferimento degli Enti, Geoportale Piemonte.

CONTESTO
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI
- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



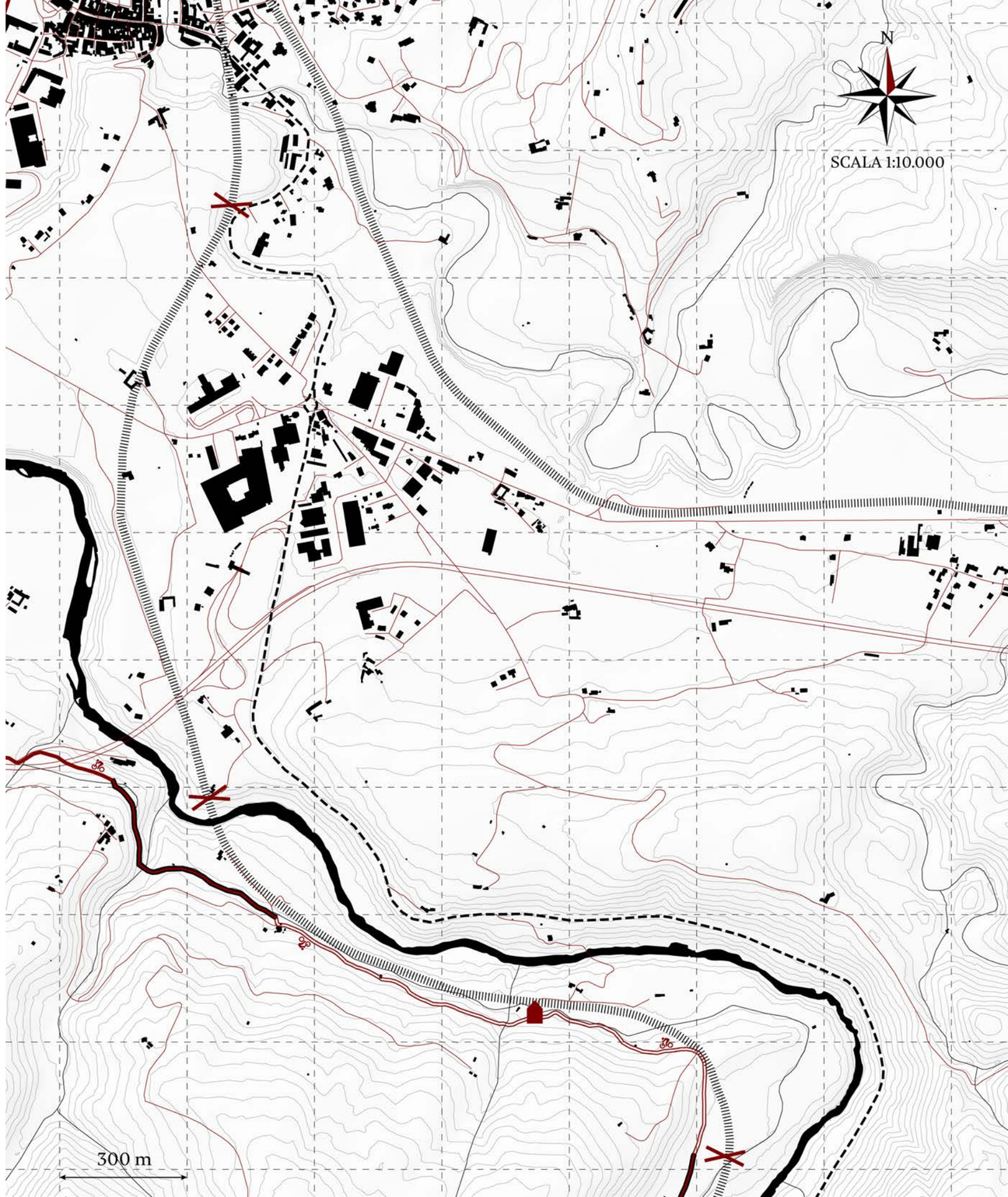
Il primo tratto di nuova realizzazione in prossimità della centrale idroelettrica di Ceva si sviluppa mantenendosi in affiancamento al canale artificiale collegato al sistema della centrale. Questo breve segmento consente di collegarsi a una strada sterrata agricola esistente che si sviluppa parallelamente alla strada ferrata.
In questa parte si incontra inoltre uno dei caselli ferroviari presenti lungo la linea, il primo che nel progetto viene riqualificato assumendo un ruolo all'interno del sistema ciclabile. Alcuni di questi manufatti, in ottica progettuale, diventano infatti punti di riferimento lungo l'itinerario e possibili luoghi di supporto per i cicloviaggiatori.
La strada sterrata esistente termina in prossimità di un casolare isolato, dove la continuità del percorso ciclabile viene nuovamente garantita attraverso un secondo breve tratto progettuale. Questo segmento si sviluppa ancora una volta in affiancamento al canale collegato alla centrale idroelettrica, consentendo di superare la discontinuità della viabilità esistente e di proseguire lungo il tracciato della ciclovia.



CONTESTO
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

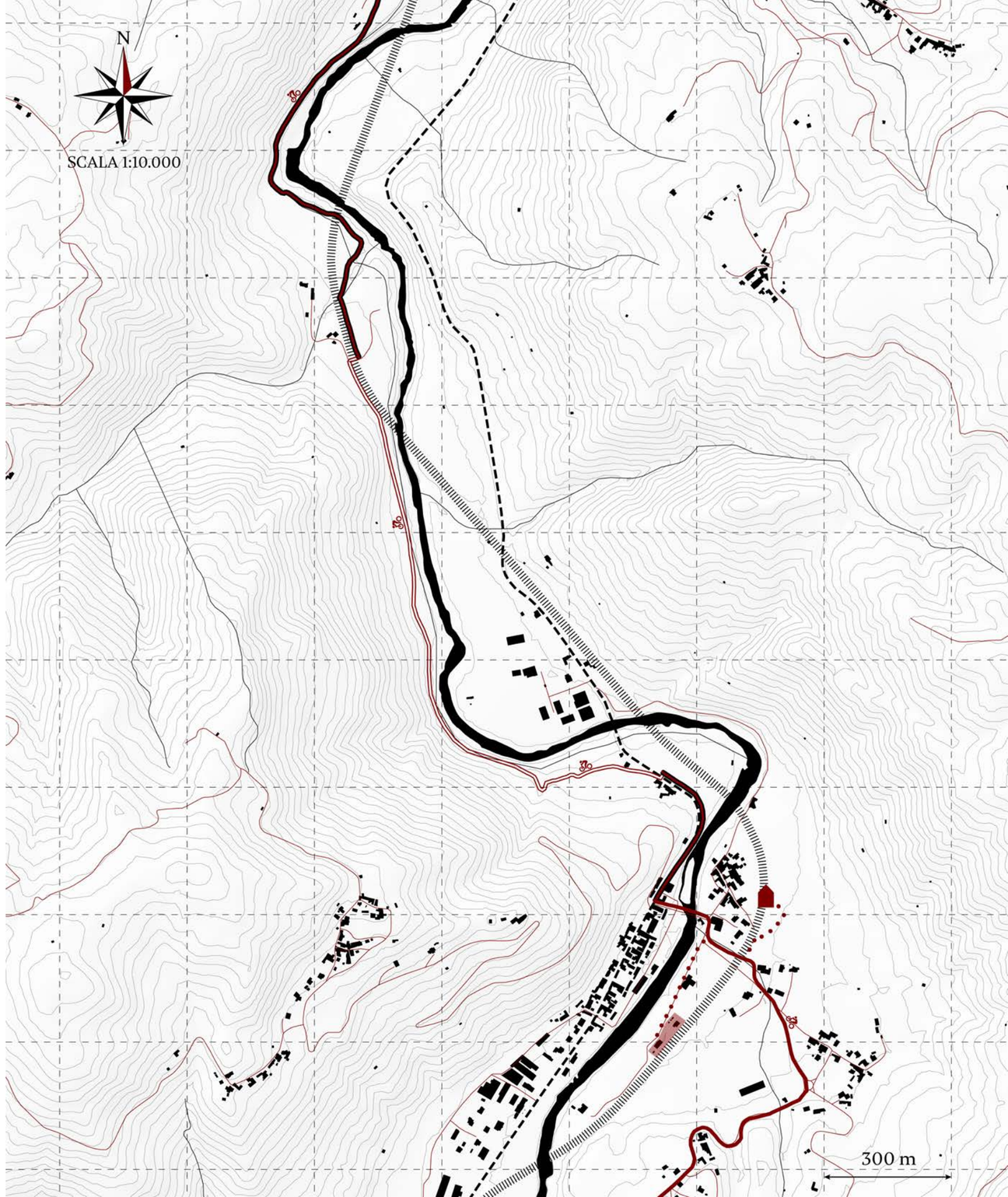
SISTEMA CICLABILE
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI
- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il secondo tratto di nuova realizzazione, introdotto nella cartografia della pagina precedente, prosegue anche in questo frame, sviluppandosi in affiancamento al corso d'acqua artificiale collegato alla centrale idroelettrica. La realizzazione di questo segmento consente di oltrepassare un punto critico del tracciato dove il passaggio presentava pendenze troppo elevate per una percorrenza ciclabile agevole. Terminato il segmento di nuova realizzazione, il percorso si collega a una strada agricola esistente che corre parallelamente alla ferrovia. Questo tratto rurale attraversa la linea ferroviaria tramite uno storico cavalcavia, elemento infrastrutturale che rappresenta uno dei punti caratteristici di superamento della strada ferrata.
Il tracciato continua lungo la viabilità esistente fino a raggiungere l'attraversamento della SS28. In questo punto il progetto prevede la realizzazione di un brevissimo tratto di ciclabile affiancata alla strada statale, necessario per consentire l'accesso al centro abitato di Nucetto. Da qui il percorso attraversa il ponte sul Tanaro e raggiunge la piazzola della chiesa. Continuando lungo la viabilità secondaria, la ciclovia incontra nuovamente il tracciato ferroviario e lo supera tramite il passaggio a livello esistente. In questo tratto finale sono inoltre previsti due collegamenti trasversali al tracciato principale: il primo consente di raggiungere la stazione ferroviaria di Nucetto, con il fabbricato viaggiatori e il magazzino merci oggi trasformati in musei dedicati alla valle e alla ferrovia Ceva-Ormea; il secondo permette invece di accedere a un ulteriore casello ferroviario, individuato nel progetto come struttura di supporto per i cicloviaggiatori.





CONTESTO

- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati

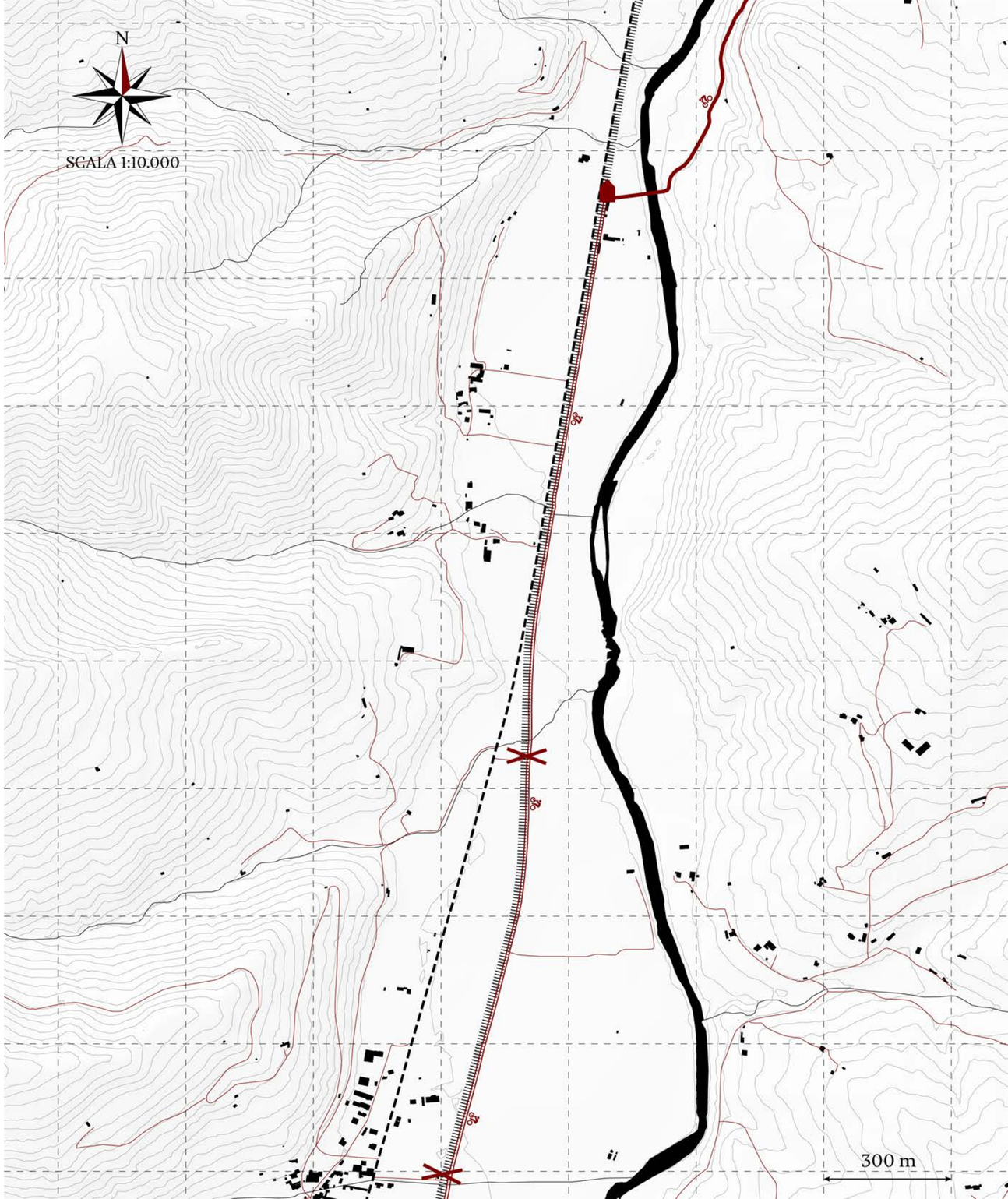
Il percorso ciclabile prosegue mantenendosi in affiancamento al fiume Tanaro lungo la viabilità esistente, fino a raggiungere un ponte che consente di superare il corso d'acqua e collegarsi alla sponda opposta, riavvicinandosi alla strada ferrata. In prossimità di questo attraversamento si trova uno dei caselli ferroviari presenti lungo la linea, individuato nel progetto come struttura di supporto per i cicloviaggiatori.
Superato il ponte, il tragitto si sviluppa lungo una strada sterrata esistente che corre parallelamente alla ferrovia. Questo tratto consolida il rapporto tra il percorso ciclabile e l'infrastruttura ferroviaria, che in questa parte del territorio procedono affiancate all'interno dello stesso corridoio.
In questa tratta sono inoltre presenti altri caselli collocati sul lato opposto della linea. Nel progetto questi manufatti non vengono riutilizzati direttamente, poiché il sistema di supporto alla ciclovia fa riferimento al casello precedentemente individuato come punto di servizio principale per questo segmento del percorso. Da qui il tracciato ciclabile prosegue lungo il fondovalle in direzione dell'abitato di Bagnasco.



CONTESTO
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

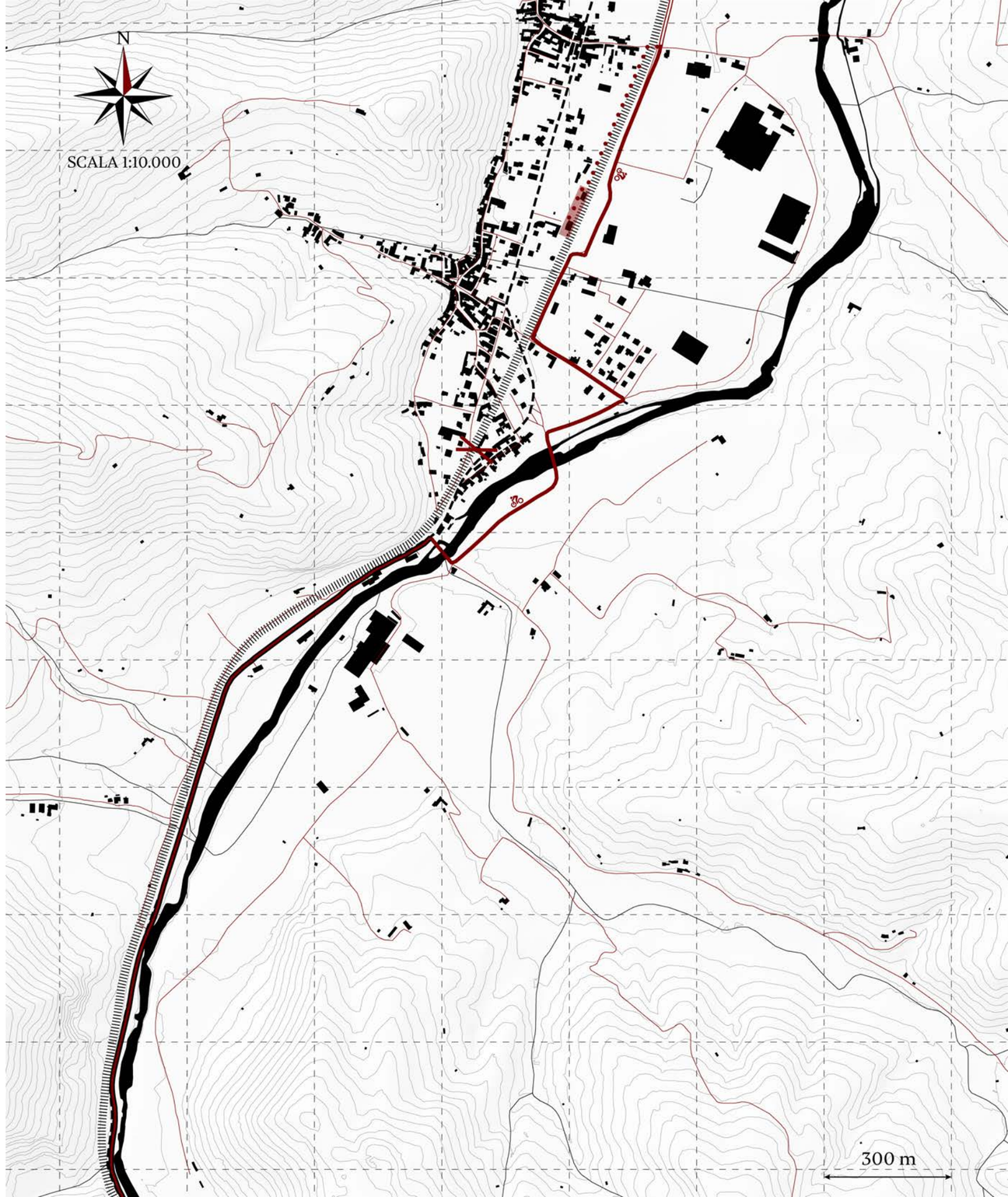
SISTEMA CICLABILE
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI
- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il tracciato prosegue in continuità con il segmento precedente lungo la strada agricola che corre parallelamente alla linea ferroviaria, mantenendosi all'esterno del centro abitato di Bagnasco. In questo tratto il percorso costeggia la ferrovia fino a raggiungere una via secondaria asfaltata in prossimità di un sottopasso, il quale consente di superare la strada ferrata e collegarsi a un breve percorso di raccordo con il nodo della stazione di Bagnasco.
Il percorso principale continua invece verso sud sviluppandosi lungo la viabilità secondaria esistente. Procedendo lungo il fondovalle il percorso raggiunge un attraversamento del Tanaro su strada locale, seguito poco dopo da un altro passaggio del fiume realizzato attraverso il ponte dell'antico acquedotto romano di Bagnasco. Questo manufatto, oggi utilizzato come collegamento ciclopedonale tra i due argini del fiume, ha subito negli anni recenti alcuni danni dovuti agli eventi alluvionali e all'azione del corso d'acqua ed è attualmente oggetto di interventi di sistemazione e consolidamento. Superato l'attraversamento sull'acquedotto, il percorso raggiunge nuovamente la sponda opposta del Tanaro, dove ha inizio un breve tratto di nuova realizzazione affiancato alla strada statale. Questo segmento introduce una delle parti più delicate del progetto, che verrà affrontata nel frame successivo in corrispondenza dell'area della cava attiva di Bagnasco.





CONTESTO

- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati

Il tracciato ciclabile in questo tratto incontra una delle principali criticità del progetto, rappresentata della cava attiva di Bagnasco, un'area estrattiva di calcare situata lungo il corridoio infrastrutturale del fondovalle. Il passaggio in prossimità di questo luogo costituisce un momento particolare del percorso, permettendo al cicloviaggiatore di attraversare un paesaggio produttivo che caratterizza questa parte della valle e di entrare in relazione con un'attività ancora presente sul territorio. La presenza degli spazi operativi, della circolazione dei mezzi pesanti e delle polveri richiede tuttavia particolare attenzione nella definizione del tracciato. In questo punto le possibili soluzioni progettuali potrebbero essere diverse, tra cui la realizzazione di opere d'arte per il superamento dell'area estrattiva, l'affiancamento diretto alla SS28 oppure trovare un accordo con i proprietari della cava, individuando un percorso interno compatibile con le attività produttive e capace di garantire il passaggio della ciclovia in condizioni di sicurezza. Nel progetto proposto si è scelto di mantenere il più possibile il percorso in affiancamento alla statale, attraverso la realizzazione di un tratto di ciclabile protetto. Successivamente, il tracciato sfrutta un sottopasso già presente all'interno dell'area della cava che consente di oltrepassare l'infrastruttura ferroviaria. Superato questo punto, il tragitto torna a svilupparsi parallelamente alla linea Ceva – Ormea, collegandosi a una strada agricola esistente che prosegue per un lungo tratto. Procedendo il percorso raggiunge un allacciamento con il fabbricato viaggiatori della fermata ferroviaria di Pievetta, accessibile tramite un passaggio a livello esistente. In corrispondenza di questo attraversamento era presente in passato un casello ferroviario di dimensioni maggiori rispetto agli altri lungo la linea, oggi purtroppo demolito. Il tracciato principale continua fino a collegarsi con un percorso ciclopedonale esistente che prosegue verso il centro abitato di Priola.



CONTESTO

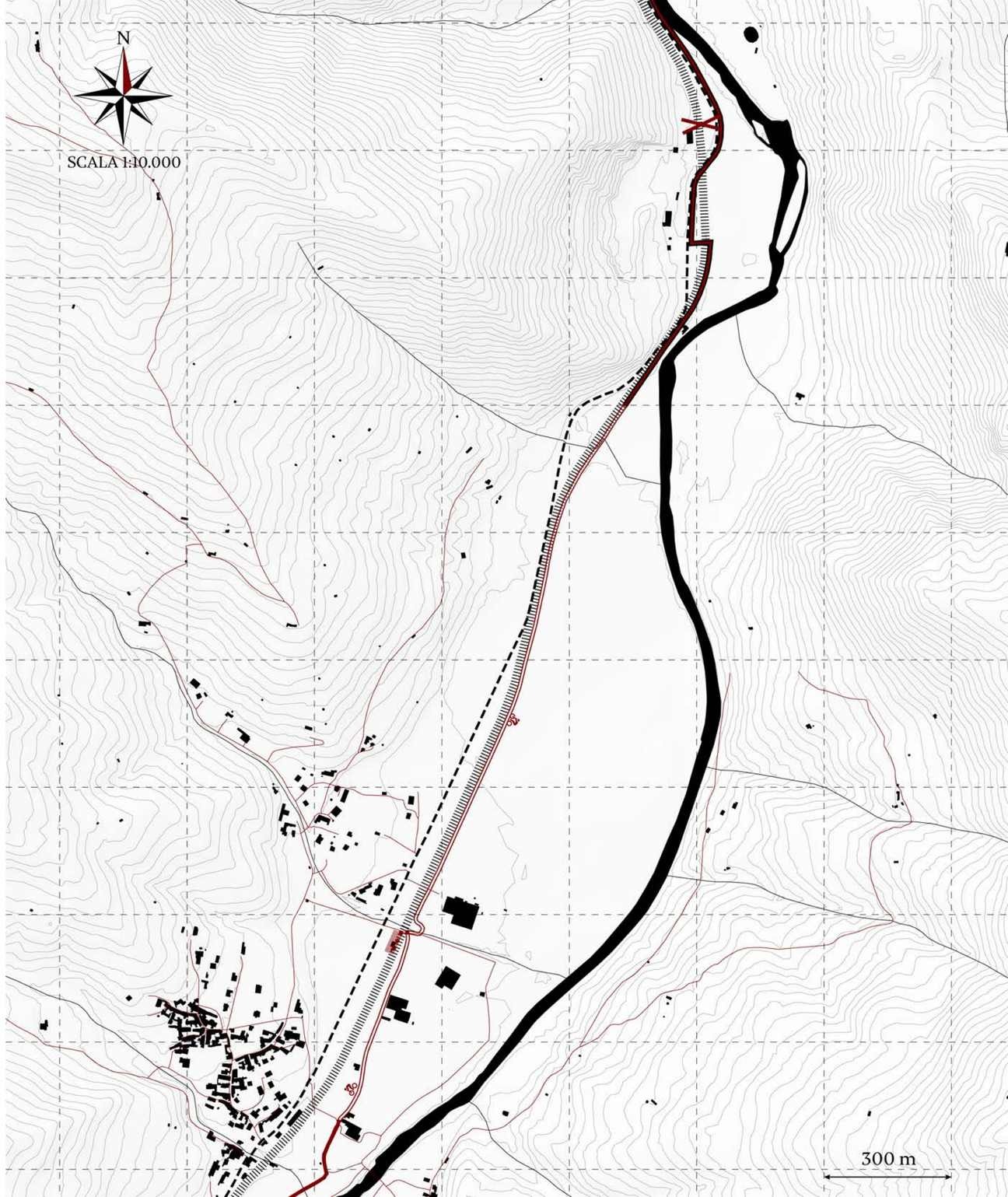
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il tracciato di progetto prosegue lungo il percorso ciclopedonale esistente che corre parallelamente alla linea Ceva-Ormea fino a raggiungere un sottopasso che consente di attraversare la l ferrovia. Superato il passaggio sotterraneo, un breve collegamento secondario permette di tornare verso nord e raggiungere il nodo della stazione di Priola, rafforzando il rapporto tra le due tipologie di mobilità. Il percorso principale prosegue invece verso sud attraverso un breve tratto di nuova realizzazione passando in un'area agricola affiancata alla ferrovia, consentendo di ricongiungersi con la viabilità esistente. Il percorso entra quindi nel centro abitato di Priola, sviluppandosi lungo strade locali a bassa intensità di traffico. Superato l'abitato, il tracciato prosegue tramite un brevissimo tratto in affiancamento alla SS28 e successivamente attraversa la linea ferroviaria grazie a un cavalcavia esistente. Da qui la ciclovia prosegue verso Garessio lungo una strada secondaria che corre nuovamente parallela al sedime ferroviario. Questa tratto si conclude in corrispondenza di un ulteriore casello presente lungo la linea, individuato nel progetto come punto di supporto per i cicloviaggiatori e parte della rete di edifici riqualificati a servizio dell'itinerario ciclabile.



CONTESTO

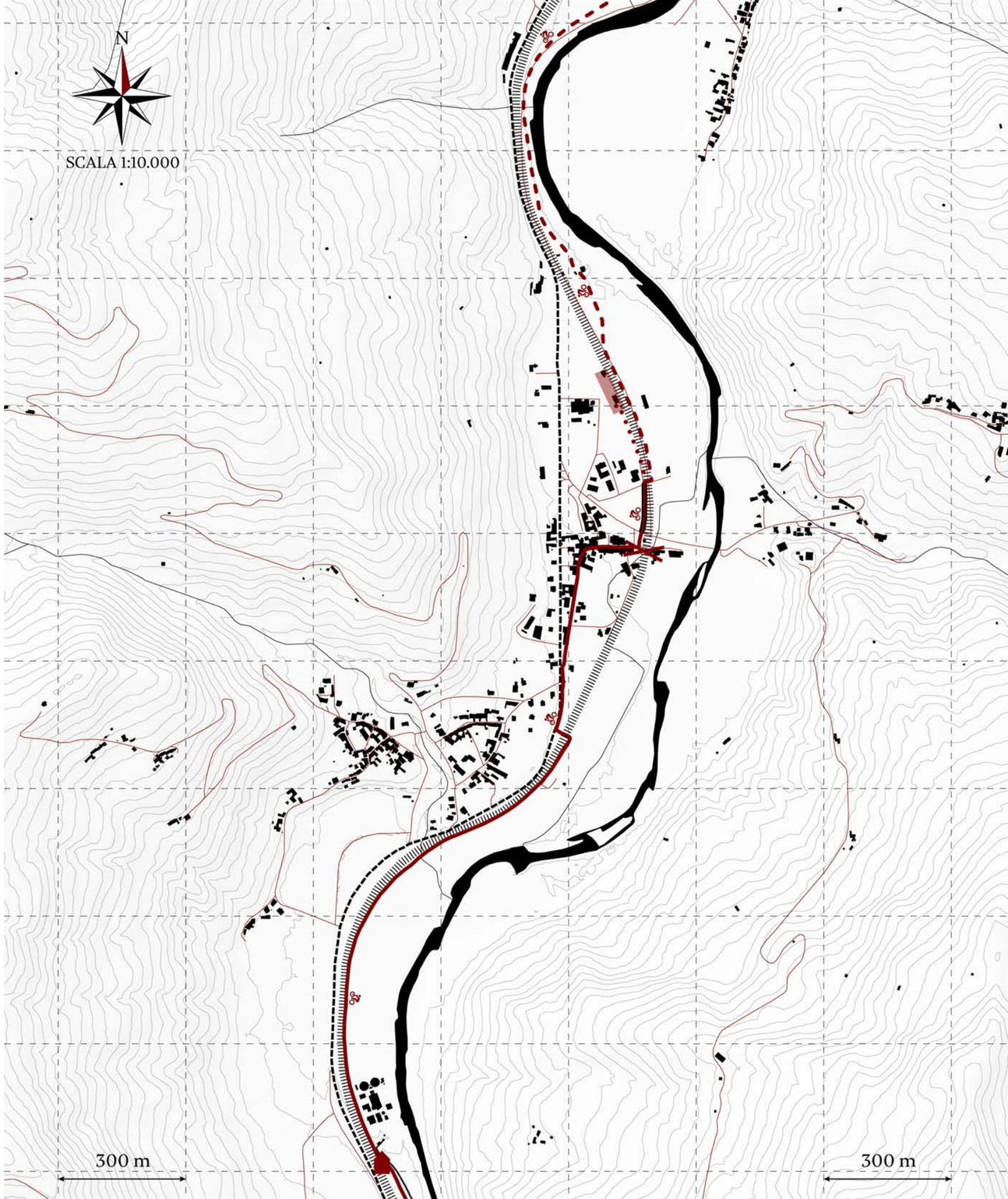
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

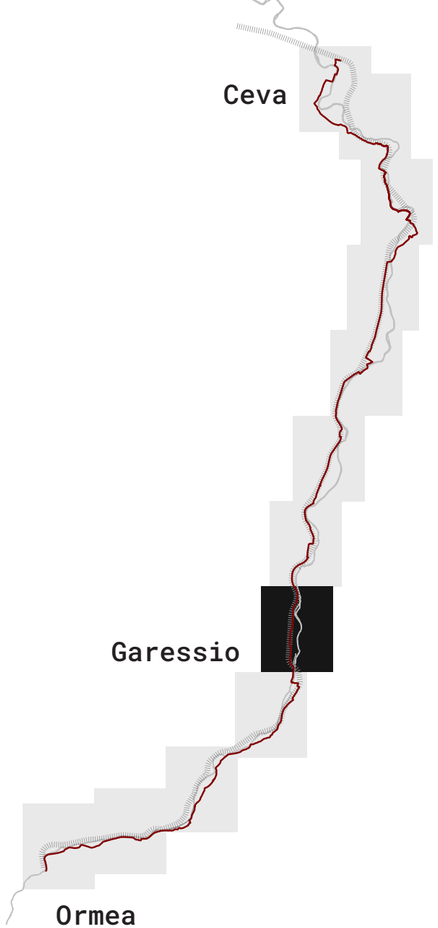
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il tracciato ciclabile prosegue lungo la strada secondaria che corre parallelamente alla linea Ceva-Ormea. Anche in questo tratto è forte il rapporto diretto con il corridoio infrastrutturale della ferrovia. Procedendo, la ciclovia raggiunge un ulteriore casello ferroviario presente lungo la linea, anche esso individuato nel progetto come punto di supporto per i cicloviaggiatori. Tramite un brevissimo tratto di collegamento di nuova realizzazione, il quale attraversa i campi agricoli, si connette il percorso principale con l'edificio ferroviario. La ciclovia continua sempre in affiancamento alla ferrovia fino a raggiungere un attraversamento della linea tramite un passaggio a livello esistente. Superato questo punto, il percorso si incanala progressivamente verso l'inizio del centro abitato di Garessio, anticipato dalla vista di un ulteriore casello ferroviario oggi non più di proprietà di RFI, ma trasformato in abitazione privata. Poco oltre il tracciato incontra uno dei due ponti metallici presenti lungo la linea Ceva-Ormea, per poi proseguire costeggiando un piccolo canale affluente del Tanaro.



CONTESTO

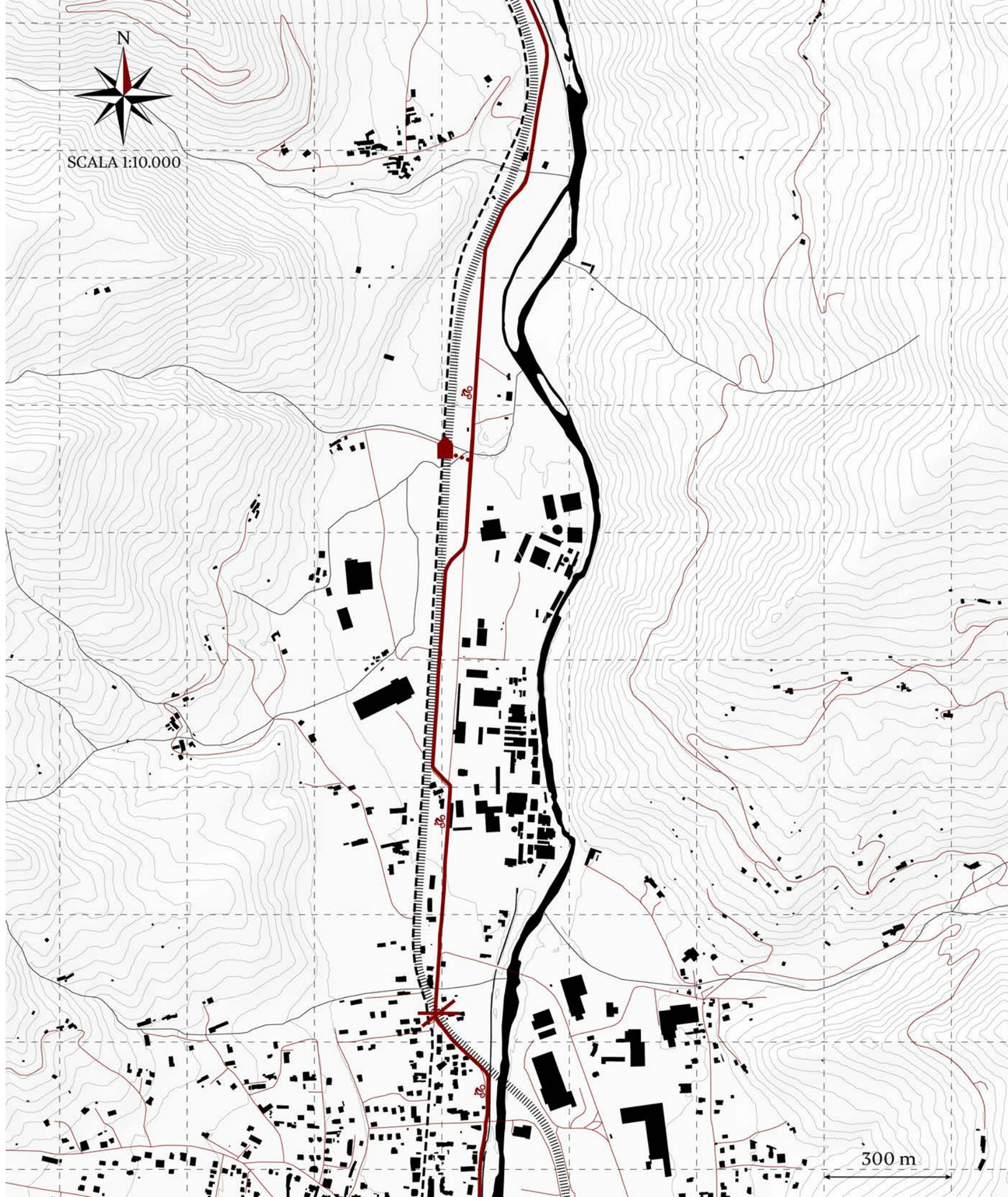
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

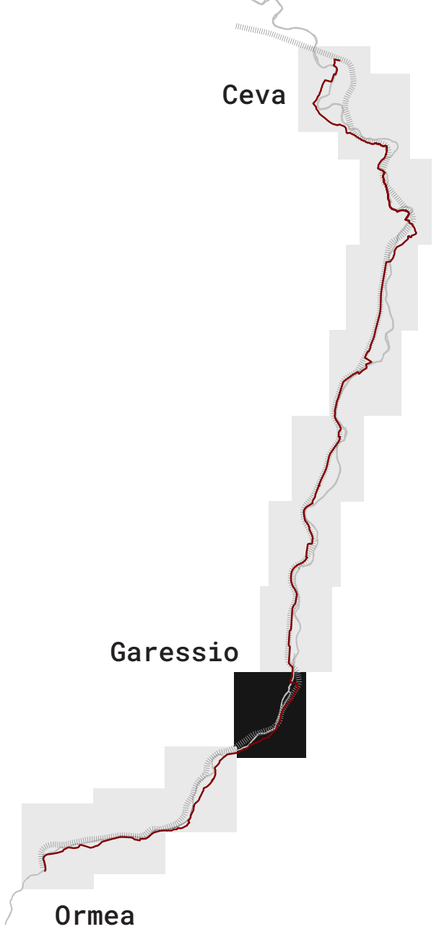
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il tracciato percorre il centro abitato di Garessio utilizzando principalmente viabilità locale e spazi urbani a bassa intensità di traffico. In questo tratto la ciclovia attraversa il fiume Tanaro tramite il nuovo ponte “Odasso”, recentemente realizzato in sostituzione dello storico passaggio distrutto dall’alluvione del 2019, evento che aveva temporaneamente diviso in due l’abitato. Superato il ponte, il percorso si riavvicina progressivamente alla ferrovia e prosegue lungo strade secondarie fino a raggiungere un sottopasso che consente di mantenere la continuità del tracciato sulla lato opposto rispetto alla linea ferroviaria. In prossimità di questo punto è previsto anche un collegamento verso la stazione di Garessio, nodo significativo lungo la linea per la presenza di diversi manufatti ferroviari storici. Il percorso principale prosegue invece costeggiando l’area della fabbrica dell’acqua San Bernardo. Da qui la ciclovia prosegue su una strada secondaria che si addentra progressivamente in un contesto più naturale e boschivo, incontrando il secondo dei due ponti metallici presenti lungo la ferrovia. Il percorso continua a seguire la viabilità locale ai piedi del versante montano fino a raggiungere un piccolo ponte sul Tanaro. In questo punto è previsto un collegamento trasversale verso il nodo ferroviario della stazione di Trappa. Il percorso principale della ciclovia continua invece lungo la stessa sponda del fiume proseguendo in direzione di Ormea.



CONTESTO

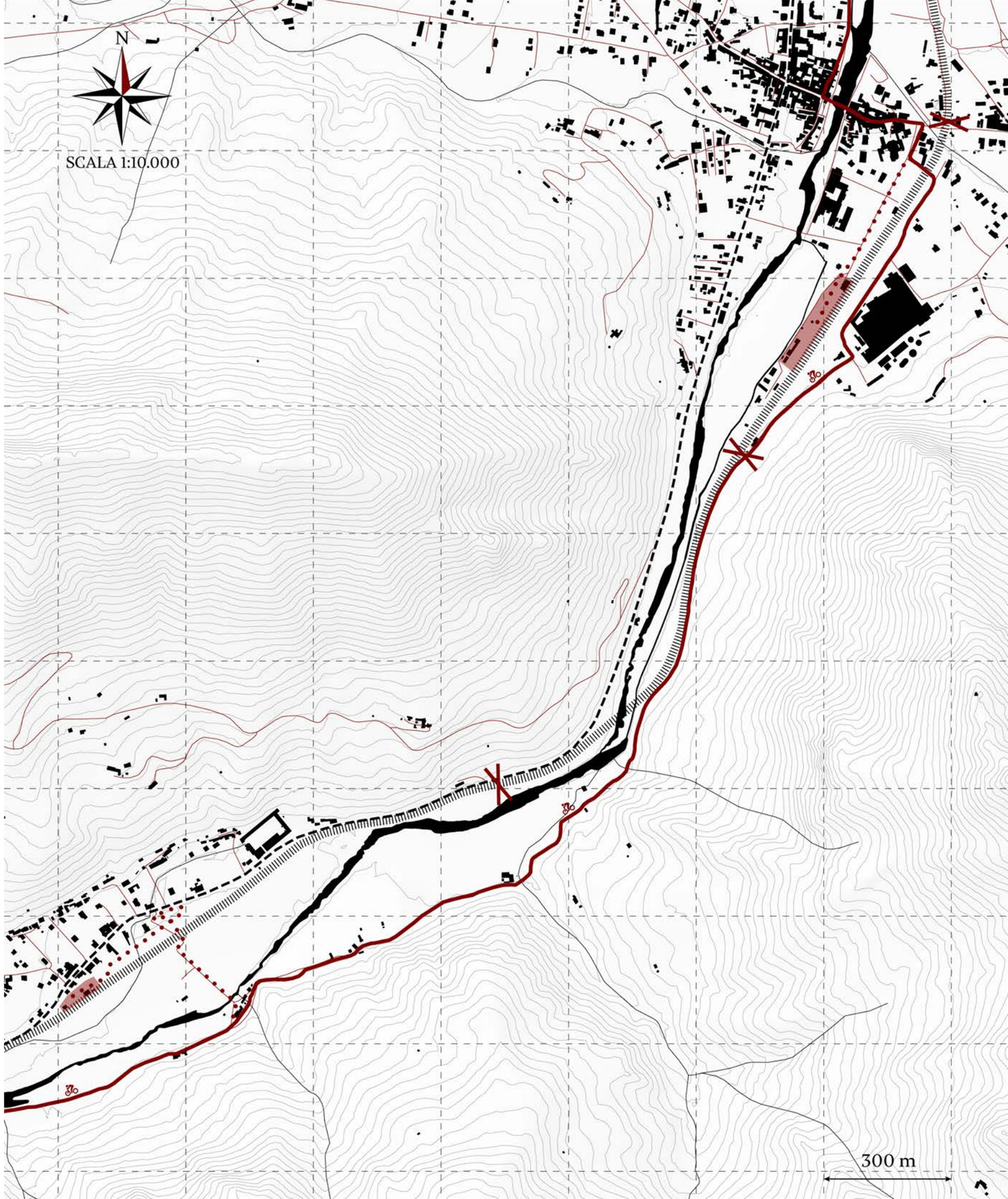
- Tanaro
- Corsi d’acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d’arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



In questa parte il tracciato incontra un percorso ciclopedonale esistente che si sviluppa in un contesto boschivo ai piedi del versante montano, lungo la sponda del Tanaro opposta rispetto alla linea ferroviaria. Gran parte di questo frame è quindi caratterizzata dall'utilizzo di questa infrastruttura ciclabile già presente, che consente di percorrere un tratto naturale della valle mantenendo una distanza costante dal sedime ferroviario. Il percorso prosegue seguendo l'andamento del fiume fino a raggiungere un piccolo ponte sul Tanaro. In questo punto è previsto un collegamento trasversale che permette di accedere al nodo della fermata ferroviaria di Eca–Nasagò tramite una viabilità secondaria esistente. Inoltre, superato questo ponticello, viene realizzato un breve tratto che risalendo verso nord, consente di raggiungere un ulteriore casello ferroviario individuato nel progetto come struttura di supporto per i cicloviaggiatori. Il tracciato principale della ciclovia continua invece lungo la stessa sponda del fiume e, in corrispondenza del ponte, si innesta su una strada secondaria sterrata che consente di proseguire il percorso ormai quasi giunto verso l'ultima stazione ferroviaria della valle.



CONTESTO

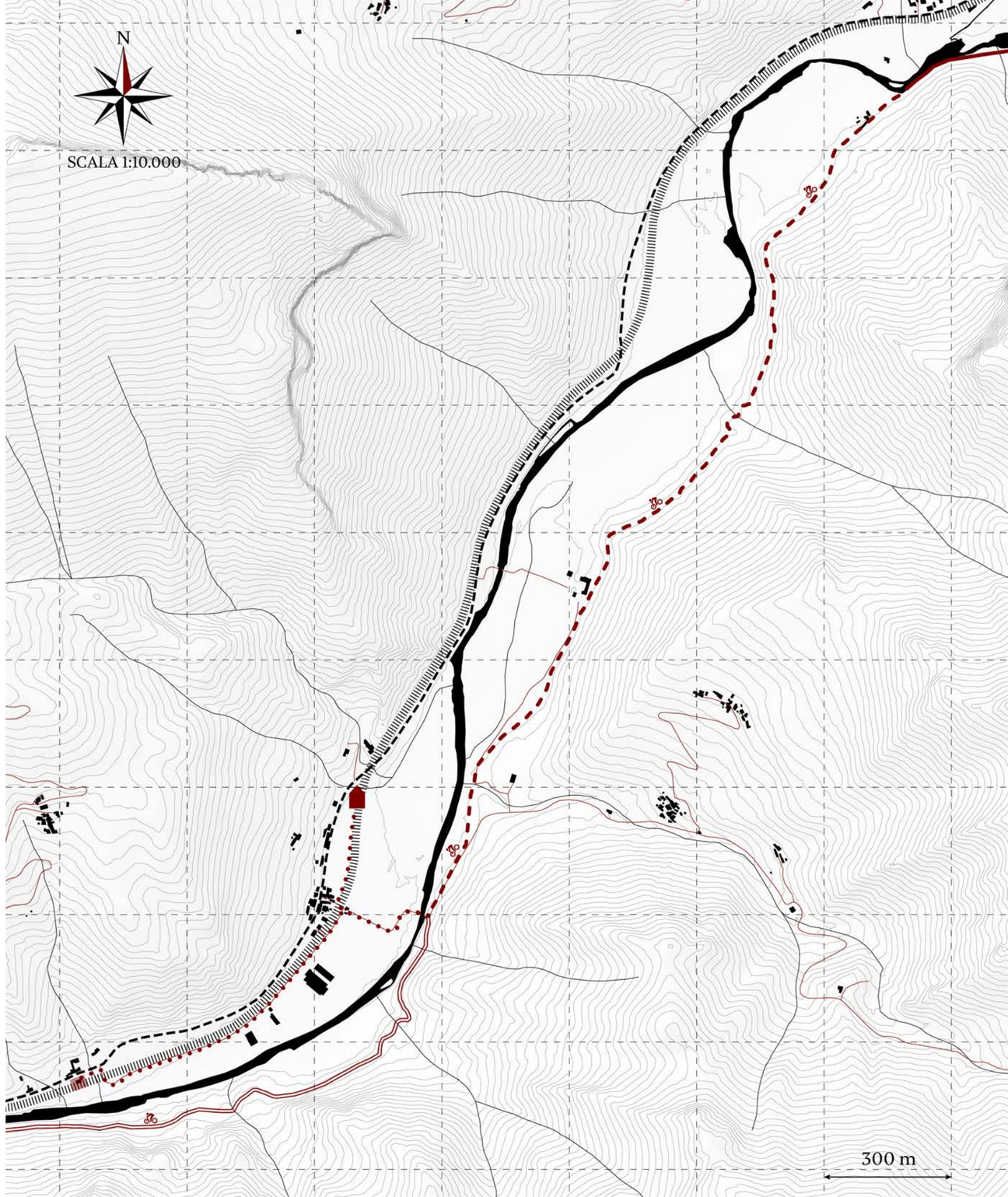
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Concluso il tratto di strada sterrata, il percorso ciclabile si innesta su una viabilità secondaria asfaltata che attraversa una porzione di fondovalle caratterizzata dalla presenza di alcune attività produttive. In questo tratto il tracciato mantiene una distanza costante dalla linea ferroviaria, sviluppandosi sulla sponda del Tanaro opposta rispetto al sedime ferroviario. Il percorso prosegue costeggiando una zona industriale dove si incontra un secondo stabilimento legato alla produzione dell'acqua San Bernardo, presenza produttiva significativa per il territorio della valle. Superata quest'area, il tracciato si ricollega a un ulteriore tratto di infrastruttura ciclopedonale esistente che si sviluppa nuovamente in un contesto boschivo di fondovalle. Questo segmento consente di proseguire il percorso ciclabile lungo la valle mantenendo una continuità con le infrastrutture già presenti e anticipa l'avvicinamento al centro abitato di Ormea.



CONTESTO

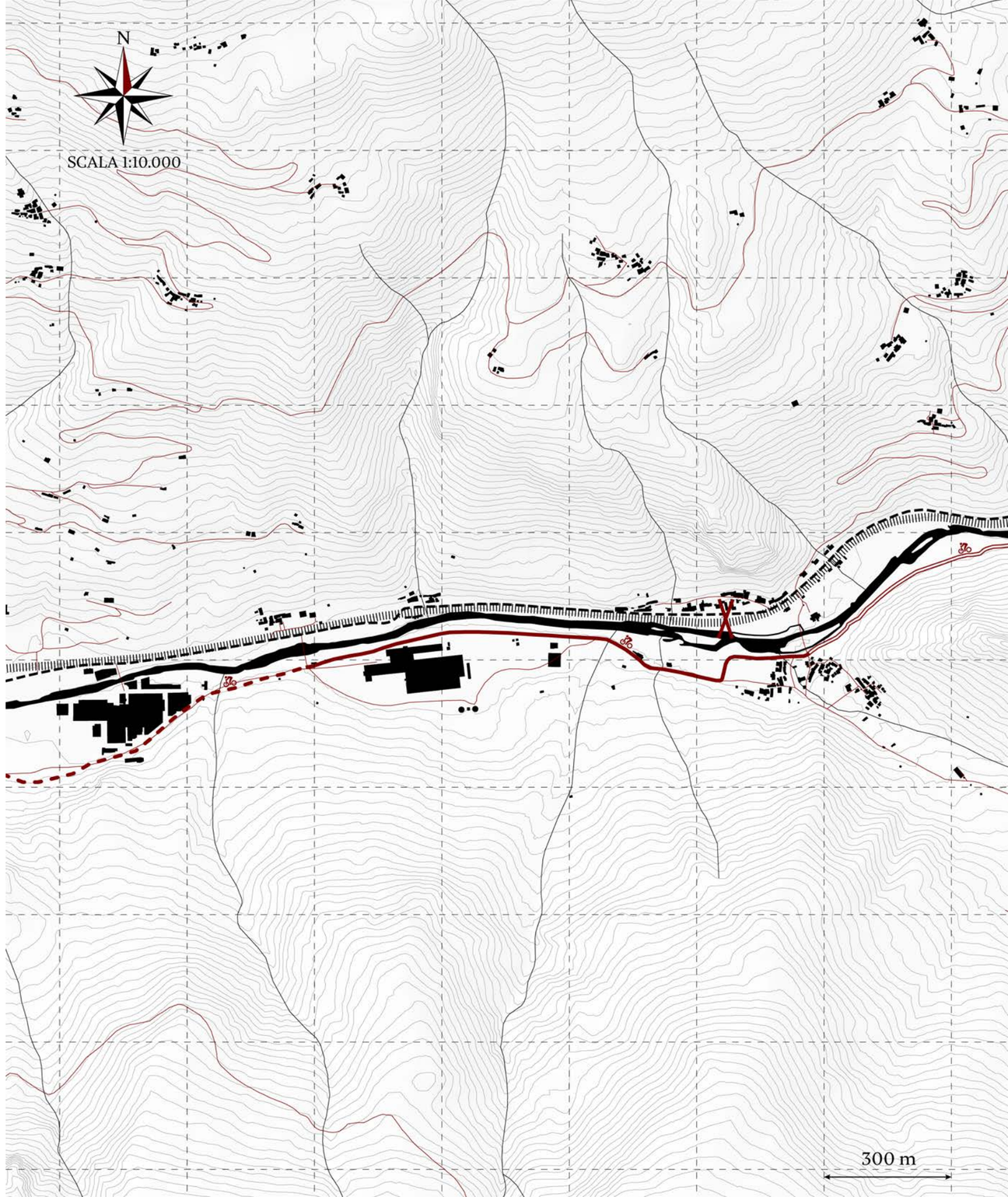
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

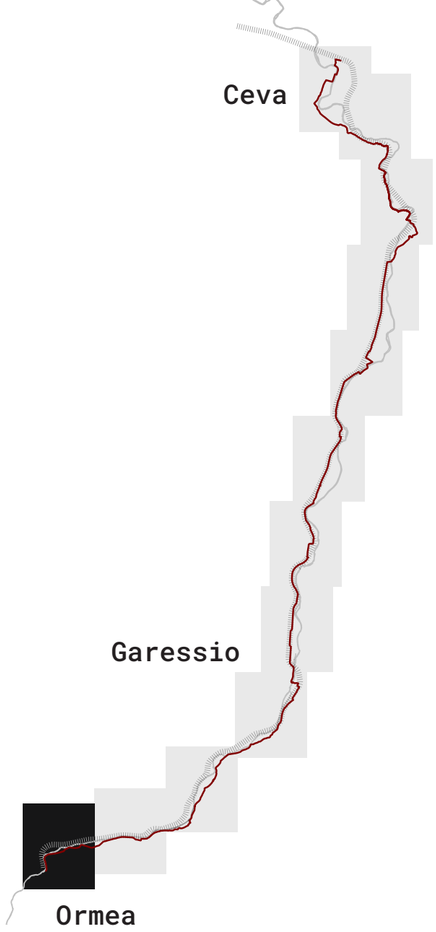
- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Il percorso ciclopedonale esistente prosegue fino a raggiungere un piccolo ponte sul Tanaro che consente di realizzare un collegamento trasversale con un ulteriore casello ferroviario individuato nel progetto come struttura di supporto per i cicloviaggiatori. Questo breve raccordo attraversa il fiume e, passando sulla sponda opposta, supera la SS28 tramite la viabilità esistente per raggiungere il manufatto ferroviario. Il tracciato principale della ciclovia continua invece lungo una strada secondaria asfaltata che si sviluppa in un contesto boschivo di fondovalle, mantenendosi in affiancamento al Tanaro. In questo tratto si incontra anche un piccolo impianto idraulico legato alla gestione delle acque del fiume, inserito nel sistema delle opere di regolazione presenti lungo il corso del Tanaro. Proseguendo, il percorso raggiunge il ponte che consente il collegamento con l'ampia area di parcheggio della stazione di Ormea. In questo punto sono presenti anche le strutture della ex rimessa locomotori, oggi rifunzionalizzate e utilizzate da servizi di emergenza e associazioni locali. Da qui il tracciato si raccorda direttamente con il nodo ferroviario di Ormea e con il fabbricato viaggiatori della stazione, punto terminale della linea Ceva-Ormea. La cartografia mostra inoltre la continuità di un percorso ciclopedonale esistente che consente di proseguire oltre l'abitato in direzione di Ponte di Nava, aprendo la possibilità di futuri sviluppi dell'itinerario cicloturistico verso il mare lungo l'asse della ciclovia Svizzera-Mare.



CONTESTO

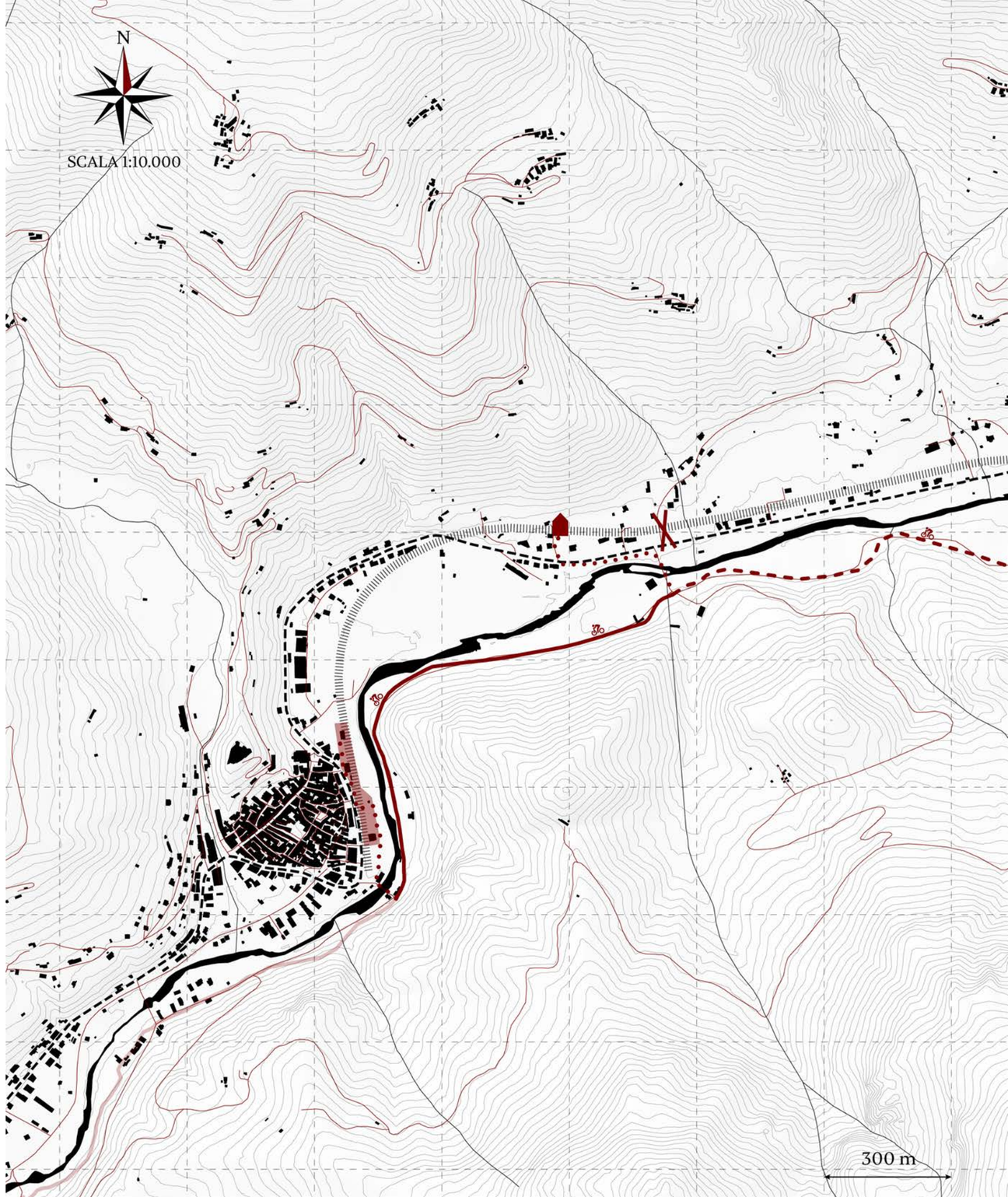
- Tanaro
- Corsi d'acqua
- Viabilità
- Edificato
- SS28
- Ferrovia

SISTEMA CICLABILE

- Strade sterrate/agricole
- Viabilità secondaria
- Ciclabile esistente
- Accessibilità
- Nuovo tracciato ciclabile e opere d'arte

MANUFATTI FERROVIARI

- Stazione
- Caselli esistenti
- Caselli riusati



Al fine di verificare la fattibilità del tracciato ciclabile dal punto di vista altimetrico, è stata condotta un'analisi delle pendenze lungo l'intero sviluppo della ciclovia. Il profilo altimetrico è stato ottenuto mediante l'estrazione delle quote dal modello digitale del terreno (DEM) lungo il tracciato progettuale, attraverso un campionamento puntuale a intervalli regolari di 100 metri. Questo metodo consente di ricostruire in modo continuo l'andamento morfologico del percorso e di individuare eventuali criticità legate alle pendenze, verificando la compatibilità del tracciato con gli standard progettuali generalmente adottati per le ciclovie turistiche. In particolare, il riferimento progettuale considera valori di pendenza ordinaria compresi entro il 5%, con la possibilità di brevi tratti fino all'8% nei punti in cui le condizioni fisiche del territorio lo rendono inevitabile. L'analisi dei dati altimetrici ha evidenziato in alcuni casi variazioni di quota concentrate su singoli punti del campionamento, con valori di pendenza superiori a quelli attesi per la morfologia del fondovalle. Tali anomalie sono riconducibili principalmente ai limiti del modello digitale del terreno, che può restituire valori non perfettamente coerenti in presenza di elementi infrastrutturali come ponti, argini, scarpate o manufatti lineari. Per questo motivo, i punti che presentavano valori isolati anomali sono stati verificati mediante confronto con ortofoto e cartografia di dettaglio. Nei casi in cui la pendenza risultava chiaramente influenzata da errori di lettura del "DEM" o da discontinuità puntuali del terreno, il valore è stato corretto attraverso un'interpolazione tra i punti adiacenti, simulando il raccordo altimetrico che verrebbe realizzato in fase di progetto esecutivo. Nei tratti in cui la pendenza risultava invece effettivamente più elevata, il progetto prevede la possibilità di interventi mirati di adeguamento del piano ciclabile, quali lievi rimodellazioni del suolo, raccordi altimetrici o piccoli rilevati, al fine di mantenere la percorrenza entro valori compatibili con l'utilizzo cicloturistico del percorso. L'analisi complessiva conferma come il tracciato si sviluppi prevalentemente lungo il fondovalle dell'Alta Val Tanaro, caratterizzato da pendenze generalmente contenute e favorevoli alla mobilità ciclabile, rendendo quindi possibile la realizzazione dell'itinerario con interventi infrastrutturali limitati.
A partire dai dati ottenuti è stato quindi elaborato il profilo di elevazione [Fig.13] dell'intero tracciato ciclabile, che consente di rappresentare in modo sintetico l'andamento delle quote e le pendenze lungo lo sviluppo dell'itinerario. Esso, inoltre, evidenzia una crescita progressiva dell'altitudine procedendo da Ceva verso Ormea, coerente con la risalita del fondovalle del Tanaro verso il sistema montano delle Alpi Liguri. L'incremento altimetrico risulta tuttavia distribuito lungo l'intera espansione della valle, determinando una pendenza media contenuta e particolarmente favorevole alla mobilità cicloturistica. Sulla base della lunghezza complessiva del tracciato è stata inoltre stimata una tempistica indicativa di percorrenza dell'itinerario. Il tempo di percorrenza è stato calcolato considerando una velocità media cicloturistica pari a circa 10 km/h, valore comunemente adottato nella progettazione di ciclovie turistiche. In queste condizioni, la percorrenza integrale dell'itinerario richiede mediamente circa 4 ore, variabile in funzione delle condizioni fisiche dei ciclisti, delle soste e delle modalità di fruizione del territorio attraversato. Il profilo altimetrico e la stima dei tempi di percorrenza permettono quindi di confermare la buona accessibilità cicloturistica dell'itinerario, evidenziando come la morfologia della Val Tanaro favorisca la realizzazione di un percorso di lunga percorrenza con pendenze generalmente contenute.

Lunghezza: 39,5 km
Dislivello netto: +350 m
Pendenza media: 0,9 %
Tempo di percorrenza stimato: circa 4 h

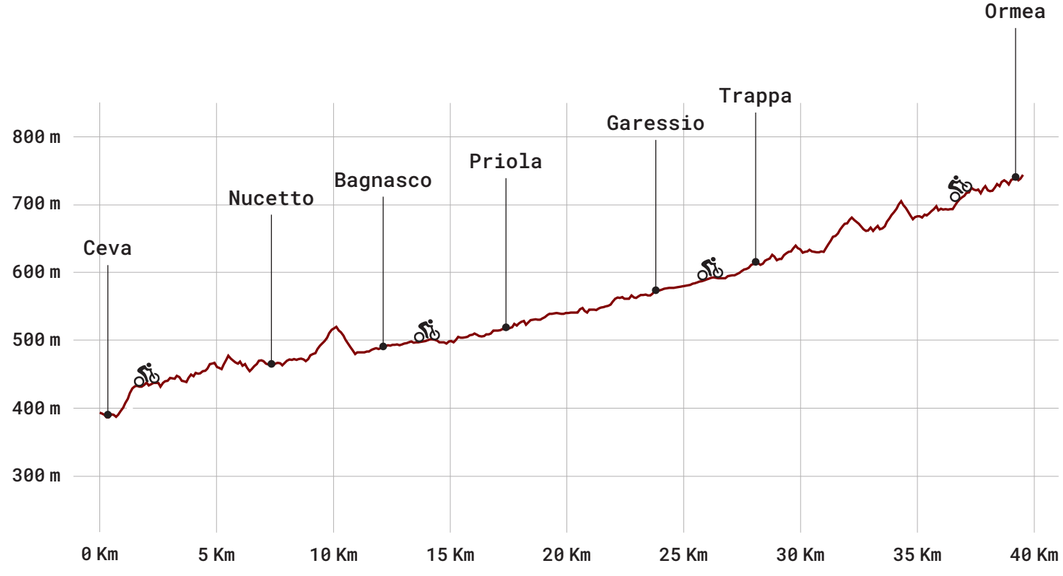


Fig. 13 Profilo altimetrico del tracciato ciclabile di progetto elaborato su base DEM - Digital Elevation Model (Modello Digitale di Elevazione).

Lungo il tracciato della ciclovia è stato individuato un sistema di nodi territoriali localizzati in corrispondenza delle stazioni e delle fermate della linea ferroviaria Ceva-Ormea.
Questi punti assumono il ruolo di luoghi di accesso alla ciclovia, permettendo l'integrazione tra mobilità ciclabile e trasporto ferroviario. In corrispondenza di queste giunture vengono previsti servizi ibridi dedicati non solo ai cicloturisti, ma pensati più in generale per tutti i visitatori che scelgono di esperire il territorio attraverso diverse modalità di fruizione, come l'escursionismo, il turismo lento o gli spostamenti interconnessi tra treno e mobilità dolce. Questi dispositivi trasformano le stazioni ferroviarie in luoghi di accoglienza e distribuzione dei flussi cicloturistici, contribuendo alla costruzione di una rete di servizi diffusa lungo l'intera valle. Il sistema dei nodi non rappresenta quindi solo una sequenza di stazioni o fermate lungo la ciclovia, ma una struttura territoriale capace di connettere la ferroviaria, la bicicletta e i servizi locali, rafforzando il ruolo della linea Ceva-Ormea come dispositivo di accesso e valorizzazione del paesaggio della valle.
Le diverse funzioni sono organizzate secondo tre livelli progressivi: un primo livello di servizi base, presente in tutti i nodi; un secondo livello destinato alle stazioni, con funzioni di supporto più articolate; un terzo livello riservato ai punti principali del percorso come Ceva, Garessio e Ormea. Il grafico restituisce quindi il rapporto tra morfologia della valle, tracciati infrastrutturali e distribuzione funzionale dei nodi lungo la linea. [Fig.14]

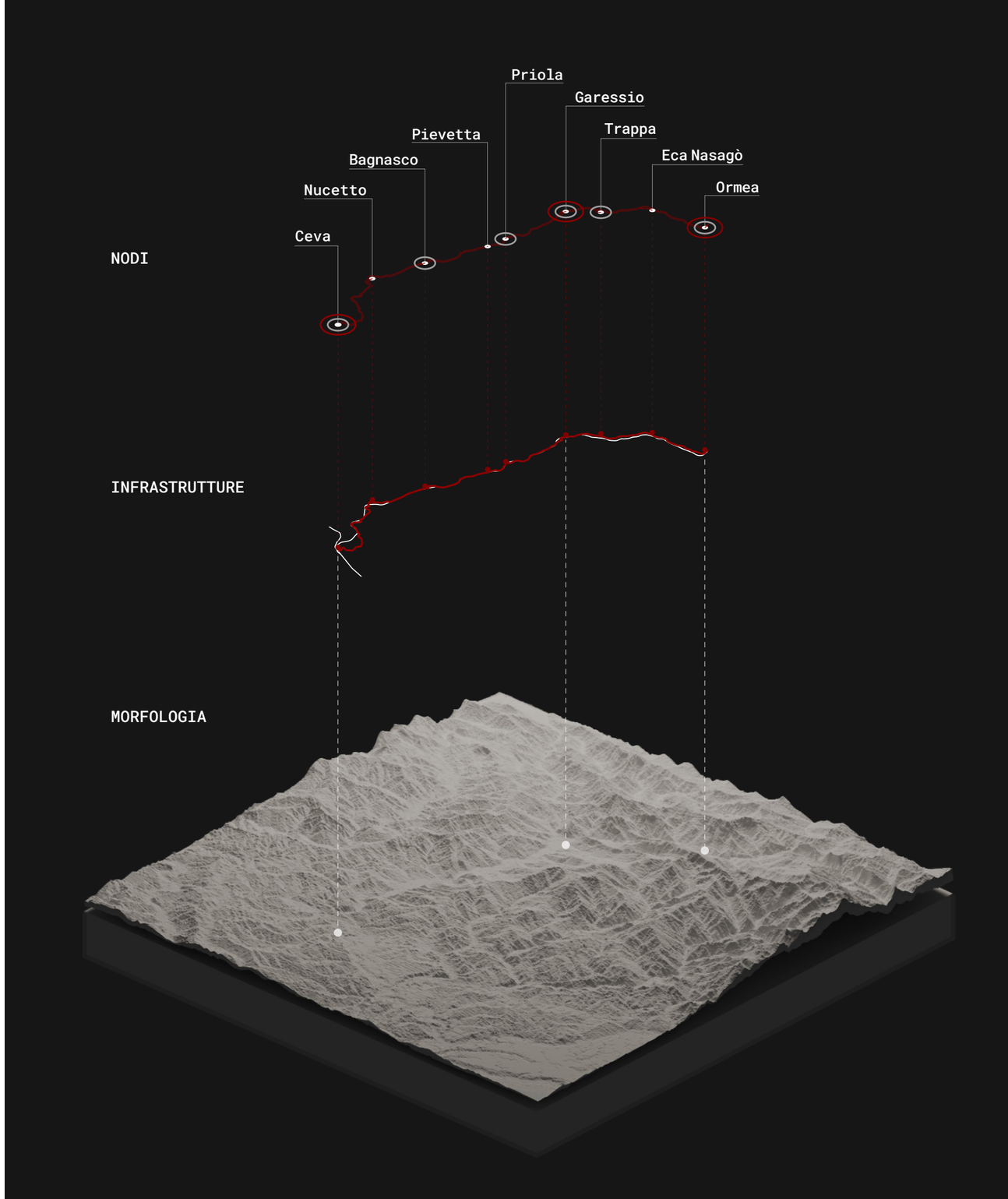


Fig. 14 Nella pagina successiva, grafico dei nodi intermodali e distribuzione dei servizi lungo la ciclovia Ceva-Ormea.

SERVIZI DEI NODI INTERMODALI

Informazioni itinerari	Deposito bagagli	Parcheggio auto
Area di sosta	Ciclofficina popolare	Punto noleggio biciclette
Bagni	Ricarica E-Bike	Negozio attrezzatura
Percheggio biciclette	Casa dell'acqua	Bar ristorante
	Area picnic	Ostello/Bike hotel

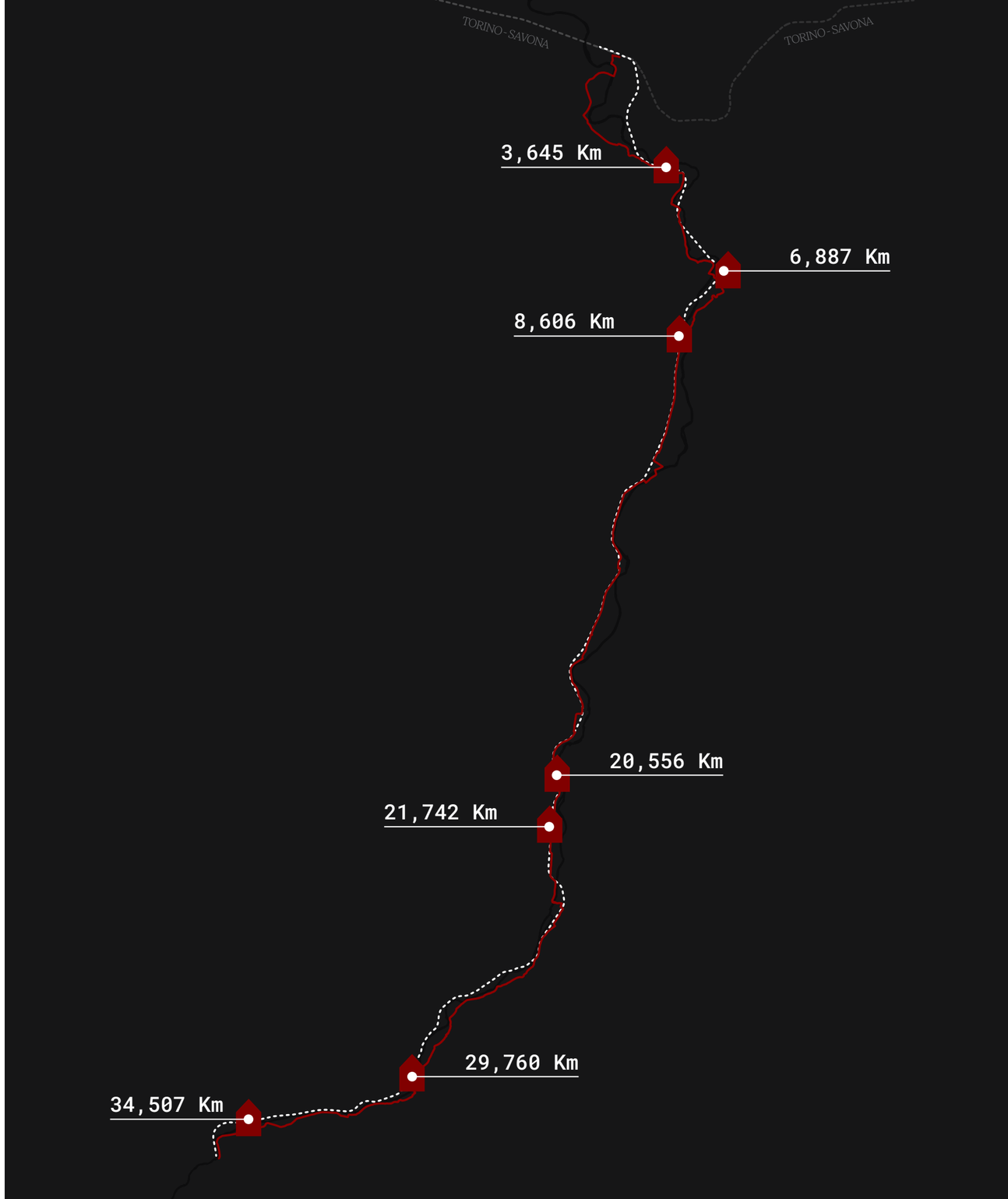
3.2 RIUSO DEI CASELLI COME RETE DI SOSTA CICLABILE

L'analisi condotta nel primo capitolo, ha evidenziato la presenza di un patrimonio diffuso di caselli ferroviari, oggi in gran parte abbandonati. Essi, costituiscono alcune delle architetture più particolari e riconoscibili della Ceva-Ormea. La loro ridotta dimensione, le loro caratteristiche decorazioni e lo stretto rapporto con il paesaggio della valle rendono importante il recupero di questi edifici, evitando che il progressivo abbandono possa portare alla perdita di una parte significativa del patrimonio della ferrovia. Il passaggio della nuova ciclovia rappresenta quindi un'occasione per restituire loro una funzione e inserirli nuovamente all'interno delle dinamiche del territorio. Un tempo il casello era il manufatto che ospitava i casellanti, i quali rendevano possibile l'attraversamento della ferrovia tramite l'apertura manuale delle sbarre dei passaggi a livello, oggi invece può tornare a svolgere una funzione di servizio, questa volta rivolta ai cicloviaggiatori, offrendo loro supporto e riparo lungo il viaggio. Il progetto, quindi, prevede il recupero di alcuni caselli e la loro trasformazione in punti di sosta distribuiti lungo il percorso, mantenendo il carattere seriale e la riconoscibilità che ne hanno storicamente definito il rapporto con la ferrovia.

Il nuovo utilizzo è pensato come una forma di rifugio temporaneo per i cicloviaggiatori, uno spazio essenziale nel quale poter sostare, riposare e trovare riparo durante il viaggio. Oltre a rispondere a una necessità funzionale, il riutilizzo dei caselli offre la possibilità di vivere una modalità di sosta particolare e suggestiva, strettamente legata alla storia della linea e al paesaggio attraversato. La permanenza all'interno di queste piccole architetture ferroviarie diventa così parte dell'esperienza stessa del viaggio lungo la ciclovia. L'impiego non assume il carattere di una struttura ricettiva tradizionale, ma quello di una sosta accessibile gratuitamente e per periodi limitati, secondo una modalità di fruizione assimilabile a quella dei bivacchi di montagna, intesi come luoghi essenziali e sicuri a disposizione di chi percorre il territorio, nei quali trovare riparo e trascorrere una breve pausa prima di proseguire il viaggio. A differenza del bivacco tradizionale, l'accesso sarebbe tuttavia regolato attraverso un'applicazione dedicata, mediante la quale è possibile verificare la disponibilità del casello, prenotarne gratuitamente l'utilizzo e ottenere l'accesso temporaneo alla struttura. La rete di sosta si costruisce a partire dalla presenza dei caselli ancora esistenti lungo la linea e dalla loro posizione rispetto al nuovo tracciato ciclabile. Il progetto non prevede quindi il recupero indistinto di tutti gli edifici, ma individua quelli che presentano le condizioni più favorevoli per essere inseriti nel sistema. [Fig.15] La selezione considera in particolare la prossimità alla ciclovia, la possibilità di raggiungere direttamente l'edificio e la sua collocazione rispetto alle diverse parti del percorso. Alcuni caselli, pur appartenendo alla stessa sequenza ferroviaria, risultano infatti più distanti dal tracciato ciclabile o meno facilmente accessibili e vengono pertanto esclusi dalla nuova rete. I caselli individuati sulla mappa definiscono così una successione di soste lungo l'itinerario, recuperando e valorizzando il patrimonio ferroviario esistente e restituendo a questi affascinanti manufatti un nuovo ruolo all'interno del territorio, legato all'accoglienza e alla sosta dei cicloviaggiatori.

Casello	Km	3+645,72
Casello	Km	6+887,34
Casello	Km	8+606,22
Casello	Km	20+556,10
Casello	Km	21+742,15
Casello	Km	29+760,23
Casello	Km	34+507,44

Fig. 15 Nella pagina successiva, tracciato ciclabile di progetto e linea ferroviaria con individuazione dei caselli oggetto di intervento.



Il recupero dei caselli mantiene la semplicità distributiva dell'edificio originario, adattandone gli spazi alle esigenze dei cicloviaggiatori. L'esterno intorno ai caselli, dove è possibile, è pensato come piccoli luoghi di sosta, provvisti di un'area pic-nic, che consente una pausa anche ai viaggiatori che non pernottano direttamente nel casello, un punto per la pullizia e una rastrelliera per le biciclette completano i servizi. Sul lato rivolto verso la ferrovia, una fascia di sicurezza, separa gli spazi accessibili da quelli di possibile pericolo dato la vicinanza alle rotaie, ambiente dove soltanto gli addetti alla manutenzione possono accedere. Il piano terra concentra le funzioni di servizio, ovvero un piccolo spogliatoio, una doccia e i servizi igienici, e inoltre, accoglie un deposito per le biciclette dove lasciare le biciclette in sicurezza. [Fig.16] Il piano superiore è invece destinato alla permanenza e al riposo, infatti, lo spazio comune è organizzato attorno a un grande tavolo con sedute, utilizzabile per consumare i pasti e come luogo di condivisione tra i cicloviaggiatori. La zona notte dispone complessivamente di sei posti letto, tre collocati al livello e altri tre ricavati su un soppalco. Quest'ultimo raggiunge la quota delle finestre circolai esistenti, sfruttando lo sviluppo verticale dell'edificio. [Fig.17] Il collegamento tra i due livelli avviene attraverso la scala interna, sulla quale viene integrato un servoscala a poltroncina, limitando l'intervento necessario per migliorare l'accessibilità dell'edificio e mantenendo invariata l'organizzazione degli spazi interni.
L'esempio dell'intervento su un casello mostra una soluzione facilmente replicabile e adattabile agli altri caselli selezionati, nel rispetto delle specificità, dell'accessibilità e delle condizioni proprie di ciascun manufatto.

PIANO TERRA

1. Deposito biciclette
2. Servizi igenici
3. Docce
4. Cabina spogliatoio
5. Postazione manutenzione biciclette
6. Rastrelliera biciclette
7. Area pic-nic
8. Fascia di sicurezza - accesso riservato

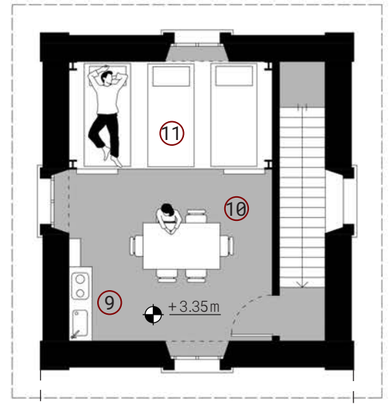
PIANO PRIMO

9. Angolo cottura
10. Spazio comune
11. Posti letto (6)

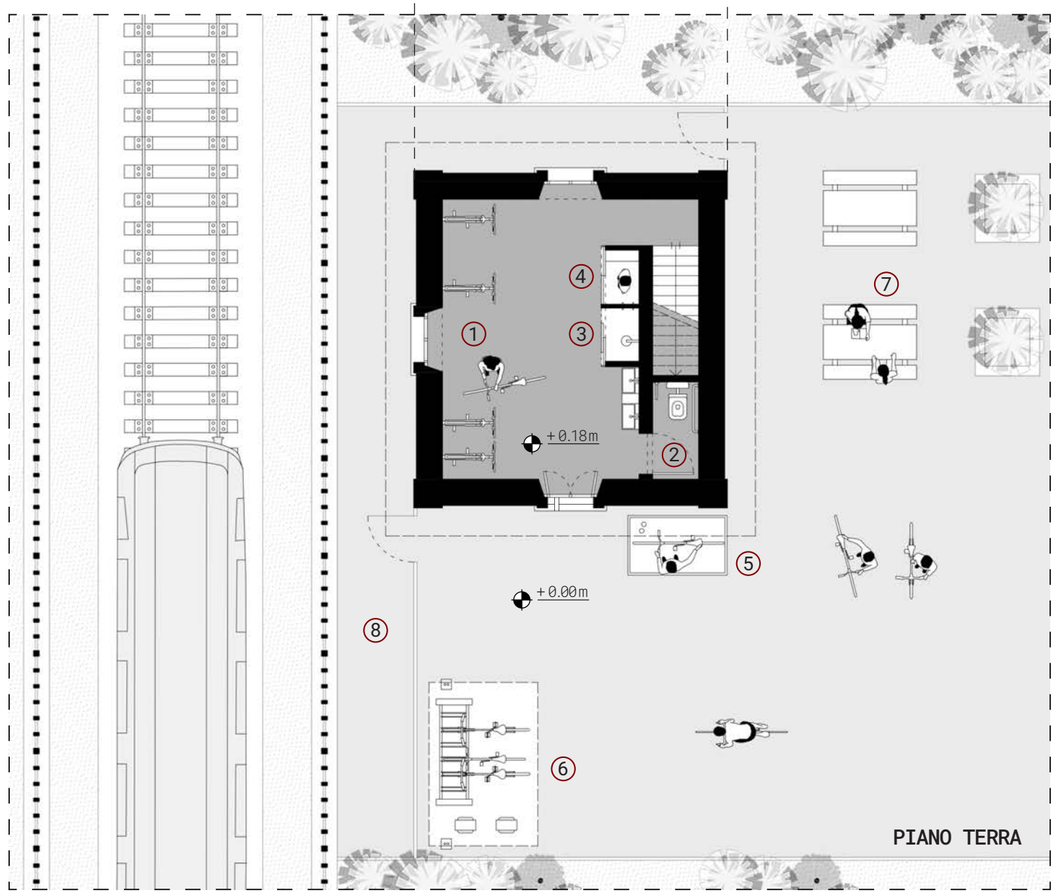
Fig. 16 Nella pagina successiva, in basso, pianta del piano terra del casello ferroviario trasformato in casello rifugio per viaggiatori.
Fig. 17 Nella pagina successiva, in alto, pianta del piano primo

CASELLO RIFUGIO

0 1 2 5 m



PIANO PRIMO





3.3

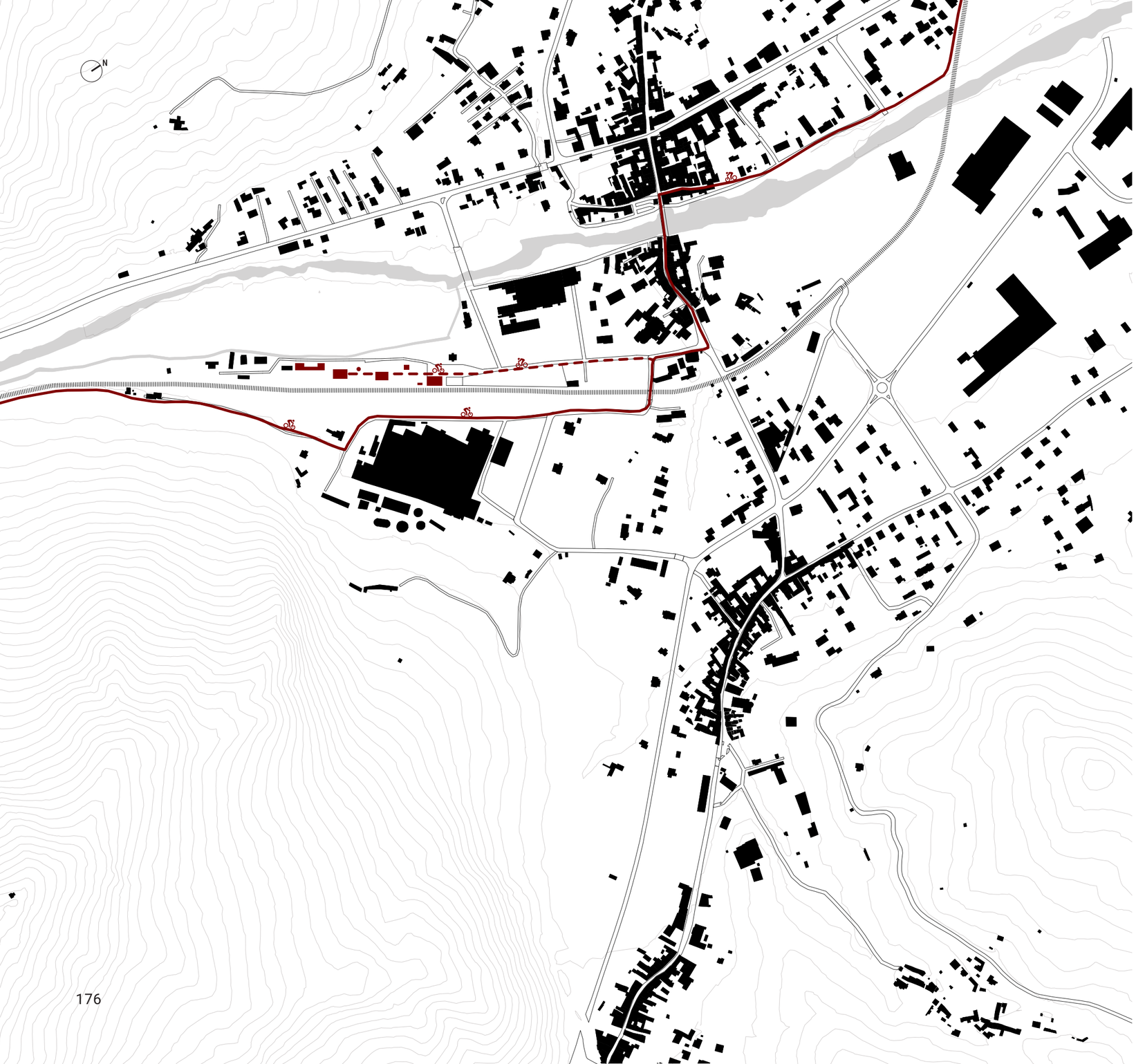
UN NUOVO PAESAGGIO FERROVIARIO,LA STAZIONE DI GARESSIO

Tra i diversi nodi individuati lungo il percorso, la stazione di Garessio è stata scelta come luogo nel quale sviluppare l'intervento progettuale più significativo, dove approfondire il rapporto tra ciclovia, ferrovia e patrimonio costruito. Questa selezione deriva in primo luogo dalla posizione all'interno del sistema territoriale della valle, la quale permette, attraverso il Colle San Bernardo, un collegamento verso Albenga e il versante savonese. A questa condizione territoriale si aggiunge la particolare configurazione dell'area ferroviaria, nella quale risulta ancora possibile riconoscere un importante palinsesto di manufatti architettonici, tracce e spazi che testimoniano la storia della linea Ceva-Ormea.
Su queste premesse, il passaggio della nuova ciclovia e la prospettiva di riattivazione della ferrovia consentono di interpretare Garessio come possibile fulcro principale della valle, definendo un programma rivolto all'ospitalità, ai servizi per il cicloviaggiatori, alle funzioni ferroviarie e agli spazi per la collettività. Il programma viene distribuito tra il recupero degli edifici esistenti e l'introduzione di nuove architetture, che assumono come riferimento le tipologie analizzate lungo la Ceva-Ormea. Il loro inserimento non risponde soltanto a esigenze funzionali, ma contribuisce alla costruzione di un nuovo paesaggio ferroviario, riunendo nell'area della stazione manufatti provenienti da funzioni e condizioni differenti lungo il tracciato. Il progetto mira così a costruire un luogo capace di assumere un ruolo culturale, turistico e sportivo, importante all'interno della valle, nel quale vivere direttamente i manufatti ferroviari attraversandone gli spazi, incontrandone le diverse architetture e, in alcuni casi, soggiornando al loro interno, contribuendo al tempo stesso a ridare vita a un importante patrimonio architettonico oggi in gran parte abbandonato.





L’ evolversi della tecnologia ferroviaria, il mutare delle modalità di trasporto, e il progressivo venir meno anche del traffico merci lungo la linea, hanno lasciato nella zona della stazione edifici abbandonati appartenenti a epoche e funzioni diverse, e inoltre, con il passare del tempo, hanno portato anche alla demolizione di alcuni di essi. Oggi è un luogo nel quale il trascorrere del tempo rimane ancora percepibile e contribuisce a definire un paesaggio ferroviario stratificato, quasi archeologico. Il progetto assume questa condizione come un carattere da preservare, cercando di mantenere leggibili le diverse temporalità che hanno vissuto la stazione. Poco distante dal fabbricato viaggiatori, si trova la torre dell’acqua che rimanda al periodo della trazione a vapore, mentre la sottostazione elettrica testimonia il successivo passaggio all’elettrificazione. A queste architetture si aggiungono le tracce lasciate dai manufatti oggi demoliti, tra cui il magazzino merci, il quale conferma il ruolo assunto in passato dalla stazione nel trasporto e nella movimentazione delle merci, e il Fabbricato Latrine. La fotografia storica riportata mostra come questi manufatti convivessero all’interno dello stesso spazio ferroviario, restituendo l’immagine di un luogo nel quale le diverse epoche attraversate dalla ferrovia sembrano sovrapporsi e permanere nel tempo.



In questo contesto si inserisce la ciclovia che, come analizzato nelle pagine precedenti, si sviluppa lungo la linea secondo un principio di coesistenza con l'infrastruttura ferroviaria. In prossimità di Garessio, il percorso si mantiene inizialmente sul lato opposto rispetto alla ferrovia, costeggiando lo stabilimento dell'Acqua San Bernardo, per poi proseguire al di sotto del cavalcavia ferroviario. Da questo punto una deviazione dal tracciato principale consente di raggiungere direttamente l'area della stazione. [Fig.18] La disposizione longitudinale degli spazi e delle architetture ferroviarie suggerisce di mantenere la stessa direzione anche per il nuovo tracciato ciclabile, facendolo attraversare il complesso nella sua parte centrale. La scelta di un percorso lineare richiama la natura stessa della ferrovia, in quanto costriusce un parallelismo tra il passaggio del treno e quello del ciclista, i quali percorrono la stazione secondo la medesima logica longitudinale. Il cicloviaggiatore viene accompagnato lungo una sequenza di edifici, spazi aperti e tracce, entrando progressivamente in relazione con le diverse parti della stazione. Il percorso ciclabile assume così il ruolo di elemento ordinatore del progetto, una linea continua che attraversa il complesso mettendo nuovamente in relazione parti che oggi risultano frammentate. Lungo questo nuovo tracciato vengono messe in relazione le architetture ancora presenti con quelle oggi scomparse e con alcune delle tipologie ferroviarie riconosciute lungo la linea Ceva-Ormea. Alle permanenze si affiancano quindi la reinterpretazione dei manufatti un tempo presenti nell'area e l'evocazione di ulteriori tipologie della linea, contribuendo alla realizzazione di un nuovo insieme ferroviario, costruendo una nuova sequenza di architetture con cui il percorso ciclabile entra progressivamente in relazione.

Fig. 18 Inquadramento territoriale dell'area di progetto con indicazione del punto di arrivo del percorso ciclabile.

Il rapporto tra il nuovo tracciato e questa sequenza di architetture diventa quindi un ulteriore elemento importante del progetto, e questo porta a interrogarsi sulle modalità con cui il percorso si avvicina agli edifici e vi entra in relazione. A partire da questa connessione viene introdotto il concetto di soglia, il quale assume un significato particolare nell'architettura ferroviaria. Il fabbricato viaggiatori può essere letto esso stesso come un dispositivo di soglia, posto tra la città e il paesaggio ferroviario e percorso dal viaggiatore nel passaggio dall'una all'altro. La soglia non coincide tuttavia soltanto con il momento dell'attraversamento, ma comprende anche gli spazi dell'attesa, della sosta e della fermata che accompagnano il viaggio e caratterizzano l'esperienza stessa della stazione.
Questa relazione è stata osservata tramite la lettura delle piante dei fabbricati viaggiatori della linea, ricercando la traccia della soglia nella loro organizzazione spaziale e nel modo in cui regolano il rapporto tra i due scenari. All'interno dell'edificio essa non coincide necessariamente con un singolo limite, ma può assumere una dimensione più articolata tramite un'apertura, uno spazio coperto, un ambiente distributivo o un vero e proprio attraversamento.
La lettura delle diverse tipologie ha permesso così di riconoscere differenti modi tramite i quali questa relazione si sviluppa. Nei fabbricati viaggiatori di Nucetto e Priola il portico introduce una soglia mediata, uno spazio intermedio che costituisce il passaggio tra esterno e interno [Fig.19]; nelle fermate secondarie di Trappa, Pievetta ed Eca-Nasagò il rapporto diretto tra i due fronti definisce una soglia passante [Fig.20]; nei fabbricati di Garessio, Bagnasco e Ormea lo spazio interno assume invece un ruolo di soglia distributiva, organizzando l'accesso, il passaggio verso le diverse parti dell'edificio e la ferrovia. [Fig.21] Il progetto riprende queste condizioni e le trasferisce nel rapporto tra il nuovo percorso ciclabile e le architetture disposte lungo il suo attraversamento, interpretando la soglia non soltanto come dispositivo di raccordo, ma anche come luogo nel quale rallentare, sostare, scegliere e interrompere temporaneamente il movimento lungo il percorso. Le soglie analizzate nelle tipologie dei fabbricati viaggiatori vengono estratte dalla configurazione originaria e progressivamente astratte e semplificate, conservandone il principio spaziale. La traccia così ottenuta viene trasferita nel progetto come sezione orizzontale dell'architettura, realizzando elementi che ne disegnano a terra la forma. Questi frammenti assumono la funzione di sedute e definiscono spazi di raccordo tra architettura e percorso.

SOGLIA MEDIATA



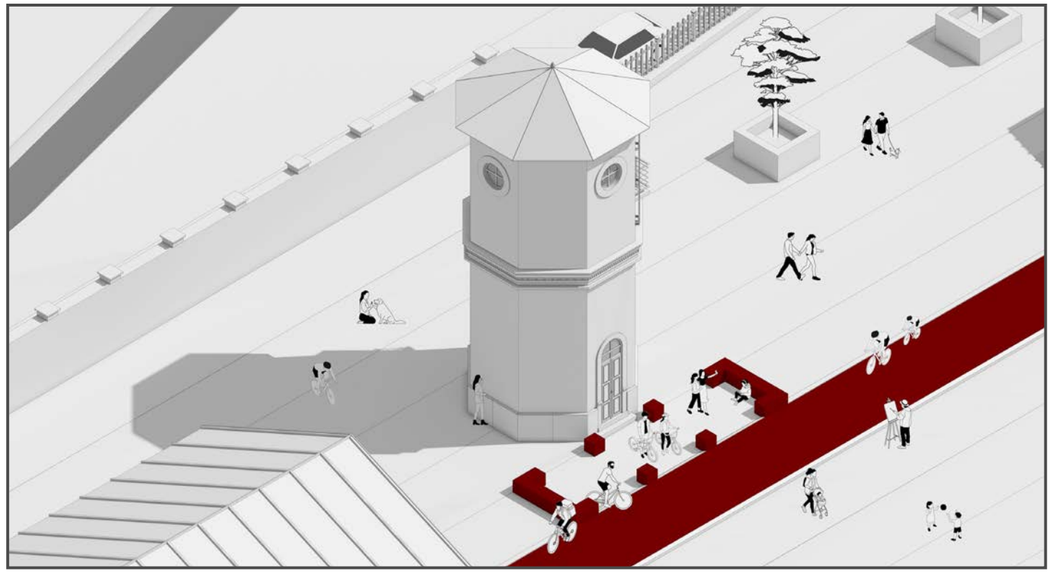
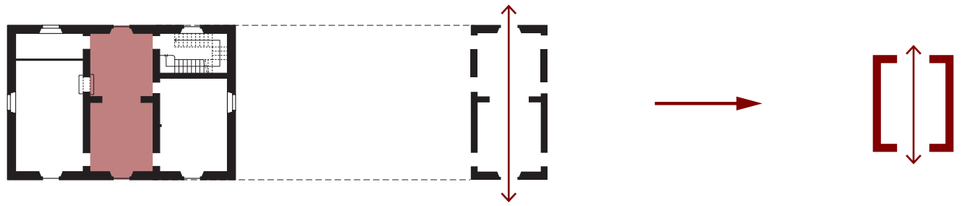
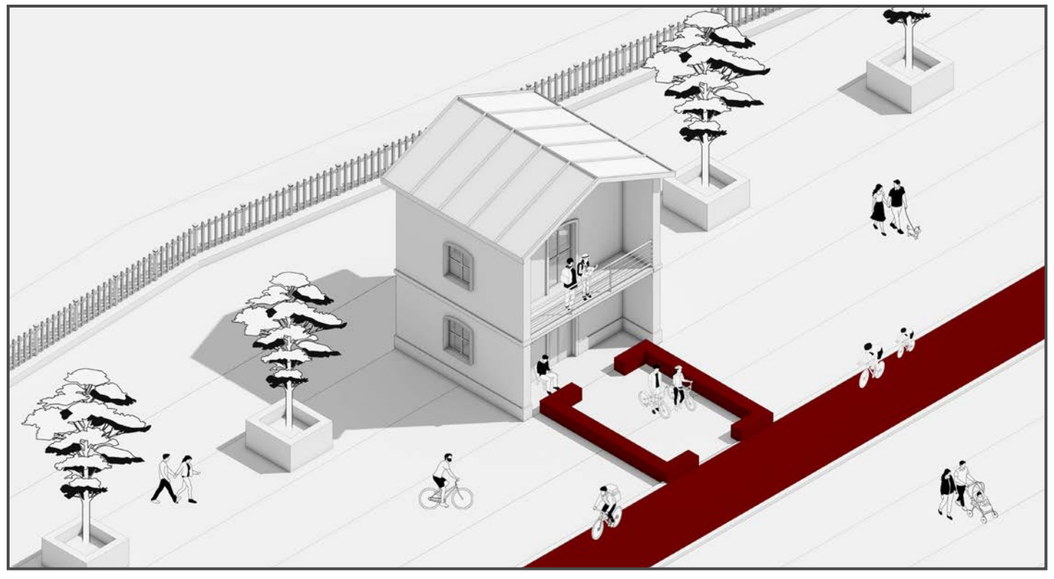


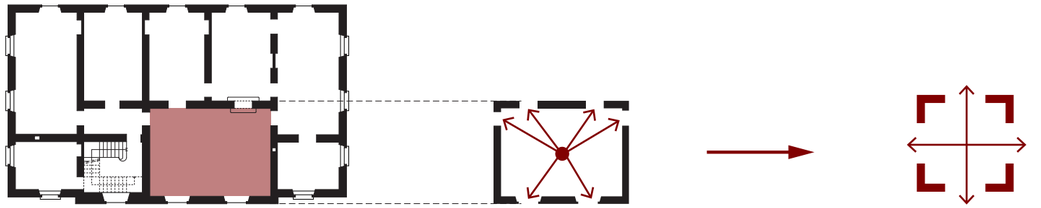
Fig. 19-20-21 Nelle pagine seguenti, schemi del sistema delle soglie: mediata, passante e distributiva, con le relative assonometrie.

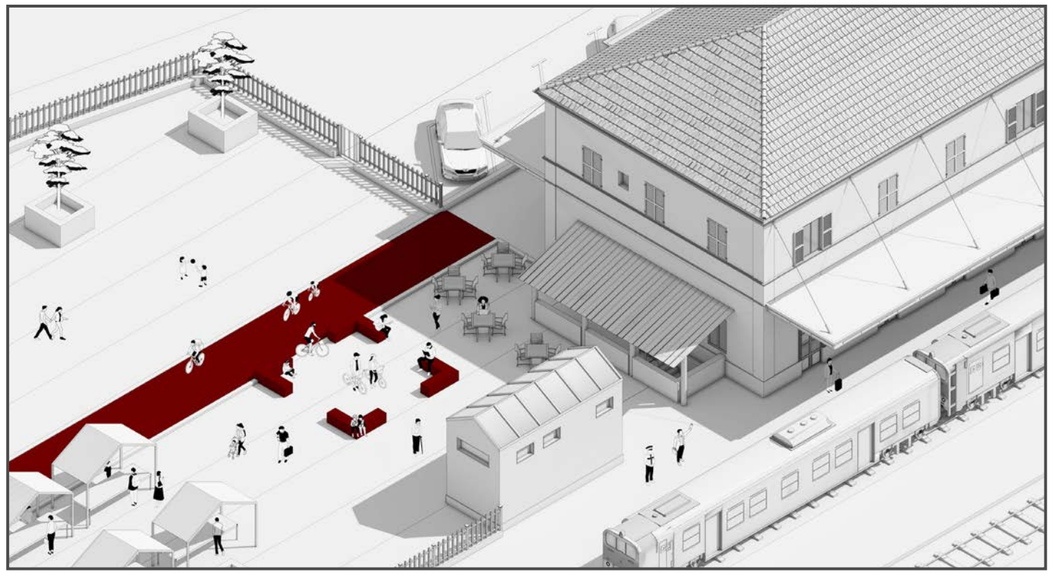
SOGLIA PASSANTE

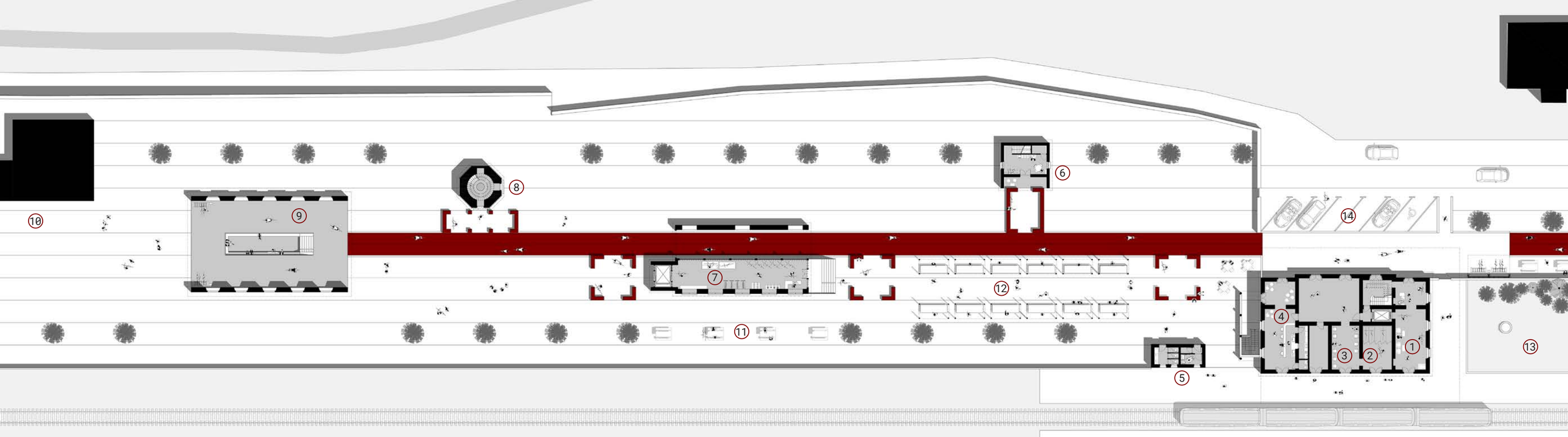




SOGLIA DISTRIBUTIVA







All’interno dell’area di progetto, come mostrato anche nelle assonometrie precedenti, le tre condizioni di soglia vengono collocate in relazione alla posizione delle architetture e alle differenti direzioni che strutturano lo spazio aperto. La soglia mediata viene inserita davanti alla torre dell’acqua, dove la distanza dal tracciato ciclabile permette di costruire uno spazio intermedio capace di mettere in relazione il percorso con l’edificio e di accogliere una condizione di sosta. La soglia passante viene invece associata al casello ferroviario evocato, introdotto nel progetto a partire dalla tipologia riconosciuta lungo la linea Ceva-Ormea. La scelta richiama il rapporto originario del casello con il passaggio a livello, luogo nel quale l’attraversamento avveniva direttamente da un lato all’altro della ferrovia. La soglia riprende questo principio, trasferendolo nel nuovo spazio aperto e mantenendo il legame tra la tipologia evocata e la sua originaria condizione di passaggio. La soglia distributiva viene collocata nei punti in cui il percorso incontra più direzioni e possibilità di accesso. Viene così riproposta ai lati del magazzino merci, in prossimità del fabbricato viaggiatori e davanti al fabbricato latrine, contribuendo all’organizzazione dello spazio e all’orientamento dei diversi percorsi. Il magazzino merci e il fabbricato latrine, un tempo presenti nell’area e oggi scomparsi, vengono nuovamente introdotti tramite una reinterpretazione delle rispettive tipologie, mantenendone i caratteri riconoscibili e traducendoli attraverso un linguaggio contemporaneo.

Fig. 22 Pianta del piano terra con studio delle ombre e inserimento delle nuove funzioni.

1. Bike Hotel
2. Deposito Biciclette
3. Sala d’attesa
4. Bar Ristorante
5. Bagni stazione
6. Alloggio
7. Velostazione/Shop
8. Alloggio
9. Spazio coperto collettivo
10. Sottostazione elettrica
11. Area pic-nic
12. Mercato/Sagre
13. Giardino ferroviario
14. Parcheggio auto

All’interno del fabbricato viaggiatori viene inserito un bike hotel, un bar-ristorante, la sala d’attesa ferroviaria e uno spazio per il deposito delle biciclette, facendo così convivere nello stesso edificio servizi rivolti alle due modalità di mobilità. La funzione ricettiva si estende inoltre alla torre dell’acqua esistente e al nuovo edificio in riferimento alla tipologia del casello, nei quali vengono ricavati due microalloggi legati al bike hotel, offrendo forme di permanenza più raccolte e direttamente connesse alle architetture ferroviarie. Il magazzino merci viene invece reinterpretato come velostazione e punto di servizio per la mobilità lenta, ospitando il noleggio delle biciclette e la vendita di attrezzature dedicate al ciclismo, al trekking e alle vie ferrate, insieme a uno spazio shop. Alla conclusione del percorso viene introdotta la Rimessa Locomotori, evocata a partire dalla tipologia presente a Ormea e reinterpretata come spazio collettivo aperto e coperto, disponibile per differenti forme di utilizzo. La sottostazione elettrica non è invece oggetto di un intervento specifico, ma viene mantenuta come presenza storica all’interno dell’area.

Il progetto dello spazio aperto parte dalla volontà di mantenere leggibile il carattere ampio e prevalentemente libero delle aree ferroviarie, evitando di frammentarle attraverso sistemazioni permanenti. Gli spazi un tempo legati agli scali e alla movimentazione delle merci vengono così mantenuti disponibili per usi differenti, potendo accogliere sia le attività quotidiane legate alla stazione e alla ciclovia, sia configurazioni temporanee in occasione di mercati, sagre ed eventi. La pavimentazione rafforza il tema della linearità tramite una successione di bande longitudinali che percorrono lo spazio aperto e ne accompagnano lo sviluppo. Il disegno, quindi, riprende la linearità che caratterizza tanto l'infrastruttura ferroviaria quanto il nuovo tracciato ciclabile, trasferendola alla sistemazione del suolo. Le bande costituiscono inoltre la struttura entro cui viene organizzata la vegetazione, distribuendo lungo l'area grandi vasi e alberature secondo filari lineari che seguono la direzione prevalente del progetto. Anche l'introduzione del verde mantiene un carattere flessibile. La vegetazione viene inserita prevalentemente attraverso grandi vasi, potenzialmente spostabili e riconfigurabili in relazione alle diverse necessità dello spazio. La disposizione in filari non determina quindi un assetto permanente, ma permette di introdurre vegetazione e zone d'ombra mantenendo la possibilità di liberare o riorganizzare le aree in occasione di mercati, sagre ed eventi.

Fig. 23 Assonometria generale dell'area di progetto.

Il prospetto complessivo mostra un nuovo paesaggio ferroviario nel quale gli edifici esistenti, ricostruiti ed evocati compongono una sequenza capace di richiamare differenti momenti della storia della ferrovia. [Fig.24] Le nuove architetture, le quali non riproducono quelle storiche, ma ne reinterpretano in chiave contemporanea alcuni caratteri tipologici e rendono riconoscibile il riferimento al patrimonio della linea. Uno spazio nel quale il tempo sembra essersi stratificato tra permanenze, assenze, tracce, e nuove interpretazioni, il percorso ciclabile affianca questa sequenza di costruzioni, permettendo al cicloviaggiatore di incontrarle ed esperirle direttamente, così come il viaggiatore in treno le incontra percorrendo l'intera tratta.
Questa sequenza costituisce il punto di partenza per l'approfondimento delle singole architetture, nelle quali il rapporto con il patrimonio ferroviario si articola tramite differenti modalità di intervento. Le pagine successive ne analizzano le principali operazioni progettuali, dalle reinterpretazioni delle tipologie agli interventi sugli edifici esistenti.

Fig. 24 Prospetto territoriale complessivo.



PROSPETTO TERRITORIALE 0 1 2 5 10 20 m



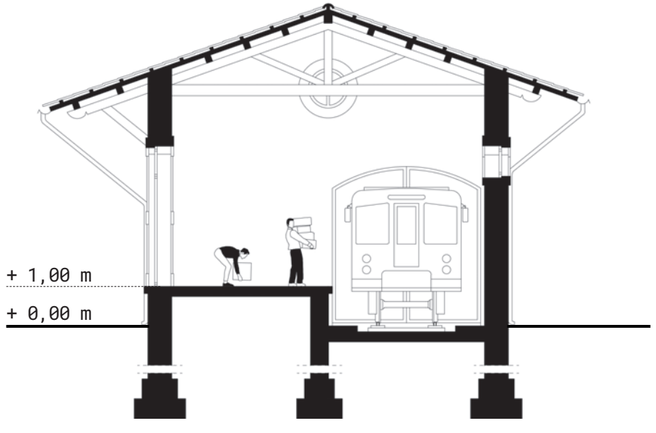


La tipologia del magazzino merci costituisce la matrice del nuovo edificio destinato alla velostazione e al negozio, riprendendone alcuni dei caratteri principali. La volumetria, la conformazione della copertura e alcuni elementi architettonici vengono mantenuti come riferimenti riconoscibili, mentre la lettura dalla sezione assume un ruolo centrale nella definizione del nuovo edificio. [Fig.25] Essa, si sviluppa principalmente dal rapporto tra il piano di carico e il sedime ferroviario. Questa differenza di quota costituisce uno dei caratteri assunti dal progetto, mantenendo leggibile il dislivello che originariamente regolava il trasferimento delle merci tra edificio e treno. Infatti, l'operazione principale avviene tramite l'eliminazione di una delle facciate, in questo modo si rende nuovamente percepibile questo rapporto tra quote, l'edificio si "apre" e mostra la sua sezione. [Fig.26] Nello spazio un tempo occupato dal binario viene inserito il percorso ciclabile, al passaggio del treno si sostituisce così quello del ciclista e la variazione di quota viene mantenuta come elemento capace di restituire la precedente relazione tra infrastruttura ed edificio. Al livello superiore, si inserisce un involucro vetrato, il quale definisce gli ambienti della velostazione, del noleggio e del negozio, rendendo allo stesso tempo visibile la continuità dello spazio interno. L'accesso alla velostazione, situata alla quota superiore, avviene attraverso due differenti sistemi posti sui lati opposti dell'edificio. Su un lato, una scala la collega al livello del percorso ciclabile, mentre sul lato opposto, il corpo di servizio ripreso dalla configurazione originaria accoglie un elevatore, garantendo l'accessibilità alle persone con disabilità e consentendo inoltre un trasporto facilitato delle biciclette. I due collegamenti si attestano in corrispondenza delle soglie distributive, rafforzandone il ruolo di punti di accesso e orientamento. La struttura della copertura riprende il sistema delle capriate, realizzata con puntoni in legno e catena in acciaio collegata alla struttura metallica dell'involucro vetrato. Il manto, invece, è realizzato in lamiera aggraffata, tecnologia adottata anche nelle altre architetture di nuova costruzione. [Fig.27]

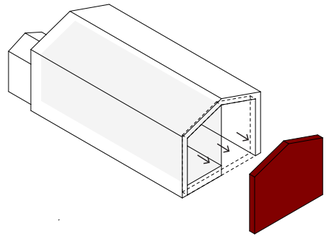
Fig. 25 In basso a sinistra, sezione trasversale della tipologia originaria del magazzino merci.
Fig. 26 In alto nella pagina successiva, schema assonometrico dell'azione progettuale - Arretrare.
Fig. 27 In basso nella pagina successiva, sezione trasversale di progetto derivata dalla reinterpretazione della tipologia del magazzino merci.

TIPOLOGIA MAGAZZINO MERCI

0 1 2 5 m



AZIONE PROGETTUALE
APRIRE





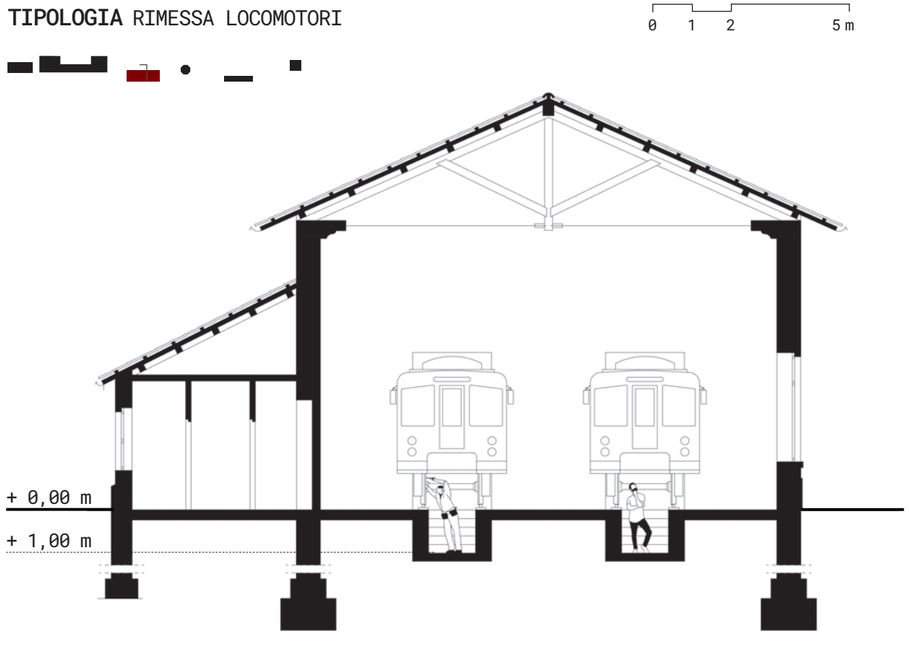




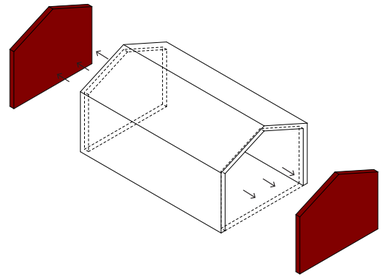
In corrispondenza del punto di inversione del percorso ciclabile viene introdotto un nuovo edificio che assume come riferimento tipologico la rimessa locomotori, richiamandone anche la posizione, poichè si trova al termine della tratta ferroviaria ad Ormea. Il nuovo edificio ne riprende alcuni dei caratteri principali, tra cui la volumetria, la conformazione della copertura, la scansione delle grandi aperture sui lati longitudinali e la presenza delle fosse originariamente destinate alle operazioni di manutenzione delle locomotive. Anche in questo caso la lettura della sezione assume un ruolo centrale nella definizione del progetto. Le due fosse presenti nella tipologia di riferimento [Fig.28] vengono ricondotte a un unico spazio centrale ribassato, attorno al quale si sviluppa il percorso ciclabile. Raggiunta la fossa, il tracciato le gira attorno e si immette nella corsia di ritorno, invertendo la propria direzione per ricongiungersi alla ciclovia principale. Lo spazio ribassato viene, invece, trasformato in un luogo di sosta, attraverso l'inserimento di sedute che permettono di fermarsi in una condizione più raccolta e riparata sotto la grande copertura. L'operazione dello "svuotare" interessa le due facciate poste sui lati corti, che vengono eliminate trasformando l'edificio in un grande spazio aperto. La rimozione dei fronti rende direttamente leggibile la sezione e il rapporto con la fossa centrale, consentendo allo stesso tempo al percorso ciclabile di attraversarlo liberamente. [Fig.29] La struttura è in acciaio, costituita da pilastri parzialmente inglobati in elementi murari ribassati, i quali nella parte superiore rimangono a vista sostenendo direttamente la copertura e determinando una separazione tra questa e le parti murarie, questo permette un maggiore ingresso della luce. Sui lati longitudinali, il prospetto mantiene la scansione delle grandi aperture che caratterizzavano la rimessa originaria, mentre la copertura a falde viene riproposta attraverso un manto in lamiera aggraffata, adottato anche per le altre architetture di nuova costruzione. [Fig.30]

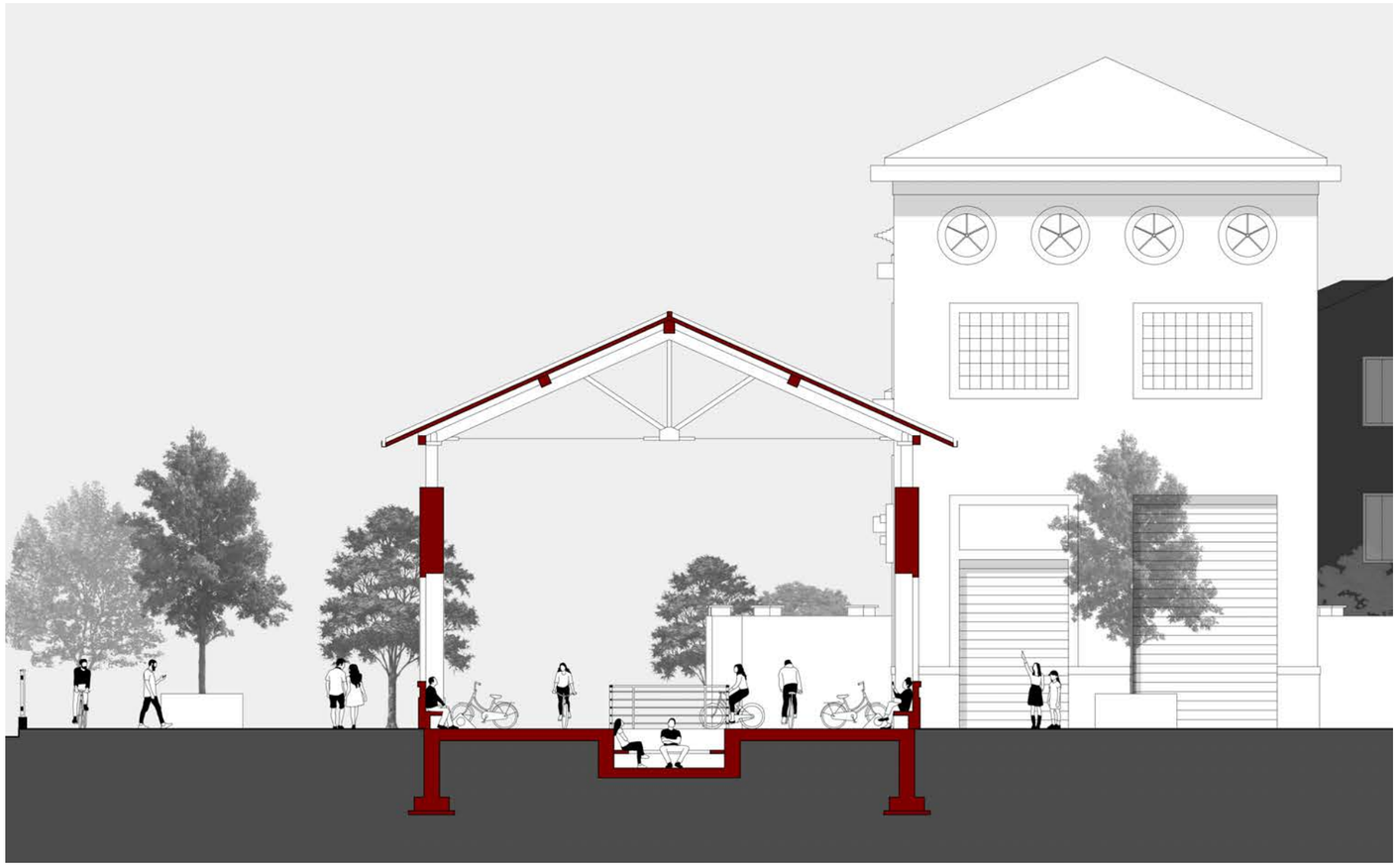
Fig. 28 In basso a sinistra, sezione trasversale della tipologia originaria della rimessa locomotori di Ormea.
Fig. 29 In alto nella pagina successiva, schema assonometrico dell'azione progettuale - Svuotare.
Fig. 30 In basso nella pagina successiva, sezione trasversale di progetto derivata dalla reinterpretazione della tipologia della rimessa locomotori.

TIPOLOGIA RIMESSA LOCOMOTORI



AZIONE PROGETTUALE
SVUOTARE









Uno dei due alloggi speciali, associati al bike hotel, viene sviluppato all'interno di un edificio di nuova costruzione, il quale assume come riferimento tipologico il casello ferroviario, dal quale vengono ripresi i principali caratteri. Il casello viene introdotto a Garessio a partire da una tipologia ricorrente lungo la linea Ceva–Ormea. L' operazione progettuale "dell'arretrare" agisce sulla sezione dell'edificio attraverso differenti profondità e slittamenti. La facciata principale viene arretrata rispetto al volume originario, lasciando esposto il solaio del primo piano che si trasforma in terrazzo e definisce, al livello inferiore, uno spazio coperto in corrispondenza dell'ingresso. All'interno, l'operazione viene ripetuta arretrando ulteriormente il solaio superiore del sottotetto, con una profondità doppia rispetto alla facciata, trasformandolo in un soppalco destinato a parte della zona notte. Esso si affaccia, quindi, su uno spazio a doppia altezza e pone il letto in relazione diretta con la finestra circolare, ripresa come uno degli elementi maggiormente riconoscibili nelle architetture ferroviarie della linea. [Fig.32] L'arretramento permette quindi, anche in questo caso, di rendere leggibile la sezione dell'edificio. I prospetti mantengono invece la composizione e le proporzioni delle aperture come caratteri significativi del riferimento tipologico. Le importanti decorazioni in rilievo, invece, vengono reinterpretate attraverso elementi in acciaio aggettanti, i quali riprendono le decorazioni storiche con un linguaggio contemporaneo. La stessa soluzione richiama gli elementi decorativi adottati nel magazzino merci, introducendo un linguaggio comune tra le nuove architetture. La copertura mantiene la geometria a falde del riferimento, riducendone tuttavia l'aggetto rispetto al casello originario e reinterpretandola anche in questo caso tramite un manto in lamiera aggraffata. [Fig.33]

AZIONE PROGETTUALE
ARRETRARE

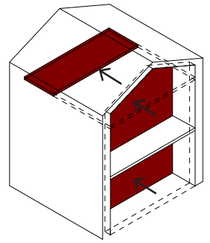
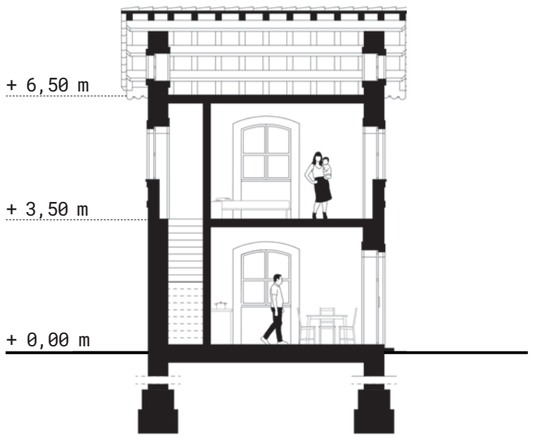
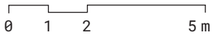


Fig. 31 In basso a sinistra, sezione trasversale della tipologia dei caselli ferroviari.
Fig. 32 In alto nella pagina successiva, schema assonometrico dell'azione progettuale - Aprire.
Fig. 33 In basso nella pagina successiva, sezione trasversale di progetto derivata dalla reinterpretazione della tipologia dei caselli ferroviari.

TIPOLOGIA CASELLO FERROVIARIO









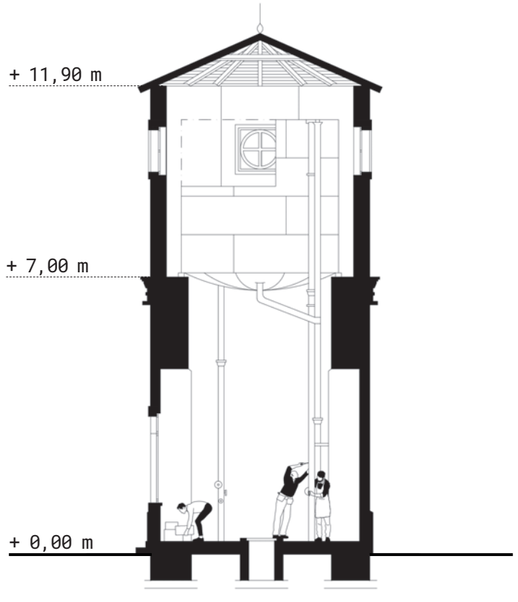




Il secondo alloggio speciale legato al bike hotel viene ricavato all'interno della torre dell'acqua esistente. L'intervento mantiene inalterata l'articolazione complessiva dell'edificio, concentrando le trasformazioni al suo interno attraverso l'inserimento di nuovi elementi necessari ad accogliere la funzione ricettiva. [Fig.34] La cisterna e il sistema di impianti che originariamente conduceva l'acqua dal pozzo centrale fino alla sommità dell'edificio vengono rimossi, liberando lo spazio interno della torre. Una nuova scala a chiocciola, addossata alle spesse pareti murarie, attraversa verticalmente l'edificio e conduce alla parte superiore, in corrispondenza del luogo originariamente destinato alla cisterna. A questa quota viene inserito un nuovo solaio con struttura in acciaio, sul quale si sviluppa la zona giorno dell'alloggio. La ridotta superficie disponibile, contrapposta alla notevole altezza interna, viene sfruttata tramite l'inserimento di un ulteriore soppalco al di sopra del nuovo solaio, destinato alla zona notte. Come nel casello, il piano soppalcato raggiunge il livello delle finestre circolari esistenti, ponendo il letto in relazione diretta con uno degli elementi maggiormente caratterizzanti l'edificio. I nuovi interventi si concentrano così all'interno dell'involucro esistente, senza modificarne la configurazione esterna. La nuova funzione si adatta alla particolare conformazione verticale della torre, sfruttandone l'altezza e lo spessore murario mantenendo leggibile l'involucro originaria dell'edificio. [Fig.35] L'impiego dell'acciaio per le nuove strutture permette di rendere distinguibili gli inserimenti contemporanei rispetto alle murature esistenti. Inoltre, come emerso dalla precedente analisi dello stato di conservazione, l'edificio necessita di interventi di restauro sugli elementi di facciata e, in particolare, sulla copertura, maggiormente degradata, oltre a verifiche sullo stato delle strutture esistenti.

Fig. 34 In basso a sinistra, sezione trasversale della torre dell'acqua nella configurazione originaria e relativa funzione storica.
Fig. 35 In basso nella pagina successiva, sezione trasversale di progetto della torre dell'acqua con la nuova funzione.





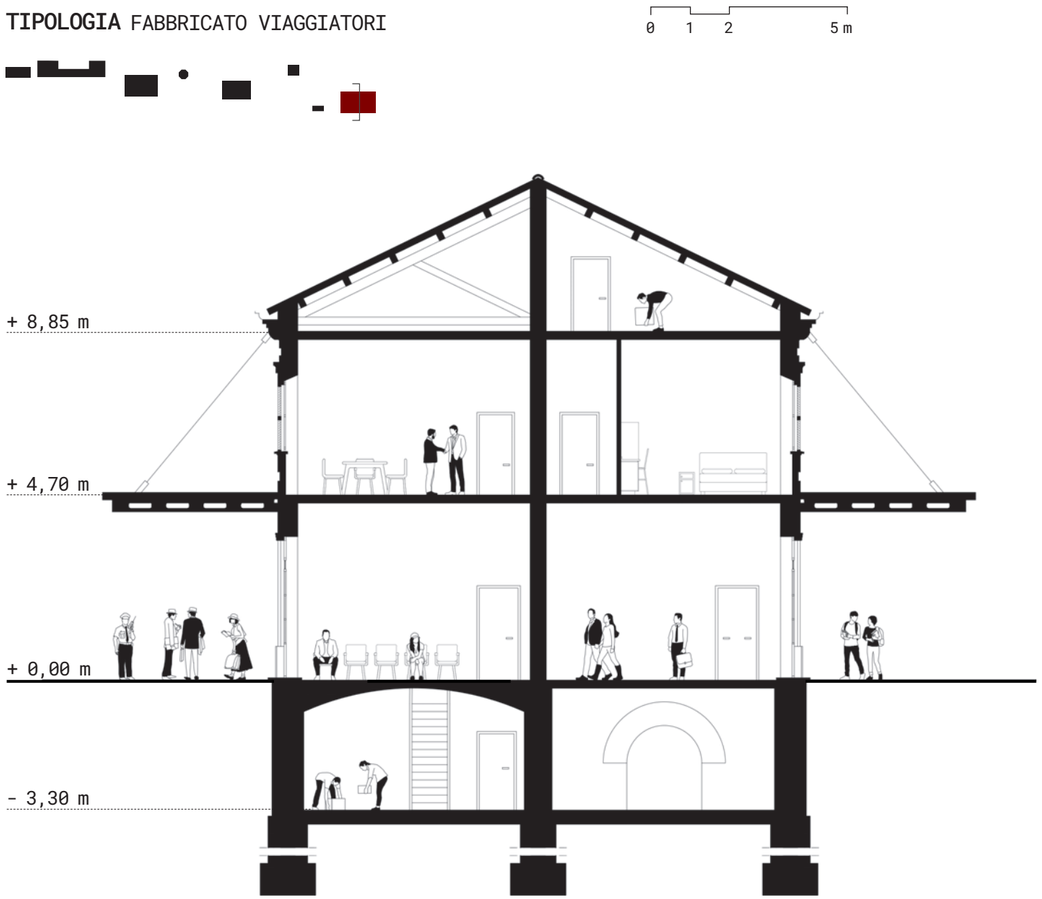



GARESSIO

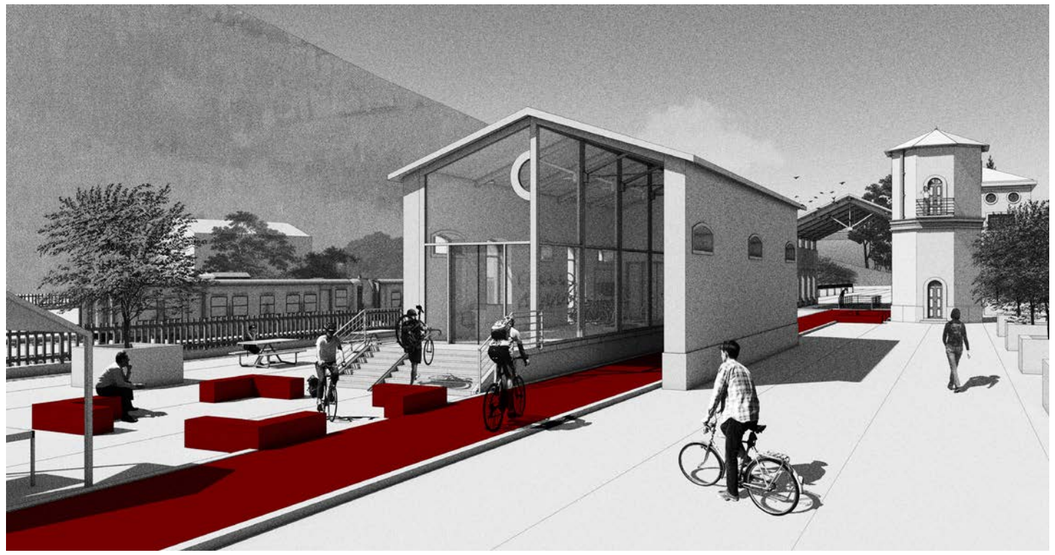

GARESSIO

Il fabbricato viaggiatori, oltre agli interventi di restauro, viene trasformato solamente nella su distribuzione interna, limitando modifiche necessarie all'inserimento delle nuove funzioni. Al piano terra vengono realizzati gli spazi di accoglienza del bike hotel, il deposito biciclette, la sala d'attesa ferroviaria e il bar-ristorante. La presenza del deposito rafforza il rapporto tra mobilità ciclabile e ferroviaria, permettendo al cicloviaggiatore di lasciare la bicicletta in sicurezza e proseguire il viaggio in treno. L'atrio centrale mantiene il proprio ruolo distributivo e, come espresso in precedenza, costituisce il riferimento per la "soglia distributiva" riproposta negli spazi aperti della stazione. Importante è l'inserimento di nuovo ascensore, dimensionato anche per il trasporto delle biciclette, il quale collega il piano terra al livello superiore, dove si sviluppano cinque camere del bike hotel, tre doppie e due familiari, insieme alla sala colazioni, agli spazi per lo staff e a un deposito con una piccola officina per la manutenzione delle biciclette. Il piano interrato esistente viene invece utilizzato come deposito a servizio del bar-ristorante e della struttura ricettiva. L'intervento conserva così l'edificio esistente, adattandone prevalentemente gli spazi interni alle nuove funzioni e ai servizi legati alla riattivazione della ferrovia e alla nuova ciclovia. [Fig.37]

Fig. 36 In basso a sinistra, sezione trasversale del fabbricato viaggiatori nella configurazione originaria e relativa funzione storica.
Fig. 37 In basso nella pagina successiva, sezione trasversale di progetto del fabbricato viaggiatori con la nuova funzione.









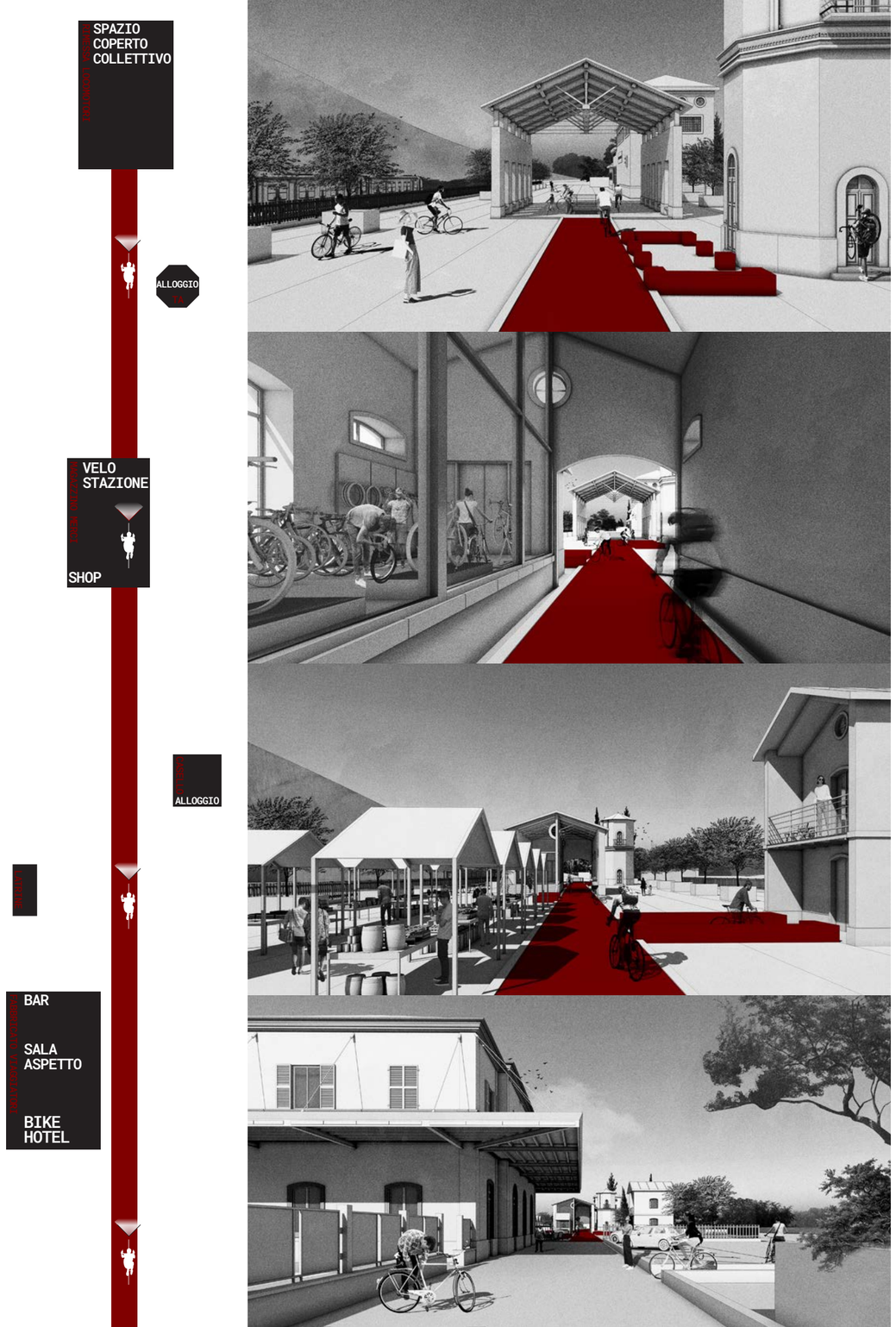
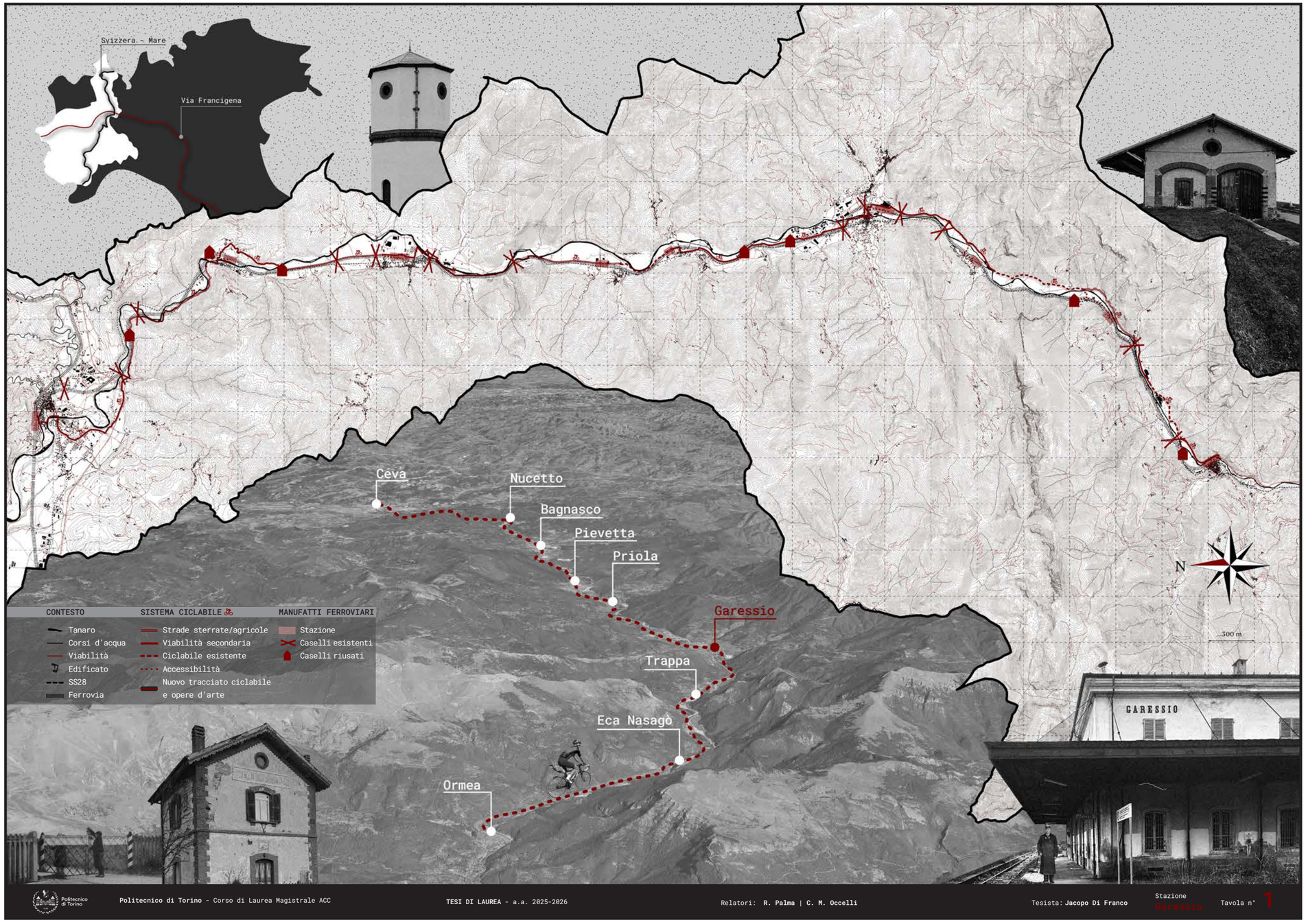


Fig. 38 Nelle pagine precedenti, vista di progetto dalla fossa di sosta sotto la grande copertura dell'edificio reinterpretato dalla tipologia della rimessa locomotori.
Fig. 39 Nelle pagine precedenti, vista di progetto dell'area della velostazione e della soglia distributiva antistante.
Fig 40 Nella pagina successiva, sequenza di viste dell'attraversamento del percorso ciclabile all'interno dell'area di progetto.

TAVOLE DI PROGETTO

Le tavole di progetto, originariamente realizzate in formato A1, sono qui riprodotte in dimensioni ridotte. Le scale indicate si riferiscono agli elaborati originali

TAVOLA 1



Politecnico di Torino - Corso di Laurea Magistrale ACC

TESI DI LAUREA - a.a. 2025-2026

Relatori: R. Palma | C. M. Occelli

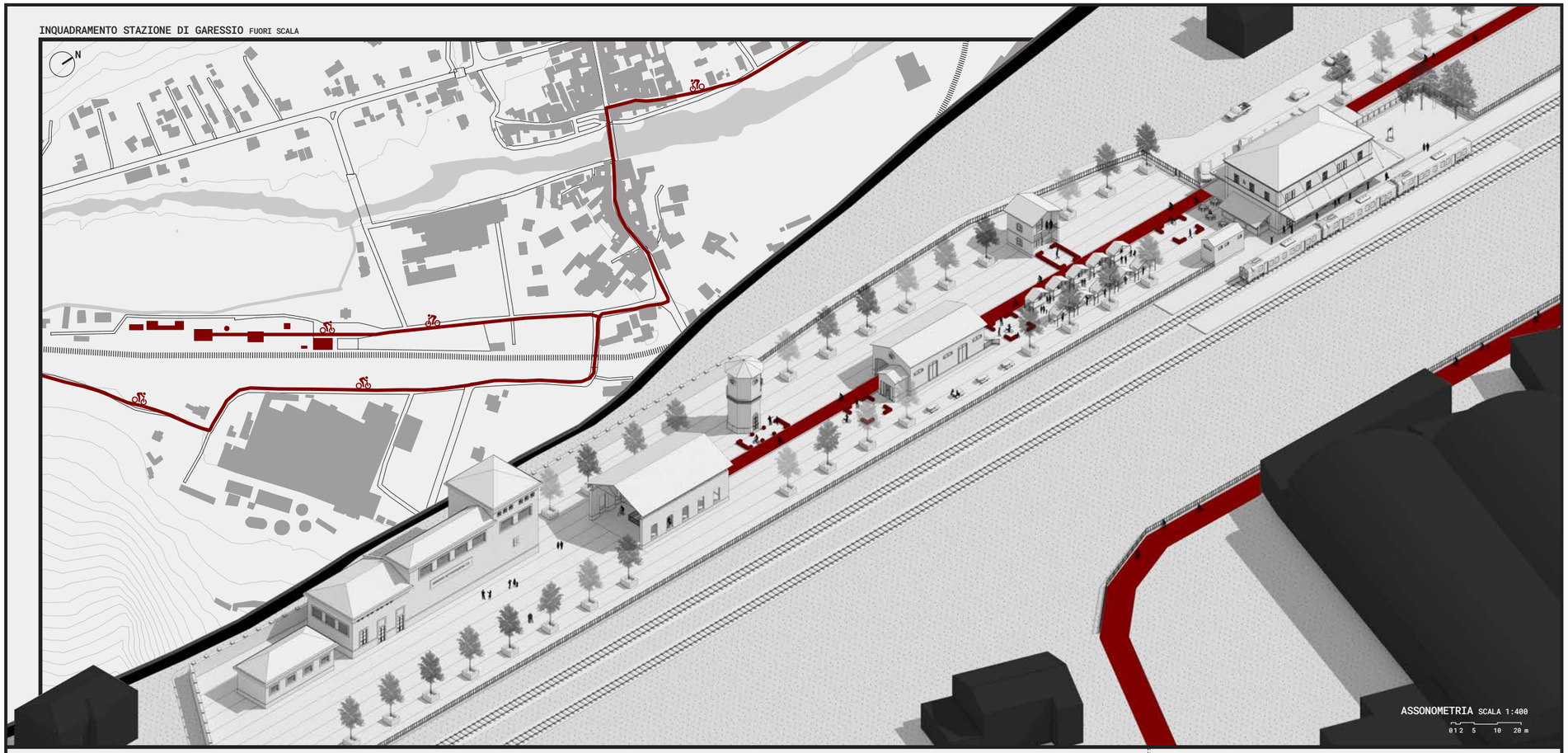
Tesista: Jacopo Di Franco

Stazione Garessio

Tavola n° 1

TAVOLA 2

INQUADRAMENTO STAZIONE DI GARESSIO FUORI SCALA



ASSONOMETRIA SCALA 1:400
0 1 2 5 10 20 m

SEZIONE TERRITORIALE SCALA 1:400
0 1 2 5 10 20 m



PROSPETTO TERRITORIALE SCALA 1:400
0 1 2 5 10 20 m



Politecnico di Torino - Corso di Laurea Magistrale ACC

TESI DI LAUREA - a.a. 2025-2026

Relatori: R. Palma | C. M. Occelli

Tesista: Jacopo Di Franco

Stazione Garessio

Tavola n° 2

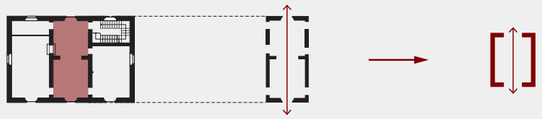
TAVOLA 3

SISTEMA DELLE SOGLIE

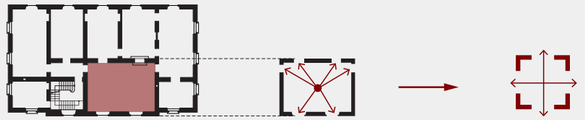
SOGLIA MEDIATA



SOGLIA PASSANTE



SOGLIA DISTRIBUTIVA



FABBRICATO VIAGGIATORI
1. Bike Hotel/B&B
2. Deposito Bike
3. Sala d'attesa
4. Bar Ristorante

LATRINE
5. Bagni stazione

CASELLO
6. Alloggio

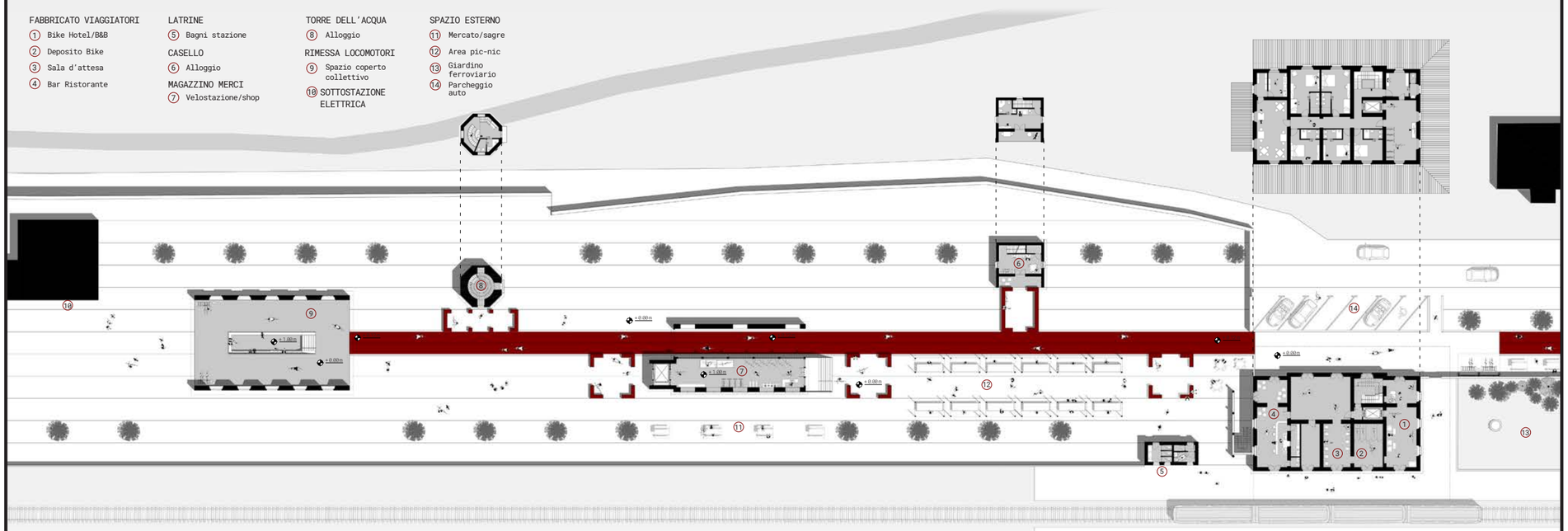
MAGAZZINO MERCI
7. Velostazione/shop

TORRE DELL'ACQUA
8. Alloggio

RIMESSA LOCOMOTORI
9. Spazio coperto collettivo

10. SOTTOSTAZIONE ELETTRICA

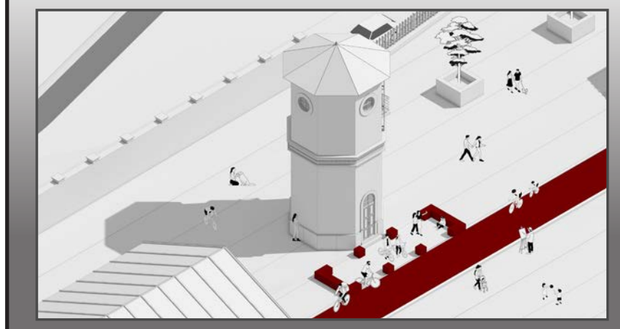
SPAZIO ESTERNO
11. Mercato/sagre
12. Area pic-nic
13. Giardino ferroviario
14. Parcheggio auto



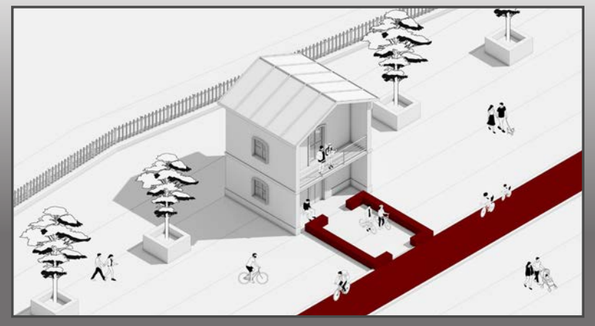
PIANTA PIANO TERRA SCALA 1:250

0 1 2 5 10 m N

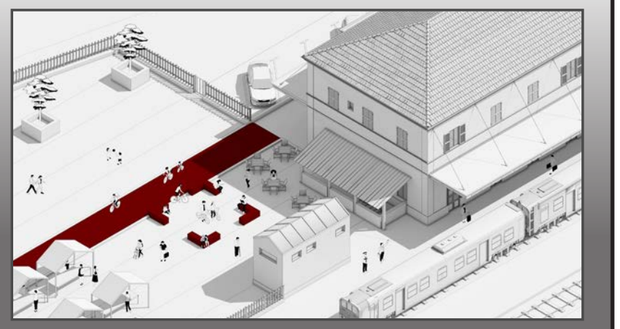
ASSONOMETRIA SOGLIA MEDIATA



ASSONOMETRIA SOGLIA PASSANTE



ASSONOMETRIA SOGLIA DISTRIBUTIVA



Politecnico di Torino - Corso di Laurea Magistrale ACC

TESI DI LAUREA - a.a. 2025-2026

Relatori: R. Palma | C. M. Occelli

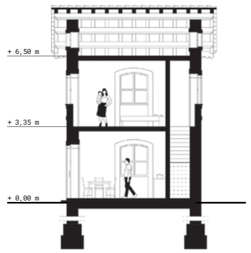
Tesista: Jacopo Di Franco

Stazione Garessio

Tavola n° 3

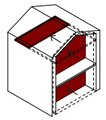
TAVOLA 4A

TIPOLOGIA CASELLO FERROVIARIO



GESTO PROGETTUALE

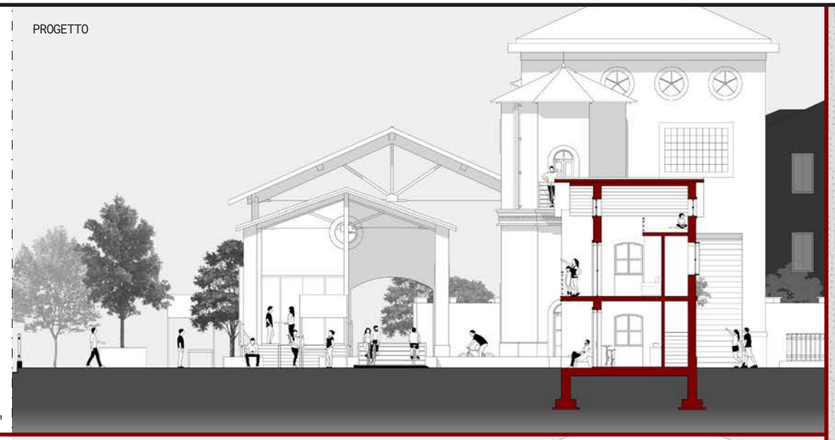
ARRETRARE



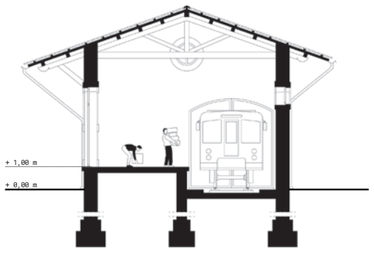
SCALA 1:100

0 1 2 5 m

PROGETTO

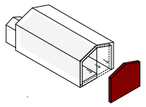


TIPOLOGIA MAGAZZINO MERCI



AZIONE PROGETTUALE

APRIRE



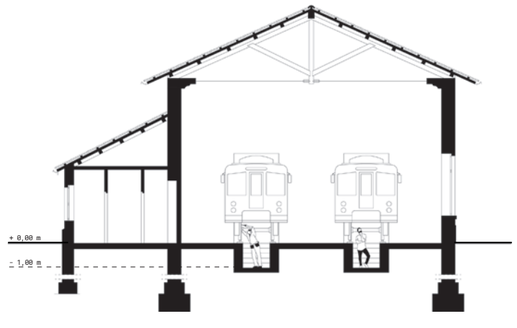
SCALA 1:100

0 1 2 5 m

PROGETTO

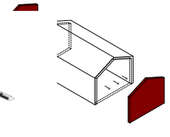


TIPOLOGIA RIMESSA LOCOMORORI



GESTO PROGETTUALE

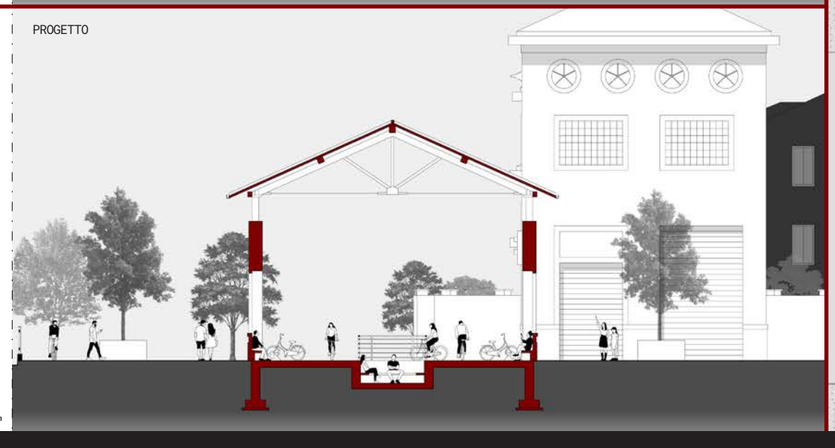
SVUOTARE

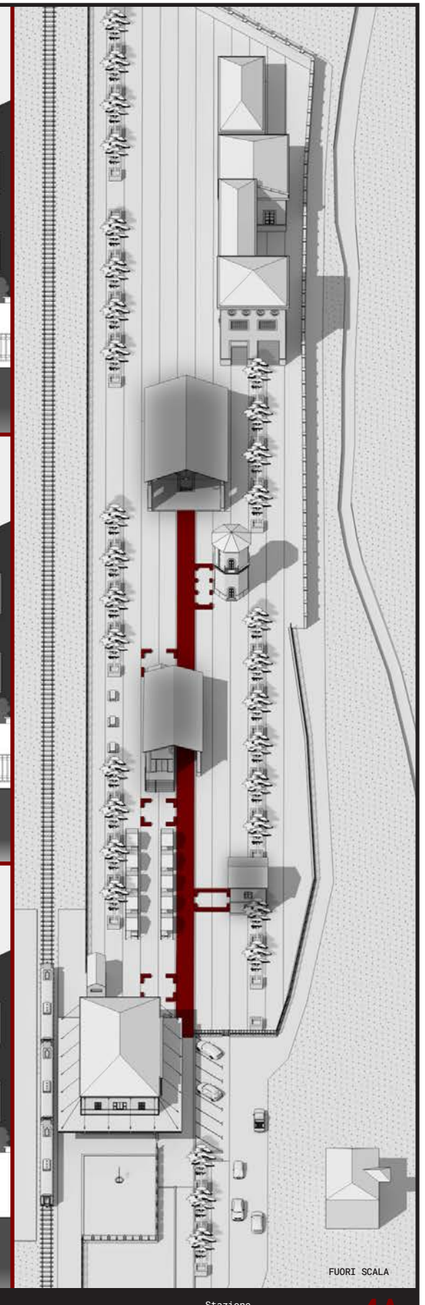


SCALA 1:100

0 1 2 5 m

PROGETTO





FUORI SCALA

Politecnico di Torino

Politecnico di Torino - Corso di Laurea Magistrale ACC

TESI DI LAUREA - a.a. 2025-2026

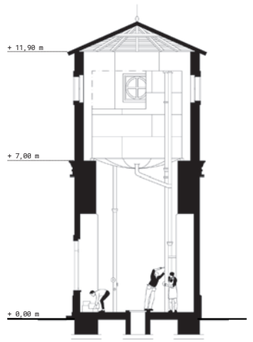
Relatori: **R. Palma** | **C. M. Occelli**

Tesista: **Jacopo Di Franco**

Stazione Garessio

Tavola n° 4A

TIPOLOGIA TORRE DELL'ACQUA

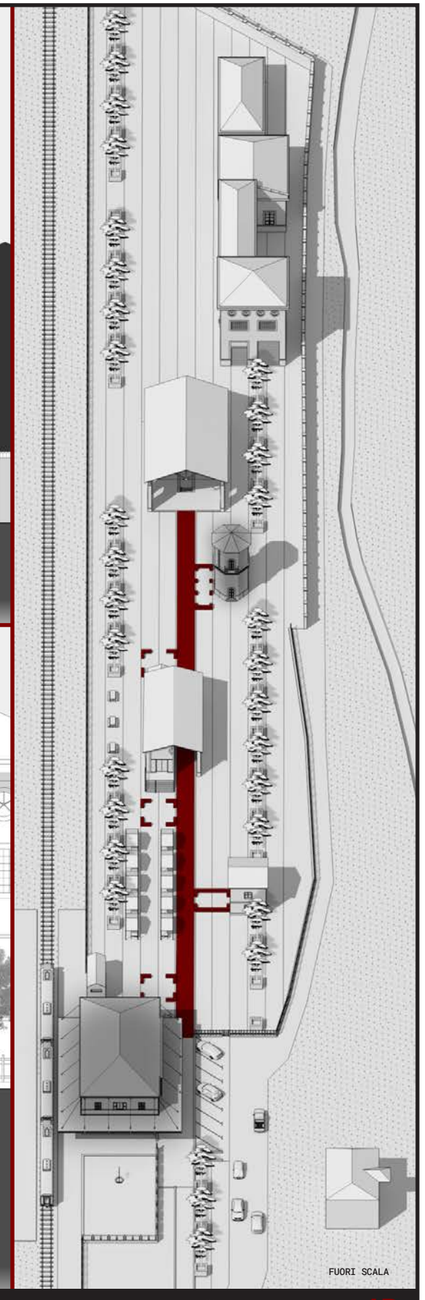


SCALA 1:100

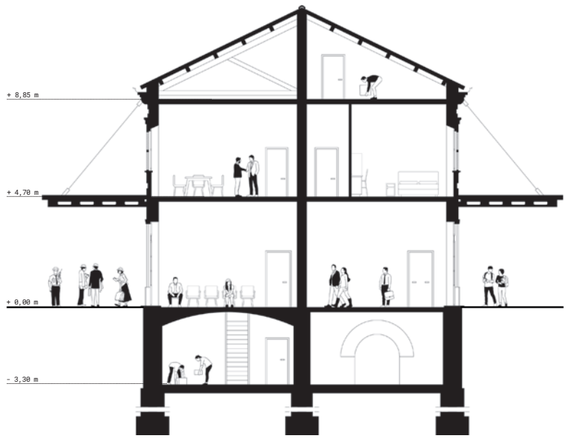
0 1 2 5 m

PROGETTO





TIPOLOGIA FABBRICATO VIAGGIATORI



SCALA 1:100

0 1 2 5 m

PROGETTO



FUORI SCALA

Politecnico di Torino

Politecnico di Torino - Corso di Laurea Magistrale ACC

TESI DI LAUREA - a.a. 2025-2026

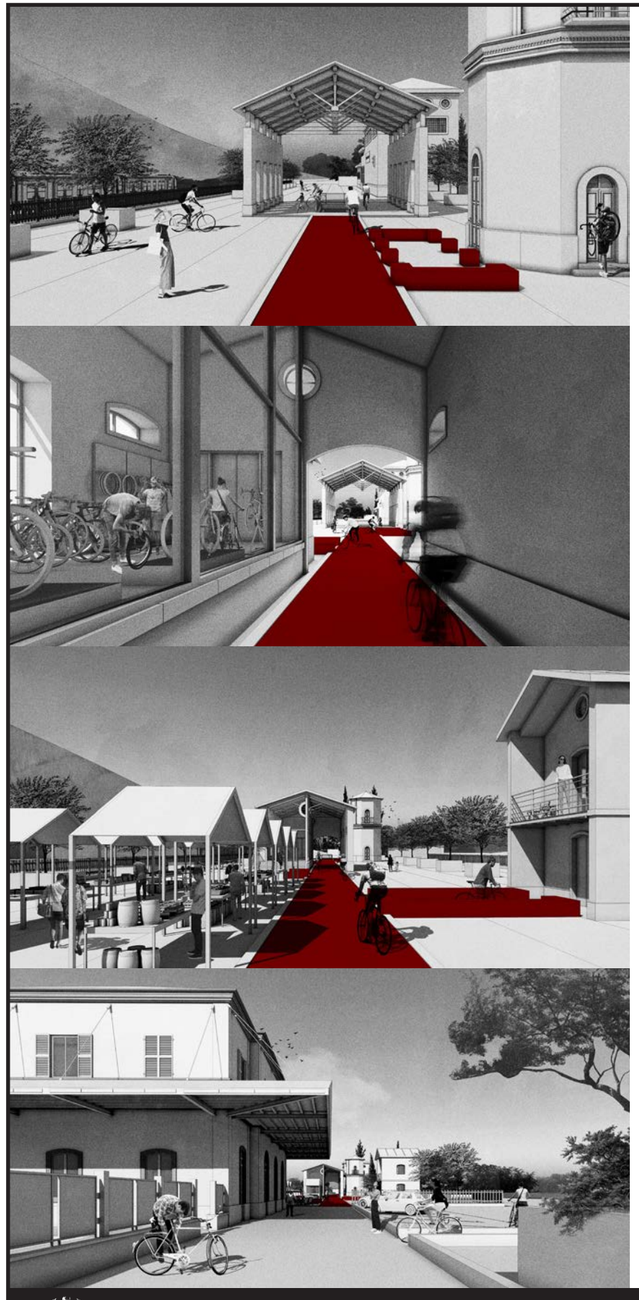
Relatori: **R. Palma | C. M. Occelli**

Tesista: **Jacopo Di Franco**

Stazione Garessio

Tavola n° 4B

TAVOLA 4B



SPAZIO COPERTO COLLETTIVO

ALLOGGIO

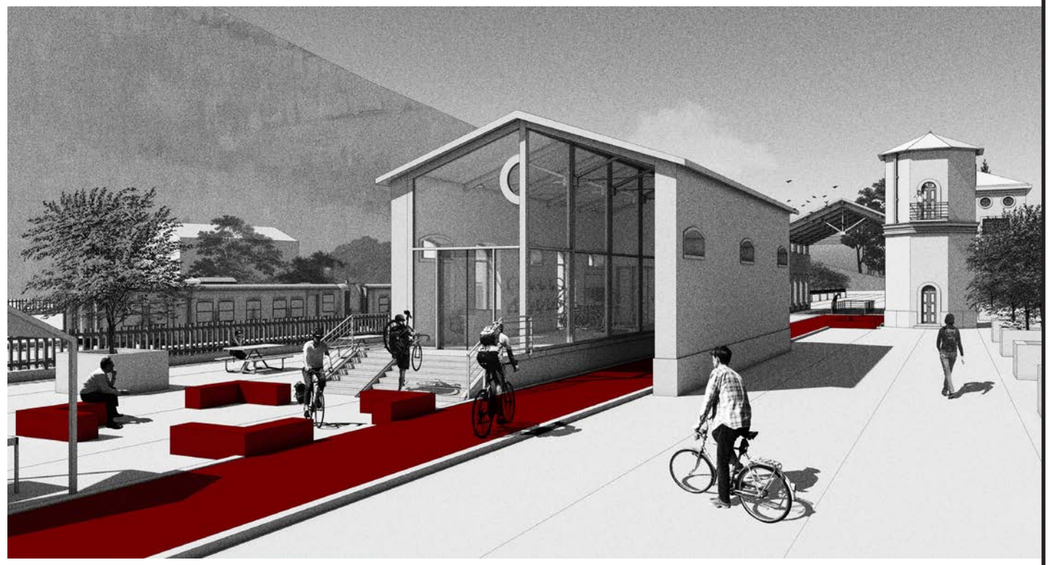
VELO STAZIONE

SHOP

BAR

SALA ASPETTO

BIKE HOTEL



ALLOGGIO



CONCLUSIONI

In conclusione, “Linee tangenti” nasce dall’idea che differenti forme di mobilità possano condividere lo stesso territorio, avvicinandosi, allontanandosi e in alcuni punti entrando in contatto, senza che l’una debba necessariamente sostituire l’altra. Da questa idea prende forma il quesito che ha accompagnato la ricerca. Può una nuova infrastruttura per la mobilità lenta affiancarsi a una ferrovia storica, contribuendo allo stesso tempo a costruire nuove possibilità per il territorio e per il patrimonio architettonico che ne accompagna il tracciato?
La risposta a cui giunge questo lavoro è che la permanenza della ferrovia non costituisce un limite allo sviluppo della mobilità lenta, ma può diventarne una risorsa. La rinuncia al sedime ferroviario non rappresenta quindi l’unica condizione possibile per costruire una ciclovia. Al contrario, mantenere entrambe le infrastrutture permette di ampliare le possibilità di percorrenza della valle e, soprattutto, di evitare che la costruzione di un nuovo sistema avvenga attraverso la cancellazione di quello precedente.
La stessa considerazione riguarda le architetture ferroviarie. Il loro valore non risiede soltanto nella memoria che conservano, ma nella possibilità di tornare a essere utili. La continuità con il passato può essere ricercata proprio tramite il cambiamento, attribuendo nuovi usi a edifici che altrimenti rischierebbero di sopravvivere soltanto come presenze abbandonate.
Il risultato della ricerca può quindi essere interpretato come un modello replicabile in contesti analoghi, dove le condizioni territoriali e infrastrutturali lo consentano e rappresenta un modo diverso di considerare i tracciati ferroviari sospesi prima di sostituirli.
La stazione di Garessio mostra il punto in cui ferrovia, ciclovia, architettura e storia si incontrano direttamente nello stesso luogo, concretizzando il principio di “Linee tangenti” e rappresentando l’esito più completo della ricerca. Il progetto approfondisce questa relazione attraverso il recupero delle preesistenze e la reinterpretazione delle architetture ferroviarie analizzate lungo la linea, senza ricercare la ricostruzione di un’immagine passata, ma permettendo di conservare e reinterpretare i caratteri all’interno di un nuovo paesaggio ferroviario.

Bibliografia

Acquarone Franca; Ferraris Giorgio; Moriano Ugo; Nicolino Romano; Odello Gianmario; Peirano Mariapia; Rava Cristina; Scola Paola; Tarditi Maria; Vallepiano Bruno. “I racconti del treno.” Bra, arabAFenice, 2015.

Basteris Fulvio. “La ferrovia CEVA-GARESSIO-ORMEA, un secolo di sogni verso il mare.” Mondovì, Gigà edizioni, 1993.

Boutilier Robert G.; Thomson Ian. “The Social License. The Story of the San Cristobal Mine.” Abingdon–New York, Routledge, 2019.

Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca. “Le opere d’arte della linea ferroviaria Ceva-Garessio-Ormea: problemi di conoscenza e conservazione.” Tesi di laurea, Politecnico di Torino, 2002.

Dard M. “Le nostre locomotive elettriche.” Quaderni delle Ferrovie Italiane dello Stato, n. 9. Roma, Officine Grafiche Apollon, 1957.

Dardi Costantino. “Semplice, lineare, complesso. L’acquedotto di Spoleto.” Presentazione di Francesco Moschini. Rom, Edizioni Kappa/A.A.M. Architettura Arte Moderna, 1987.

Demeglio Paolo. “Un paesaggio medievale tra Piemonte e Liguria: il sito di Santa Giulietta e l’Alta Val Tanaro.” Sesto Fiorentino, All’insegna del giglio, 2019.

Dutto Andrea Alberto; Palma Riccardo; Bertagnoli Gabriele. “Ponti abitati e ciclovie: piccolo manuale per la progettazione di velostazioni.” Araba Fenice, 2019.

Hemingway Ernest. “By-Line: Ernest Hemingway. Selected Articles and Dispatches of Four Decades.” A cura di William White. New York, Charles Scribner’s Sons, 1967.

Lefebvre Henri. “La produzione dello spazio.” Milano, Pgreco, 2018.

Luke Hanabeth. “Social resistance to coal seam gas development in the Northern Rivers region of Eastern Australia: Proposing a diamond model of social licence to operate.” Articolo scientifico, Land Use Policy, vol. 69, 2017, pp. 266–280.

Marcarini Albano; Rovelli Roberto. “Atlante Italiano delle Ferrovie in Disuso.” Firenze, Istituto Geografico Militare, 2018.

Marro Casimiro. “L’alta Valle del Tanaro, guida illustrata.” Torino, Casa editrice libraria Fili Fiandesio & C., 1910.

Moro Andrea; Mamino Lorenzo. “Ipotesi di ecomuseo per l’Alta Valle Tanaro per il recupero della linea ferroviaria Ceva-Ormea.” Tesi di laurea, Politecnico di Torino, 2007.

Navarra Marco. “In walkabout city: il paesaggio riscritto. Un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina.” Cannitello (Reggio Calabria), Biblioteca del Cenide, 2002.

Oggero Valentina. “Valorizzare il territorio attraverso la rifunzionalizzazione dei manufatti ferroviari dismessi: il ponente ligure.” Tesi di laurea, Politecnico di Torino, 2017.

Palma Riccardo. “L’immaginario cartografico dell’architettura.” Presentazione di Giancarlo Motta; introduzione di Gianni Fabbri. Bergamo, Tecnograph, 2002.

Palma Riccardo; Ravagnati Carlo (a cura di). “Atlante di progettazione architettonica.” CittàStudi Edizioni, 2014.

Palma Riccardo; Ravagnati Carlo. “L’architetto cartografo. Strati e figure terrestri nel progetto di architettura.” Melfi, Libria, 2020.

Peirano Erika, “La ferrovia. Progetto per un ecomuseo della linea Ceva-Ormea.” s.d. Volume consultato presso il Museo della Ferrovia Ceva-Ormea, Nucetto.

Rebagliati Franco; Dell’Amico Franco; Ferro Gian Franco. “I 100 anni della linea ferroviaria Ceva-Ormea: 1893-1993.” Pinerolo (Torino), Settore cultura, 1993.

Regione Piemonte. “Sistema delle ciclovie regionali. Allegato B al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.” Torino, Regione Piemonte, 6 marzo 2023.

Rete Ferroviaria Italiana. “Atlante delle linee ferroviarie dismesse.” Roma, Rete Ferroviaria Italiana, 2022.

Richermo Andrea. “La mia Ceva-Ormea. 40 immagini dal 1985 al 2012.”. Volume consultato presso il Museo della Ferrovia Ceva-Ormea, Nucetto.

Rossi Aldo. “L’architettura della città.” Padova, Marsilio, 1966.

Sartori Fabio. “Una ferrovia rimasta nel cassetto 1853-1899. Collegamenti progettati, ma mai realizzati tra la riviera di ponente e il basso Piemonte.” Autopubblicato, 2026.

TuttoTreno FS. “Binari Senza Tempo. Piemonte: Ceva-Ormea, Alba, Nizza e altre linee secondarie.” Padova, Duegi Editrice, 2023.

Vaschetto Diego. “Ferrovie abbandonate del Piemonte e della Liguria.” Torino, Edizioni del Capricorno, 2022.

Venturini Tommaso; Munk Anders Kristian. “Controversy Mapping: A Field Guide.” Cambridge, Polity Press, 2021.

Fonti archivistiche

Camera dei Deputati. “Atti Parlamentari. Discussioni, tornate del 10, 11, 14 e 30 giugno 1879.” Roma, 1879.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Bagnasco.” Piante, prospetti e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 0168.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Ceva.” Piante. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 0574.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Eca Nasagò.” Piante, prospetto e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 0756.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Garessio.” Planimetria della stazione, piante, prospetti e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 0885.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Nucetto.” Planimetria della stazione, piante, prospetto e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 1392.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Ormea.” Stralcio planimetrico, piante, prospetto e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 1426.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Pievetta.” Stralcio planimetrico, piante, prospetto e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 1539.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Priola.” Planimetria della stazione, pianta, prospetti e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 1687.

Fondazione FS Italiane, Archivio Architettura. “Stazione di Trappa.” Planimetria della stazione, piante, prospetti e sezione. Fondo 7, Disegni di stazioni; Serie 1, Fabbricati viaggiatori; unità 2329.

“Linea Ceva-Ormea. Tipo di casa cantoniera, serie 1100.” Disegno tecnico, s.d. Copia digitale fornita da Fabio Sartori.

Ministero dei Lavori Pubblici. “Planimetria e profilo della linea Ceva-Ormea.” Esposizione di Torino 1898, catalogo generale n. 344, catalogo speciale n. 11/12, p. 112. Archivio della Biblioteca del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Roma.

Ministero dei Lavori Pubblici. “Relazione sull’esercizio delle strade ferrate italiane per l’anno 1894.” Roma, Tipografia dell’Unione Cooperativa Editrice, 1899.

Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Torino, Sezione Lavori. “Linea Ceva-Ormea. Proposta per i lavori di terra, murari ed affini occorrenti per la ricostruzione dei ponti viadotti ai km 0+782, 4+446 e 6+366 tra le stazioni di Ceva e Nucetto. Ponte sul Tanaro al km 4+446. Disegni.” s.d. Copia digitale fornita da Fabio Sartori.

Ministero delle Comunicazioni. “Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1838 al 1926.” Roma, Tipografia Cecchini, 1927.

“Progetto di una strada di ferro da Fossano ad Oneglia.” Elaborato cartografico e progettuale, s.d., Museo della Ferrovia Ceva-Ormea, Nucetto.

Regione Piemonte. “Analisi degli aspetti tecnici, territoriali e degli indicatori socio-economici delle linee ferroviarie piemontesi inserite nel piano di riclassificazione funzionale della rete F.S. e relative proposte di riassetto. Linea Ceva-Ormea.” Torino, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, 9 giugno 1986.

Regno d’Italia. “Legge 29 luglio 1879, n. 5002. Costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria.” Gazzetta Ufficiale del Regno d’Italia, n. 177, 30 luglio 1879.

Sivori Emilio, geom. “Linea Ceva-Ormea. Stazione di Ormea. Rimessa locomotori e dormitorio.” Savona, 6 maggio 1959, scala 1:100. Copia digitale fornita da Fabio Sartori.

Sitografia

Agenzia della Mobilità Piemontese. “Sito istituzionale.” https://mtm.torino.it/it/. Ultimo accesso 05/06/2026.

Alta Via del Sale. “La ciclovia del Tanaro da Priola al Ponte di Nava.” https://altaviadelsale.it/la-ciclovia-del-tanaro-da-priola-al-ponte-di-nava/. Ultimo accesso 25/05/2026.

ASI Musei. “Museo della ferrovia Ceva-Ormea.” https://asimusei.it/museo/museo-della-ferrovia-ceva-ormea/. Ultimo accesso 20/05/2026.

Bicitalia. “Ciclovie di qualità. Il progetto.” https://www.bicitalia.org/it/ciclovie-di-qualita/cosa-sono. Ultimo accesso 20/06/2026.

Comune di Cuneo. “Consultazione Archivio Generale della Città di Cuneo.” https://www.comune.cuneo.it/servizio/consultazione-archivio-generale-citta-di-cuneo/. Ultimo accesso 18/05/2026

Croce Bianca Ormea. “Il nostro lavoro.” https://www.crocebiancaormea.it/foto_4.html. Ultimo accesso 15/06/2026.

De Vita Pasquale. “La Regione per la riapertura della ferrovia Ceva-Ormea.” Piemonte Informa, 19 gennaio 2026. https://www.regione.piemonte.it/web/pinforma/notizie/regione-per-riapertura-della-ferrovia-ceva-ormea. Ultimo accesso 20/05/2026

FAI - Fondo per l’Ambiente Italiano. “Ferrovia Ceva-Ormea.” https://fondoambiente.it/luoghi/ferrovia-ceva-ormea?ldc. Ultimo accesso 18/05/2026

Ferrovia del Tanaro. “Pagina Facebook.” https://www.facebook.com/FerroviadelTanaro/?locale=it_IT. Ultimo accesso 020/07/2026

Ferrovie Abbandonate. “Ferrovia Ceva-Ormea.” https://www.ferrovieabbandonate.it/linea_dismessa.php?id=270. Ultimo accesso 20/05/2026.

Ferrovia del Tanaro – Treni storici Ceva-Ormea. “Storia della ferrovia Ceva-Ormea.” https://ferroviadeltanaro.piemontevic.com/storia.html. Ultimo accesso 15/05/2026.

FIAB Italia. “A proposito della nascita del cosiddetto ‘sistema delle ciclovie turistiche nazionali’.” https://fiabitalia.it/nascita-sistema-ciclovie/. Ultimo accesso 20/06/2026.

FIAB Italia. “Ciclovia Svizzera - Mare.” Video, YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Lm_5Di_-km4. Ultimo accesso 01/07/2026.

Fondazione FS Italiane. “Binari senza tempo.” Video, YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=8KjAySwVXaA. Ultimo accesso 18/05/2026

Fondazione FS Italiane. “Portale archivistico.” https://www.fondazionefs.it/it/libreria-e-archivi/portale-archivistico.html. Ultimo accesso 18/05/2026.

Le Strade Ferrate. “Ferrovia Ceva-Ormea. Storia della linea.” https://www.lestradeferrate.it/mono19.HTM#STORIA%20DELLA%20LINEA. Ultimo accesso 18/05/2026.

Museo Ferroviario Piemontese. “Storia del Museo Ferroviario Piemontese.” http://www.museoferroviariopiemontese.it/museo/storia/. Ultimo accesso 20/05/2026.

PisteCiclabili.com. “Valle del Tanaro.” https://www.piste-ciclabili.com/itinerari/647-valle-del-tanaro. Ultimo accesso 14/06/2026.

Politecnico di Torino. “Progetto Ri-Reverse: da linee ferroviarie in disuso a ciclovie.” 31 marzo 2026. https://www.polito.it/ateneo/comunicazione-e-ufficio-stampa/poliflash/progetto-ri-reverse-da-linee-ferroviarie-in-disuso-a. Ultimo accesso 04/05/2026.

Provincia autonoma di Bolzano. “Sito istituzionale.” https://news.provincia.bz.it/. Ultimo accesso 03/05/2026.

Regione Piemonte. “Geoportale Piemonte.” https://www.geoportale.piemonte.it/. Ultimo accesso 11/07/2026.

Regione Piemonte. “Piste ciclabili in Piemonte.” https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/piste-ciclabili-piemonte. Ultimo accesso 15/06/2026

Srake Blog. “Un giorno in Alta Val Tanaro tra Ceva e Ormea.” https://srake.it/un-giorno-in-alta-val-tanaro-ceva-ormea/. Ultimo accesso 18/05/2026.

Stagniweb. “C’erano una volta i fili. Ceva-Ormea.” https://www.stagniweb.it/Foto6.asp?Col=5&File=l_aln2&Righe=50&Tipo=index. Ultimo accesso 20/05/2026.

Trucioli Savonesi. blog e magazinedi informazione locale. https://www.truciolisavonesi.it/. Ultimo accesso 20/05/2026.

Ufficio stampa Giunta regionale. “Riapertura per le ferrovie Cuneo-Savigliano e Ceva-Ormea.” Piemonte Informa, 27 marzo 2024. https://www.regione.piemonte.it/web/pinforma/notizie/riapertura-per-ferrovie-cuneo-savigliano-ceva-ormea. 15/05/2026.

Unione Montana Alta Val Tanaro. “Sito istituzionale.” https://www.unionemontanaaltavaltanaro.it/it-it/home. Ultimo accesso 25/05/2026.

Crediti delle immagini

Le immagini e i disegni presenti nel testo, salvo diversa indicazione, sono realizzati dall'autore; alcune illustrazioni sono riproduzioni tratte da fonti esterne.

p. 15 Rielaborazione dell'autore da cartografia del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, Regione Piemonte, 2023.

p. 18-19 Foto satellitare Alta Val Tanaro. https://earth.google.com/web/

p. 25/a. Progetto di una strada di ferro da Fossano ad Oneglia (piano generale e profilo longitudinale). Fotografia dell'autore, scattata presso il Museo della Ferrovia Ceva-Ormea di Nucetto.

p. 25/b. Schema del collegamento ferroviario Garessio-Oneglia. Scansione da Rebagliati Franco; Dell'Amico Franco; Ferro Gian Franco, "I 100 anni della linea ferroviaria Ceva-Ormea: 1893-1993", 1993.

p. 27 Progetto della ferrovia Ceva-Ormea-Porto Umberto I. Scansione da Basteris Fulvio, "La ferrovia CEVA-GARESSIO-ORMEA, un secolo di sogni verso il mare", 1993.

p. 33 Schema del tracciato della ferrovia Ceva-Ormea. Scansione da "I 100 anni della linea ferroviaria Ceva - Ormea: 1893 - 1993." Settore cultura, Pinerolo, 1993, p. 40.

p. 35 Tracciato della linea Ceva-Ormea. Elaborazione grafica dell'autore su base cartografica BDTRE - Base Dati Territoriale di Riferimento degli Enti, Geoportale Piemonte.

p. 36 Locomotiva a vapore FS 940.143 su linea storica. Rielaborazione grafica dell'autore su fotografia tratta dalla pagina Facebook "Ferrovia Ceva–Ormea", post del 1 dicembre 2024. https://www.facebook.com/ferroviaCevaOrmea/photos/1169983881794963/

p. 38-39 Fotografia di Andrea Richermo, 2012, riproduzione autorizzata dall'autore.

p.45 Pianta del fabbricato viaggiatori di Ceva. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.47 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Nucetto. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.49 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Bagnasco. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.51 Pianta e sezione longitudinale del fabbricato viaggiatori di Pievetta. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.53 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Priola. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.55 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Garessio. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.57 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Trappa. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.59 Pianta e sezione trasversale del fabbricato viaggiatori di Eca Nasagò. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.61 Pianta e sezione longitudinale del fabbricato viaggiatori di Ormea. Ridisegno dell'autore da documentazione d'archivio della Fondazione FS Italiane.

p.63 Pianta e sezione trasversale del magazzino merci di Bagnasco. Ridisegno dell'autore da Moro Andrea, "Ipotesi di ecomuseo per l'Alta Valle Tanaro per il recupero della linea ferroviaria Ceva-Ormea", 2007.

p.65 Piante, sezione e prospetti della torre dell'acqua di Ormea. Ridisegno dell'autore da elaborati forniti dall'arch. Odello; sezione rielaborata dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002

p.67 Piante e sezioni del casello ferroviario tipo della linea Ceva-Ormea. Ridisegno dell'autore da elaborato storico, copia digitale fornita da Fabio Sartori.

p.69 Piante e prospetti del fabbricato latrine e della pensilina metallica. Ridisegno dell'autore dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002.

p.73/a. Raccolta fotografica dell'ex rimessa locomotori di Ormea. Due immagini da Croce Bianca Ormea, "Il nostro lavoro"; due fotografie dell'autore, sopralluogo dicembre 2026.

p.73/b. Piante e sezioni della rimessa locomotori di Ormea. Ridisegno dell'autore da elaborato tecnico storico di Sivori Emilio, copia digitale fornita da Fabio Sartori.

p.75/a. Raccolta fotografica dei ponti e viadotti della linea Ceva-Ormea. Dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002; copie digitali fornite da Andrea Richermo.

p.75/b. Prospetto a valle e pianta del piano di imposta del Ponte sul Tanaro al km 4+446. Ridisegno dell'autore da elaborato storico del Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Torino, Sezione Lavori; copia digitale fornita da Fabio Sartori.

p.77/a. Raccolta fotografica dei cavalcavia e sottovia della linea Ceva-Ormea. Dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002; copie digitali fornite da Andrea Richermo.

p.77/b. Pianta e prospetti del cavalcavia al Km 20+765,25. Ridisegno dell'autore dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002.

p.84 Linea Ceva-Ormea in stato di abbandono. Fotografia tratta dalla pagina Facebook "Ferrovia del Tanaro". https://www.facebook.com/FerroviadelTanaro/?locale=it_IT.

p.96 Mappa delle linee ferroviarie in Piemonte. Elaborazione e integrazione dell'autore su base cartografica tratta dagli studi sulle linee ferroviarie sospese dell'Agenzia della Mobilità Piemontese. https://mtm.torino.it/it/piani-progetti/progetti-a-scala-regionale/studi-su-linee-ferroviarie-sospese/.

p. 99. Raccolta fotografica di esempi di trasformazione e coesistenza tra ferrovia e mobilità ciclabile. Immagini da Politecnico di Torino, Bikeitalia e Provincia autonoma di Bolzano.

p.104-105 Raccolta fotografica del progetto Ri-REVERSE. Immagini tratte da Politecnico di Torino, "Progetto Ri-Reverse: da linee ferroviarie in disuso a ciclovie", 31 marzo 2026.

p.108-109 Foto satellitare Val Venosta. https://earth.google.com/web/.

p.110 Tracciato ciclabile e ferroviario della Val Venosta. Elaborazione dell'autore su dati cartografici del Geoportale della Provincia autonoma di Trento.

p.112-113 Foto satellitare Valle Ziller. https://earth.google.com/web/

p. 125 Modello a diamante della Social License to Operate. Rielaborazione dell'autore da Luke Hanabeth, 2017.

p. 132-155_Fig.1–Fig.12 Frame progettuali della ciclovia Ceva-Ormea. Elaborazione dell'autore su base cartografica BDTRE, Geoportale Piemonte.

p. 168-169 Mosaico fotografico dei caselli ferroviari della linea Ceva-Ormea. Fotografie dell'autore, scattate durante i sopralluoghi; immagini tratte dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002; copie digitali fornite da Andrea Richermo.

p. 172-173 Foto satellitare Garessio. https://earth.google.com/web/

p. 174-175 Stazione ferroviaria di Garessio con le architetture presenti prima della demolizione del magazzino merci. Fotografia tratta dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002; copia digitale fornita da Andrea Richermo.

p. 188-189 Magazzino merci della stazione di Garessio prima della demolizione. Fotografie tratte dalla tesi di Dalmasso Mara; Degiovanni Valerio; Molineri Luca, 2002; copie digitali fornite da Andrea Richermo.

p. 192-193 Rimessa locomotori di Ormea, vista esterna e interna. Fotografie storiche tratte da Croce Bianca Ormea, "Il nostro lavoro".