

Politecnico di Torino

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design
Corso di Laurea magistrale in Architettura per la Sostenibilità
A.A. 2025/2026
Sessione di Laurea settembre 2026

Binari dimenticati:

La ferrovia Asti - Chivasso tra memoria collettiva, comunità e nuove forme di fruizione

Relatrice:
Prof.ssa Giulia Maria Mezzalama

Candidato:
Thomas Antoniotto (S342744)

Binari dimenticati

La ferrovia Asti - Chivasso tra memoria collettiva, comunità e nuove forme di fruizione



ABSTRACT

A partire dalla seconda metà del '900 la diffusione delle autovetture private ha portato alla graduale dismissione delle infrastrutture ferroviarie minori. Si tratta di linee ferroviarie ritenute non competitive rispetto al trasporto su gomma, ma che rappresentano un'eredità dal notevole valore architettonico e paesaggistico. Le ferrovie infatti costituiscono un importante patrimonio culturale anche quando non più utilizzate per le finalità originarie, e il loro riuso può concretizzarsi in scenari differenti, ognuno dei quali presenta punti di forza e di debolezza. Le varie opzioni di recupero preservano in maniera differente il valore culturale delle infrastrutture ferroviarie, trasmettendone la memoria alle generazioni future. La presente tesi si pone l'obiettivo di indagare il tema del patrimonio culturale costituito dalle ferrovie in disuso, confrontando esempi significativi volutamente molto diversi tra loro. L'eterogeneità dei casi studio consente di rintracciare aspetti comuni a prescindere dai differenti contesti e riutilizzi, evidenziando i vantaggi e gli svantaggi dei diversi scenari. Al fine di approfondire le dinamiche emerse dall'analisi comparativa e verificarne la declinazione in un contesto specifico, è stato individuato il caso della ferrovia tra Asti e Chivasso, con l'obiettivo di analizzare il rapporto tra la ferrovia e le comunità attraversate mediante fonti indirette e testimonianze dirette. Dall'analisi emerge come le ferrovie in disuso possano costituire una componente significativa del patrimonio culturale locale, in relazione ai valori storici, materiali, territoriali e sociali di cui sono portatrici. La ricerca evidenzia inoltre come il riconoscimento e la trasmissione di tali valori possano trovare espressione attraverso differenti strategie di valorizzazione e nuove modalità di fruizione.

INDICE

Abstract

Introduzione 4

01 Ferrovie in disuso: un patrimonio culturale

1.1 Alcuni riferimenti normativi e concettuali 12

1.2 Le infrastrutture ferroviarie come patrimonio industriale 16

1.3 Le ferrovie come fattore trasformativo del territorio, della società e del paesaggio 18

1.4 L'eredità materiale delle ferrovie dismesse 25

02 Ferrovie in disuso: un patrimonio da valorizzare

2.1 Dismissione ferroviaria: cause e conseguenze 30

2.2 Il riuso come pratica di valorizzazione 36

2.3 Strumenti digitali per la documentazione e la fruizione del patrimonio ferroviario 41

03 Ferrovie in disuso: analisi comparativa di esperienze di riuso

3.1 Criteri di selezione dei casi studio 46

3.2 Metodo di analisi e strumenti di confronto 48

3.3. Quali modelli e strategie di riuso emergono? 86

04 La ferrovia Asti - Chivasso

4.1. Introduzione al caso studio 90

4.2. Antefatti e prime proposte di una ferrovia 99

4.3. Progetto, costruzione e primi decenni 106

4.4. La ferrovia nel dopoguerra, tra boom economico e spopolamento 116

4.5. Il declino del servizio e la chiusura 125

4.6. La riapertura: rinascita della ferrovia 134

4.7. L'architettura dei fabbricati ferroviari 138

4.8. Stazioni e territorio: tracce di una reciproca influenza 148

Conclusioni 173

Bibliografia 175

Fonti archivistiche 178

Sitografia 179

Testimonianze 182

INTRODUZIONE

Il presente lavoro di ricerca si colloca nel contesto del rinnovato interesse nei confronti delle ferrovie in disuso da parte del mondo accademico e dell'opinione pubblica. Negli ultimi anni si è diffusa una maggiore consapevolezza in merito a queste infrastrutture, considerate come caratteristiche territoriali e risorse culturali utili per lo sviluppo locale. Le ferrovie costituiscono una preziosa testimonianza storica, poiché permettono di comprendere i processi che hanno strutturato l'identità dei luoghi e il senso di appartenenza delle comunità. Oltre al valore materiale esse possiedono una significativa dimensione immateriale, legata al ruolo di connessione sociale svolto nel tempo. Il trasporto ferroviario ha infatti favorito la nascita di pratiche, abitudini e tradizioni riconoscibili nell'organizzazione del territorio e nella memoria collettiva. Tale aspetto sociale è riscontrabile sia nelle ferrovie in esercizio sia, seppur in misura diversa, in quelle non più in uso.

Comprendere perché le ferrovie in disuso siano un patrimonio culturale ed indagare le possibili modalità di valorizzazione è il motivo che ha portato alla scelta dell'argomento per la tesi conclusiva del mio percorso di studi. Il tema risulta sempre più studiato da associazioni culturali ed enti del terzo settore, a riprova dell'importanza attribuita al patrimonio ferroviario dalle comunità. La percezione del valore culturale ha infatti origine a livello locale, ed il desiderio di tutelarne i significati identitari costituisce spesso il primo passo nella direzione del loro riuso. Il vissuto comune legato al mondo ferroviario inoltre può diventare uno strumento di coesione sociale e rafforzamento del senso di appartenenza al territorio. Nel contesto piemontese ne è un esempio l'associazione Co.M.I.S. (Coordinamento per la Mobilità Integrata e Sostenibile)[1], della quale sono socio.

Altro aspetto che rende il tema di interesse per un lavoro di ricerca in architettura è la dimensione multi scalare: le ferrovie sono intrinsecamente legate sia alla dimensione ampia territoriale che alle caratteristiche architettoniche degli edifici. Non si tratta di due aspetti net-

[1] L'associazione Co.M.I.S. è un'associazione senza scopo di lucro con l'obiettivo di fare da tramite tra gli utenti del trasporto pubblico e gli enti che lo gestiscono, al fine di ottenere un servizio sempre più adatto alle esigenze dei territori. Si occupa inoltre di promuovere, valorizzare e preservare la memoria storica delle ferrovie sospese mediante iniziative ed eventi culturali, presso la sede di Montiglio Monferrato.

tamente distinti, in quanto le peculiarità architettoniche dei fabbricati ferroviari riflettono il contesto storico, economico e sociale dei territori e dell'epoca di realizzazione. Questo legame rende le ferrovie una parte rilevante del paesaggio, connessa al territorio tramite un legame di reciproca causalità.

Le infrastrutture ferroviarie sono strumenti in grado di generare connessioni trasformando i territori e la società. Nonostante il trasporto su gomma sia oggi prevalente, il treno conserva un valore particolare all'interno della memoria collettiva. A partire dall'invenzione della locomotiva a vapore all'inizio del XIX secolo le infrastrutture ferroviarie si diffusero ampiamente, rappresentando il mezzo più efficiente per spostare persone e merci e diventando un fattore imprescindibile per il progresso della società. L'apertura di nuove linee ferroviarie ha avuto effetti dirompenti, riducendo l'isolamento delle comunità e generando nuove opportunità per i territori attraversati.

"Le stazioni erano addobbate a festa con bandiere e fiori e piene di una folla esultante che salutava il treno con la musica delle bande paesane, in quanto la ferrovia rappresentava il progresso e la possibilità di migliorare le proprie condizioni di vita[2]"



Immagine 1: stazione di Cunico il giorno dell'inaugurazione della ferrovia Asti - Chivasso.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 50

[2] Laura Dellapiana, (a cura di), *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*. Catalogo della mostra (Asti, Archivio di Stato, 20 settembre - 22 novembre 2024). Responsabile scientifico Valentina Emanuela Pistarino (Asti: Archivio di Stato di Asti, 2025), p. 50

Il treno è stato in grado di trasformare e caratterizzare i territori, tuttavia le trasformazioni avvenute a partire dal secondo dopoguerra hanno causato un'ampia dismissione delle infrastrutture ferroviarie. Le ragioni sono da ricercarsi nella diffusione delle automobili private, nello spopolamento dei territori rurali e nelle trasformazioni dei settori produttivi. Inoltre le politiche dei trasporti hanno privilegiato le infrastrutture stradali rispetto a quelle ferroviarie: in particolare le linee secondarie rimasero in condizioni di arretratezza e scarsa efficienza, diventando poco appetibili per i viaggiatori fino alla conseguente chiusura. Poiché non sempre i collegamenti ferroviari sono stati sostituiti in modo adeguato, la connessione territoriale delle comunità è stata ridotta causando trasformazioni a lungo termine nel tessuto sociale.

Il risultato di queste trasformazioni è un vasto patrimonio di ferrovie in disuso, infrastrutture che continuano a caratterizzare i territori dal punto di vista materico, storico e culturale. Si tratta di un fenomeno consistente, di rilevanza internazionale, ed anche in Italia tutte le regioni presentano linee ferroviarie non più in esercizio: secondo l'*Atlante delle linee ferroviarie dismesse*[3] redatto da *Rete Ferroviaria Italiana* le ferrovie statali in disuso superano i 1900 km, mentre altre pubblicazioni accademiche stimano una consistenza superiore ai 7000 km includendo le linee in concessione a società private[4].

Le ferrovie in disuso rappresentano una risorsa ma anche una sfida per i territori, che si trovano ad amministrare un patrimonio dalla gestione difficile ed onerosa. Questo rende significativo il tema di ricerca, con l'obiettivo di comprendere in che modo le strategie di riuso contribuiscano a preservare la memoria storica delle ferrovie trasformandole in una risorsa per le comunità attraversate. Una volta terminato il servizio ferroviario i territori si trovano di fronte a differenti scenari di riuso, e l'analisi delle esperienze esistenti permette di individuarne i punti di forza e le criticità. Il recupero delle ferrovie in disuso rappresenta un processo decisionale complesso, condizionato da vincoli normativi e finanziari: ne consegue che molte linee rimangono a lungo in abbandono, rendendo più difficile un possibile recupero. Le principali opzioni

[3] RFI – Rete Ferroviaria Italiana, (a cura di), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse* (Aversa: Grafica Nappa, 2022), p. 5

[4] Stefania Oppido, *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, in Luigi Fusco Girard (a cura di), *Complex Evaluation of hybrid landscapes* (Napoli: FedOAPress, 2024), p. 227

di riuso sono il mantenimento dei binari per il transito di treni turistici o veicoli a pedali, il riuso del tracciato per altre forme di mobilità oppure il recupero di porzioni isolate per funzioni differenti, facendo venire meno la continuità lineare. Ciascuna di queste opzioni presenta vantaggi e problematiche, legate alla conservazione del patrimonio storico-culturale e alle modalità di gestione.

Una volta definito l'ambito di analisi è possibile esporre meglio gli interrogativi che hanno strutturato il lavoro. La domanda da cui prende avvio la ricerca riguarda le ragioni per cui le ferrovie in disuso possono essere riconosciute come patrimonio culturale. Esse rappresentano importanti testimonianze storico-tecniche, ma altrettanto rilevante è il riconoscimento collettivo legato al

"Le ex linee ferroviarie hanno delle caratteristiche così peculiari e possiedono un vissuto tanto ricco di attività umane, di viaggi e di ricordi, che consentono di donare un'identità storica al territorio che attraversano; con le loro vecchie stazioni, le rotaie arrugginite, le case cantoniere che non ospitano più il personale addetto alla manutenzione e i magazzini merci ormai vuoti, oggi possono costituire un patrimonio su cui investire per recuperare elementi un tempo fondamentali per le comunità che li ospitavano[5]"



Immagine 2: tracciato ottocentesco della ferrovia costiera ligure.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

[5] Maurizio Gentile (amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana), in RFI – Rete Ferroviaria Italiana (a cura di), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, p. 11

senso di identità e di appartenenza ai luoghi. Ne consegue l'obiettivo di comprendere come si configuri questa percezione e in che modo le comunità ne promuovano la valorizzazione.

Poiché le opzioni di riuso sono molto differenti tra loro, la tesi punta ad indagare in che modo i vari scenari preservino il valore storico ed identitario delle ferrovie. Per questo motivo sono stati analizzati alcuni casi studio significativi di infrastrutture ferroviarie in disuso recuperate per diversi utilizzi. Mentre il valore storico può essere conservato e reso fruibile in ottica museale, il riconoscimento di valori da parte delle comunità locali è strettamente legato a significati e pratiche sociali che rischiano di andare perduti attribuendo nuove funzioni all'infrastruttura.

Successivamente sono stati presi in considerazione i risvolti operativi delle opzioni di riuso, con l'obiettivo di confrontare gli scenari di governance e gli effetti generati sul territorio e sulla società. Si tratta di un aspetto rilevante, poiché i finanziamenti richiesti possono ridurre il potere decisionale delle comunità locali ed allo stesso modo gli effetti portati dalle trasformazioni possono giustificare o meno gli investimenti.

Al fine di approfondire in un contesto specifico le dinamiche emerse dall'analisi comparativa, è stato individuato il caso della ferrovia Asti-Chivasso, per comprendere come le trasformazioni territoriali generate dal riuso e la conservazione del valore percettivo-identitario si declino all'interno di un particolare esempio significativo.

In base alle domande di ricerca è risultato opportuno adottare un metodo prevalentemente qualitativo, per analizzare informazioni non esprimibili numericamente e comparare i casi studio nonostante le differenze dei vari contesti. Tale metodo è motivato dalla multi scalarità del tema, e per la stessa ragione le informazioni sono state reperite da numerose fonti primarie e secondarie: pubblicazioni accademiche, fonti bibliografiche, articoli di giornali o riviste, ai quali sono stati affiancati siti web, blog di settore, database online, sistemi informativi geografici e analisi basate su cartografie. Le fonti fotografiche hanno inoltre consentito di cogliere aspetti della vita quotidiana del passato. Per quanto riguarda il caso pilota, le suddette fonti sono state integrate da documenti archivistici, testimonianze dirette raccolte attraverso interviste e so-

pralluoghi sul posto. L'aggiunta di fonti strettamente locali solo per il caso pilota è dovuta alle modalità di reperimento delle stesse, richiedente la presenza diretta sul posto e il supporto di associazioni locali. L'ambito di analisi individuato consente tuttavia di delineare alcune prospettive di ricerca che potranno essere ulteriormente approfondite in studi successivi.

Il lavoro di ricerca è stato condotto in modo progressivo: partendo da argomentazioni generali la tesi confronta esempi internazionali rilevanti per poi analizzare in dettaglio il caso studio scelto. Per prima cosa le ferrovie in disuso vengono inquadrate all'interno del più ampio tema del riuso infrastrutturale. Siccome le ferrovie presentano un aspetto di connessione territoriale non sempre riscontrabile in altre infrastrutture, sono state indagate le peculiarità che rendono le ferrovie un patrimonio culturale e quale sia il ruolo rivestito dalle comunità locali. Successivamente vengono analizzate cause e conseguenze della dismissione ferroviaria, al fine di comprendere in che modo la cessazione del servizio e le diverse opzioni di riuso influenzino quel riconoscimento valoriale che rende le ferrovie un patrimonio culturale.

Nella seconda parte una selezione di casi studio permette di analizzare e confrontare modelli e strategie di riuso nel panorama internazionale. Ogni caso studio è stato interpretato secondo differenti indicatori, che consentono di individuare fenomeni ricorrenti e raffrontare le diverse pratiche di valorizzazione alla luce di esempi concreti.

In seguito è stato esaminato in dettaglio l'esempio della ferrovia Asti-Chivasso, focalizzandosi sul rapporto tra ferrovia, territorio e società. Il patrimonio culturale materiale e immateriale rappresentato da questa ferrovia è stato analizzato mediante fonti bibliografiche, archivistiche, sopralluoghi e testimonianze, grazie alla collaborazione con l'associazione Co.M.I.S. e l'Archivio di Stato di Asti.

Il tema delle ferrovie in disuso e del loro riutilizzo è stato ampiamente affrontato dalla letteratura[6]; risulta pertanto utile chiarire il posizionamento della presente ricerca rispetto ai principali ambiti di studio. Innanzitutto è rilevabile un cam-

[6] Il database utilizzato per reperire alcune fonti, nonché utile per comprendere la vastità della letteratura esistente, è: Alessandro Tuzza (a cura di) *Treni di Carta: Bibliografia Ferroviaria Italiana* [https://www.trenidicarta.it/]

po di studi prettamente storico, legato alla conservazione della memoria o alla musealizzazione delle ferrovie nell'ottica dello sviluppo turistico. Le pubblicazioni di questo tipo sono numerose, legate a singole ferrovie o a contesti territoriali. Un altro ambito di ricerca è focalizzato sulle possibilità di recupero e trasformazione, in cui le ferrovie rappresentano spazi vuoti da rifunzionalizzare. In questo caso la ricerca è basata sulla ricognizione dell'esistente: tale prospettiva ha avuto particolare sviluppo negli ultimi decenni, ed oltre a pubblicazioni accademiche o bibliografiche sono presenti numerosi progetti collaborativi online. All'interno di questo campo di studi la tesi si inserisce in modo trasversale, puntando a comprendere meglio gli effetti dei diversi scenari sul riconoscimento valoriale che qualifica le ferrovie in disuso come un patrimonio culturale e quali siano le loro conseguenze sul territorio e sulla società.

In merito al materiale bibliografico e archivistico relativo alla ferrovia Asti-Chivasso, la prima fonte rintracciabile sono i libri legati alla storia ferroviaria come i testi di Ballatore[7], Zampicinini[8] e Vaschetto[9], i quali permettono di comprendere gli aspetti storico-tecnici senza però approfondire i contesti sociali e territoriali in cui le ferrovie sono situate.

Altre pubblicazioni come il volume di Muscolino[10] conservano invece la memoria di vicende personali legate alla ferrovia, permettendo di cogliere aspetti di vita e lavoro quotidiano. Un'altra categoria di fonti è costituita dal materiale archivistico: in particolare nell'autunno 2024 l'Archivio di Stato di Asti ha realizzato una mostra documentaria relativa alla ferrovia Asti-Chivasso, seguita dalla pubblicazione di un catalogo[11], che ha trattato sia aspetti storici che socio-territoriali. Infine sono presenti alcune tesi in merito ai possibili scenari di recupero e alle peculiarità architettoniche delle stazioni, con proposte di restauro e valorizzazione.

[7] Luigi Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte* (Savigliano: Il Punto, 2002)
[8] Franco Zampicinini, in *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, a cura del Museo delle attrezzature per la didattica e la ricerca (Torino: Politecnico di Torino - Facoltà di Ingegneria, 1993)
[9] Diego Vaschetto, *Treni e ferrovie del Piemonte* (Torino: Edizioni del Capricorno, 2018)
[10] Piero Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo* (Cortona: Edizioni Calosci, 1981)
[11] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*

Capitolo 1

FERROVIE IN DISUSO: UN PATRIMONIO CULTURALE

1.1 ALCUNI RIFERIMENTI NORMATIVI E CONCETTUALI

La definizione di patrimonio culturale risulta estremamente vasta: come indicato dall'enciclopedia Treccani, esso è suddiviso in beni materiali ed immateriali e comprende:

"i beni prodotti dall'attività dell'uomo in quanto membro di una cultura, e riconosciuti di valore in ambito artistico, storico, archeologico, architettonico, demo-etnoantropologico, archivistico e bibliografico"[1]

La principale definizione di patrimonio culturale riconosciuta a livello internazionale è quella stabilita dall'UNESCO nella "*Convenzione sulla Protezione del Patrimonio mondiale, culturale e naturale dell'Umanità*" del 1972: essa definisce il patrimonio culturale come le "*evidenze fisiche, quali monumenti e opere d'arte, che presentano interesse storico-artistico, archeologico ed etno-antropologico*" e i "*siti naturali di valore universale eccezionale*". La definizione del patrimonio culturale tuttavia non è fine a sé stessa, in quanto l'individuazione dei beni è il presupposto necessario alla loro tutela. Per questo motivo è essenziale esaminare la normativa e comprenderne l'impostazione.

In merito all'ordinamento legislativo italiano, le disposizioni emanate nei primi decenni del Regno d'Italia consideravano patrimonio culturale solamente i beni definiti dalle Soprintendenze, ed anche l'apparato normativo novecentesco (legge n. 778/1922[2] e successive integrazioni n. 1089/1939 e n. 1497/1939[3]) mantenne la stessa impostazione. Nonostante la Costituzione preveda la "*tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della nazione*" [4], nel dopoguerra la necessità di ricostruire e gli interessi speculativi hanno limitato

[1] https://www.treccani.it/enciclopedia/eol-patrimonio-culturale/
[2] Legge 11 giugno 1922 n. 778, nota come Legge Croce e intitolata "Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico"
[3] Leggi 1° giugno 1939 n. 1089 e 29 giugno 1939 n. 1497, note come Leggi Bottai e intitolate rispettivamente "Tutela delle cose d'interesse artistico e storico" e "Protezione delle bellezze naturali". La prima prevedeva la tutela di "beni mobili e immobili, aventi interesse artistico, storico, archeologico e etnografico", mentre nella seconda il valore dei paesaggio era limitato alla componente estetica e pittoresca di "beni immobili aventi una non comune bellezza o singolarità", e alle "bellezze panoramiche considerate come quadri naturali"
[4] Principi fondamentali della Costituzione Italiana, articolo 9, comma 2

l'applicazione degli strumenti di tutela previsti, compromettendo anche luoghi di assoluta bellezza e singolarità.

Una novità importante venne introdotta dalla cosiddetta *Commissione Franceschini*, istituita nel 1964 al fine di analizzare lo stato di conservazione del patrimonio culturale italiano e proporre strumenti per migliorarne la tutela: essa ha introdotto un nuovo concetto di beni culturali, definiti in modo più ampio come *tutto ciò che costituisce testimonianza materiale avente valore di civiltà*[5]. Questa definizione include anche le infrastrutture in quanto testimonianze materiali dei sistemi produttivi e trasportistici che hanno caratterizzato la società, tuttavia pur ampliando le categorie di beni tutelabili permane la necessità di un riconoscimento ufficiale da parte delle soprintendenze.

In merito alla tutela del paesaggio, la questione della tutela del paesaggio è stata affrontata con la legge n. 431/1985[6], che rese obbligatori i piani paesaggistici regionali e definì vincoli di tutela per specifiche categorie di beni quali aree montuose, vulcani, zone umide e rive di mari, laghi e fiumi. Anche in questo caso risulta assente l'aspetto identitario e percettivo, in quanto i beni paesaggistici erano definiti da criteri oggettivi.

La stessa visione viene ripresa nel Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, entrato in vigore nel 2004 ad integrazione della legislazione precedente. Al suo interno il patrimonio culturale viene distinto in beni culturali e beni paesaggistici: i primi sono definiti come:

"Le cose immobili e mobili che [...] presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate [...] quali testimonianze aventi valore di civiltà, mentre i beni paesaggistici sono gli immobili e le aree [...] costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio"[7].

[5] L'operato della commissione durò tre anni, concludendosi con una relazione dal titolo "Per la salvezza dei beni culturali in Italia. Atti e documenti della commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione dal patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio"
[6] Legge 8 agosto 1985 n. 431, nota come Legge Galasso e intitolata "disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale"
[7] Codice dei beni culturali e del paesaggio, articolo 2, commi 2 e 3

Il vero cambiamento interpretativo è avvenuto solo nel nuovo millennio, grazie a due trattati internazionali emanati dal Consiglio d'Europa: la Convenzione Europea del Paesaggio e la Convenzione di Faro. Nonostante esse siano convenzioni-quadro che non impongono obblighi prescrittivi, gli stati firmatari sono tenuti a promuovere la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale secondo i criteri indicati, creando un notevole cambio di paradigma.

La Convenzione Europea del Paesaggio riconosce la fondamentale importanza del paesaggio all'interno del patrimonio culturale, estendendo il concetto di paesaggio all'intero territorio indipendentemente dalle caratteristiche naturali, rurali, o urbane. Il paesaggio inoltre viene considerato quale "*espressione della diversità del comune patrimonio culturale delle popolazioni e naturale e fondamento della loro identità*", superando una visione limitata alla tutela estetica dei paesaggi di eccezionale bellezza.

La Convenzione di Faro invece introduce un approccio totalmente nuovo al patrimonio culturale. Essa riconosce l'importanza di "*tutte le risorse ereditate dal passato che le popolazioni identificano, indipendentemente da chi ne detenga la proprietà, come riflesso dei loro valori, credenze, conoscenze e tradizioni, in continua evoluzione*". Specifica inoltre che il patrimonio culturale "*comprende tutti gli aspetti dell'ambiente derivati dall'interazione nel tempo fra le persone e i luoghi*". La convenzione riconosce l'importanza del patrimonio immateriale e di quello materiale minore, legata al valore percepito dalle popolazioni locali. Questo approccio, da un lato, supera la concezione top-down del riconoscimento ufficiale da parte delle soprintendenze; dall'altro, l'ampliamento del concetto di bene culturale rende più complessa l'effettiva tutela giuridica.

In conclusione, nonostante la Convenzione di Faro e la Convenzione Europea del Paesaggio siano state ratificate dall'Italia, esse non hanno cancellato l'impostazione normativa precedente: viene mantenuto il riconoscimento ufficiale di determinati beni, al quale si affianca una nuova consapevolezza in merito al patrimonio minore e diffuso.

Come affermato dall'allora ministro Dario Franceschini[8] in seguito alla ratifica della Convenzione di Faro, l'Italia ha recepito una "*definizione sovranazionale di patrimonio culturale, che verrà accolta nel nostro ordinamento senza cancellare, ma anzi integrandosi con tutte le definizioni già esistenti*"[9]. Il concetto di patrimonio culturale diventa così estremamente vasto, comprendente sia i beni direttamente tutelati dalla normativa sia quelli minori e diffusi, la cui individuazione e tutela sono affidate alla consapevolezza collettiva.

Nel caso specifico delle infrastrutture ferroviarie, il vincolo diretto della soprintendenza è applicato solamente ad alcuni specifici manufatti di interesse storico o etnoantropologico. A prescindere dalla tutela normativa però anche le altre infrastrutture ferroviarie possono essere riconosciute come patrimonio culturale secondo i parametri interpretativi della Convenzione di Faro: esse hanno assunto un valore identitario per le popolazioni, hanno trasformato il territorio introducendo pratiche socio-economiche significative[10] e ricoprono un ruolo significativo nella memoria collettiva. A differenza del valore storico o tecnico tuttavia la percezione delle comunità risulta mutevole e non facilmente identificabile.

[8] Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo dal 5 settembre 2019 al 13 febbraio 2021

[9] Tiziana Mazzucato, *Finalmente ratificata la Convenzione di Faro*, in «Ecopolis», 7 ottobre 2020 [https://ecopolis.legambientepadova.it/finalmente-ratificata-la-convenzione-di-faro/]

[10] Maria Pia Guermandi, *La Convenzione di Faro: il difficile cammino di un altro concetto di patrimonio*, in «Rivista IBC» (n° XXVI), aprile 2018 [http://rivista.ibc.regione.emilia-romagna.it/]

1.2 LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE COME PATRIMONIO INDUSTRIALE

"Vedere una locomotiva accesa è come rileggere e comprendere la storia di questi ultimi due secoli (...). La locomotiva non è stata solo il simbolo della rivoluzione industriale: ne è stata il mezzo, la condizione necessaria."[11]

Per approfondire le ragioni che rendono le ferrovie in disuso un patrimonio culturale, occorre innanzitutto inquadrare le ferrovie all'interno del vasto tema delle infrastrutture. Secondo l'Enciclopedia Treccani[12], in economia il termine infrastruttura designa i beni che forniscono i servizi necessari per il funzionamento del sistema economico, e che determinano il benessere della società.

Le infrastrutture ferroviarie possono essere ricondotte all'interno dell'archeologia industriale: un campo di ricerca recente, avente l'obiettivo di studiare le testimonianze materiali e immateriali del processo di industrializzazione[13]. Tale consapevolezza si è sviluppata a causa della rapidità con cui le innovazioni tecniche stavano sostituendo le tecnologie nel settore industriale.

[11] Giorgio Stagni, *Segni di Ferrovia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», luglio 2002 [https://www.stagniweb.it/orizzonte-ferrovia.htm]
[12] https://www.treccani.it/vocabolario/infrastruttura/
[13] Francesco Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno* (Napoli: Clean Edizioni, 2016), p. 87

L'archeologia industriale è stata definita dall'architetto Adolfo Sajeva nel volume *Archeologia Industriale*[14]:

"l'archeologia industriale studia i resti tangibili che testimoniano le modificazioni nel tempo del territorio organizzato a fini produttivi, considerando ogni manufatto non come un episodio isolato, ma correlato al territorio in cui si trova: ricercando la funzione da esso svolta nella vita e nel pensiero di coloro che lo trasformarono e lo abitarono".

Questa definizione racchiude un aspetto fondamentale: il patrimonio dell'archeologia industriale risulta strettamente correlato alla sua localizzazione, in quanto ne è stato condizionato ed al contempo ha modificato il territorio stesso. Gli oggetti di studio dunque non sono solamente i manufatti in sé bensì le infrastrutture in relazione al territorio.

Riprendendo quanto detto nel paragrafo precedente, le infrastrutture afferenti all'archeologia industriale sono considerabili patrimonio culturale in quanto testimonianze materiali di conoscenze e tradizioni sentite come proprie dalle comunità.



Immagine 3: manufatti atti alla circolazione delle merci su ferrovia.

Fonte: Giorgio Stagni, «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

[14] Giancarlo Mainini, Giancarlo Rosa, Adolfo Sajeva, *Archeologia industriale* (Firenze: La Nuova Italia, 1981), p. 64

1.3 LE FERROVIE COME FATTORE TRASFORMATIVO DEL TERRITORIO, DELLA SOCIETÀ E DEL PAESAGGIO

"Che cosa perfetta, il semplice binario! Pietra su pietra, amalgamato dentro la terra, nelle radici dei paesi che attraversa, che taglia e circonda. In oltre un secolo di vita, gli è cresciuto attorno di tutto; ma è forse proprio per questo che ancora orienta gli sguardi, è chiave di lettura del paesaggio."[15]

Nel caso delle infrastrutture ferroviarie, alle considerazioni precedenti si aggiungono il radicamento nel territorio e il legame con la memoria e l'identità collettiva. Le ferrovie infatti caratterizzano e al contempo sono caratterizzate dal territorio, hanno un'intrinseca valenza di connessione tra luoghi e costituiscono una materializzazione della memoria storico-culturale[16].

[15] Giorgio Stagni, *Orizzonte Ferrovia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», luglio 2006 [https://www.stagniweb.it/Foto6.asp?File=orizzf&Tipo=index&Righe=150]

[16] Margherita Vanore, *Infrastrutture culturali. Percorsi di terra e d'acqua tra paesaggi e archeologie del Polesine*, (Venezia: Iuav, 2010) p. 10

La ferrovia infatti non è soltanto un'infrastruttura inserita nel territorio, ma un elemento che nel tempo ne ha trasformato gli assetti, i paesaggi, le pratiche e le modalità di percezione. Il valore identitario invece è legato all'utilizzo dei treni e al legame con la memoria collettiva, poiché i viaggi occasionali e il pendolarismo rappresentano una pratica condivisa significativa nella vita delle persone. Un ulteriore elemento di interesse è costituito dai fabbricati ferroviari, i quali presentano un'architettura spesso pregevole o all'avanguardia.

Per quanto concerne le trasformazioni dell'assetto territoriale portate dal treno, è possibile distinguere due categorie di effetti: le trasformazioni dovute alla costruzione dell'infrastruttura in sé, e gli effetti del nuovo mezzo di trasporto sull'articolazione socio-economica.

Il primo punto di vista riguarda tutti i manufatti (noti nel linguaggio ingegneristico come *opere d'arte*) che consentono al tracciato di mantenere una pendenza e una curvatura idonee alla circolazione dei treni. Ponti, viadotti, gallerie, muri di sostegno e trincee hanno trasformato il territorio in maniera profonda, cambiando il corso dei fiumi e il profilo costiero. Queste trasformazioni riguardano l'infrastruttura ferroviaria a prescindere dal servizio di trasporto, e sono rilevabili anche nel caso di tronchi ferroviari incompiuti mai entrati in funzione.

Le ridefinizioni territoriali legate agli effetti della ferrovia sulla società sono ancora più evidenti, poiché il treno ha generato una rivoluzione nei trasporti favorendo lo spostamento di merci e passeggeri. Le stazioni divennero vere e proprie porte di accesso ai territori, e nelle aree ad esse adiacenti si svilupparono nuclei abitati e attività produttive. L'entità di questo sviluppo urbanistico risulta molto varia: in alcuni casi nacquero nuovi insediamenti che prevalsero sulla conformazione insediativa originaria, in altre circostanze si svilupparono solamente pochi edifici mentre altrove le stazioni rimasero completamente isolate. In ogni caso i nuovi assetti urbanistici ed economici generarono trasformazioni sociali, ed anche la figura del capostazione divenne una nuova autorità al pari del

sindaco, del parroco e del medico[17].

La ferrovia influenzò anche i flussi turistici. Mentre prima solo la nobiltà poteva permettersi di viaggiare, la velocità e l'economicità del treno resero il turismo accessibile ad un pubblico più ampio. ha favorito lo sviluppo delle località montane e balneari, generando profonde trasformazioni socio-economiche e la nascita di pratiche comuni legate ai periodi di vacanza. Vennero anche costruite apposite linee per raggiungere mete particolarmente ambite: ne sono un esempio le ferrovie a cremagliera concepite a inizio '900 per congiungere le aree montane di villeggiatura con le vette di interesse turistico, ma nonostante il successo iniziale molte di esse non ressero la concorrenza del trasporto su gomma[18].

Gli effetti socio-economici descritti sono oggettivamente rilevabili sul territorio, mentre il valore percettivo-identitario non è facilmente identificabile poiché la memoria collettiva è intangibile e si interseca con quella dei singoli individui. Essa è legata ad un vissuto generazionale comune, in cui la ferrovia è stata scenario di momenti quotidiani ripetuti negli anni. Talvolta nell'arco di alcuni decenni le comunità hanno vissuto la costruzione di una ferrovia, il suo funzionamento ed eventualmente l'abbandono, con il successivo riuso del sedime. In ognuno di questi scenari le ferrovie rivestono un significato sociale e percettivo differente, generando pratiche condivise che si riflettono sul vissuto dei singoli.

Per alcuni le ferrovie sono state un luogo di lavoro, per altri un mezzo di trasporto quotidiano e per altri ancora una presenza costante nei pressi dell'abitazione. Anche i viaggi occasionali possono ricoprire un ruolo significativo nella memoria collettiva: ne sono un esempio le partenze in treno per il servizio militare o per emigrare, segnando un addio definitivo alla propria terra di origine. In ciascun contesto le ferrovie sono state uno strumento di socialità e interazione con il mondo, creando relazioni e consolidando il senso di identità collettiva.

Poiché ogni infrastruttura ferroviaria è strettamente legata al proprio contesto

[17] Stefano Maggi, Le Ferrovie, (Bologna: Società editrice Il Mulino, 2003), pp. 60-68
[18] Maggi, *Le Ferrovie*, p. 156

geografico[19], occorre definire meglio i concetti di territorio e paesaggio. Secondo l'enciclopedia Treccani[20] il territorio è costituito da una regione, una zona geografica o una porzione di terreno definibile in base a confini amministrativi o da specifiche caratteristiche geomorfologiche, ambientali e socio-economiche. Si tratta di una definizione molto vasta, che finisce per sovrapporsi al concetto di paesaggio, che secondo la Treccani[21] può essere declinabile in numerose discipline. Partendo dall'ecologia, il paesaggio è costituito dalle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e climatiche di un territorio, le quali ne hanno determinato la copertura vegetale, la diffusione delle specie animali e le strutture insediative umane. Già in questa definizione risulta evidente l'influenza dell'uomo sul paesaggio, che pur dovendosi adattare ad esso ne costituisce una delle principali forze trasformative. La geografia invece considera il paesaggio come la materializzazione spaziale dei meccanismi insediativi, produttivi e artistico-culturali delle civiltà e delle loro trasformazioni.

L'azione antropica nella strutturazione dei territori e nella creazione dei paesaggi può assumere caratteristiche uniche a livello mondiale. Per questo nel 1992 l'UNESCO ha aggiunto tra i criteri per la selezione dei beni patrimonio mondiale dell'umanità il concetto di *paesaggio culturale*.

"I paesaggi culturali sono le opere congiunte dell'uomo e della natura, che illustrano l'evoluzione della società umana e dei suoi insediamenti nel corso del tempo, sotto l'influenza di condizionamenti fisici e/o delle possibilità offerte dal loro ambiente naturale e dalle forze sociali, economiche e culturali".

La percezione degli osservatori è fondamentale, come sottolineato dall'articolo 1 della Convenzione Europea del Paesaggio che definisce il paesaggio come "*una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interazioni*". Si tratta sia di una percezio-

[19] Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, p. 25
[20] https://www.treccani.it/enciclopedia/territorio/
[21] https://www.treccani.it/enciclopedia/

ne sensoriale individuale, che si focalizza su determinate caratteristiche a scapito di altre, sia di una percezione collettiva legata ai valori comuni attribuiti ai paesaggi dalle comunità. Questo significa che il paesaggio non è solo un insieme di caratteristiche descrivibili ma una realtà sociale e culturale, il cui significato dipende dal valore riconosciuto in esso dalle popolazioni. Conseguentemente alla Convenzione Europea del Paesaggio tuttavia il tema della conservazione è diventato maggiormente sfumato: se nel caso dei beni paesaggistici tutelati in senso giuridico l'obiettivo è conservarli in modo immutato, il valore attribuito ai paesaggi dalle comunità locali può variare nel tempo, ed anche i paesaggi possono trasformarsi.

Il rapporto tra ferrovie e paesaggio è molto sfaccettato e complesso. Può essere declinato secondo due aspetti principali: le trasformazioni apportate al paesaggio dalle infrastrutture ferroviarie e il nuovo punto di vista sul paesaggio creato dal viaggiare in treno[22]. In merito al primo, il tracciato ferroviario è un segno chiaramente visibile a chi osserva un paesaggio, e permane a lungo sul territorio anche dopo la chiusura. Si può affermare che le ferrovie creino nuovi paesaggi, aggiungendo un valore estetico al contesto naturale[23] : essi corrispondono alla definizione di paesaggi culturali formulata dall'UNESCO, in quanto a tutti gli effetti *opere congiunte dell'uomo e della natura.* Ne sono un esempio le ferrovie dell'Albula e del Bernina, inserite nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità sia per l'eccezionale valore ingegneristico sia in quanto "*unicum armonico e spettacolare in cui l'intervento umano è riuscito ad integrarsi in un paesaggio di alta montagna*"[24], creando un paesaggio culturale.

Per quanto riguarda invece la percezione di un paesaggio dal treno, essa è vincolata al tracciato della ferrovia e alle sue caratteristiche quali la velocità, l'avvicendamento delle gallerie e le caratteristiche del veicolo[25]. Inoltre i paesaggi osservati dal finestrino sono limitati

[22] Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, p. 56
[23] Idem, p. 48
[24] [https://www.unesco.it/it/unesco-vicino-a-te/siti-patrimonio-mondiale/la-ferrovia-retica-nel-paesaggio-dellalbula-e-del-bernina/]
[25] Idem, p. 55



Immagine 4: viadotto di Brusio lungo la ferrovia del Bernina.

Fonte: Patrick Couzens, Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

al senso della vista, senza le percezioni dell'udito o dell'olfatto[26]. Il viaggio in treno ha generato nuovi punti di vista sul paesaggio, comuni a tutti i viaggiatori e ripetuti regolarmente fino ad assumere una valenza identitaria[27]. Le infrastrutture ferroviarie più recenti invece limitano la percezione del paesaggio a causa delle lunghe gallerie e delle barriere antirumore, rendendo anonima l'esperienza e cancellando una caratteristica peculiare del viaggio in treno. In conclusione, le ferrovie hanno generato nuovi paesaggi e punti di vista inediti su essi, rappresentando al contempo tracce della storia paesaggistica e di come la sua percezione sia mutata nel tempo.

Siccome la Convenzione Europea del Paesaggio considera paesaggi anche quelli quotidiani e degradati, occorre ricordare che l'impatto delle infrastrutture ferroviarie sul paesaggio non è sempre armonioso e pittoresco, ed è strettamente legato alle differenti epoche di costruzione. Le prime ferrovie infatti seguivano l'andamento del terreno anche in territori dall'orografia sfavorevole, formando percorsi lunghi e tortuosi. Le ragioni erano sia economiche che tecniche, in quanto ponti e gallerie venivano realizzati con tecnologie costruttive locali. Ne consegue che le opere d'arte fossero di modesta entità e armoniosamente integrate nel contesto. Tra la fine dell'800 e l'inizio del '900 lo sviluppo delle tecniche costruttive, l'impiego di nuovi materiali come l'acciaio e il calcestruzzo armato e la

[26] Idem, p. 8
[27] Idem, pp. 63-64

necessità di ferrovie che permettessero velocità maggiori hanno reso possibile la costruzione di opere prima inimmaginabili. Esse avevano gallerie più lunghe e viadotti imponenti, ma un'impostazione ancora tradizionale e integrata con il territorio. Oltre a rafforzare le direttrici principali anche alcune ferrovie secondarie beneficiarono delle nuove tecniche costruttive, rendendo raggiungibili in treno nuove destinazioni.

Successivamente, una volta terminata la ricostruzione postbellica si iniziarono a costruire varianti di tracciato per gli itinerari principali e linee ad alta velocità, che pur collegando i medesimi capolinea delle tratte storiche presentano un percorso totalmente diverso, con viadotti nelle aree pianeggianti e lunghe gallerie attraverso le montagne. Queste infrastrutture hanno un rapporto totalmente diverso con il paesaggio: grazie alle nuove tecniche costruttive esse ignorano il territorio, adattando ogni orografia al proprio percorso lineare. I paesaggi da esse attraversati vengono stravolti da ponti e viadotti imponenti, o al contrario appaiono immuni alla nuova infrastruttura totalmente in galleria. In ultima analisi, queste nuove infrastrutture hanno un rapporto totalmente diverso con il paesaggio e le comunità locali, in merito alla percezione delle infrastrutture dall'esterno, al il punto di vista di chi viaggia in treno e più in generale alla pratiche sociali legate alle ferrovie.

"C'è qualcosa che non mi convince in queste nuove linee ferroviarie, che devono andare diritte e veloci, e che possono farlo soltanto in galleria (...): quello che era un rapporto dialettico e multiforme tra il binario e la costa viene risolto nel più "facile" dei modi. Una galleria e tutto sparisce. Sparisce la fatica di trovare una via nella forma naturale, e ne sparisce la bellezza, l'arricchimento culturale che era legato a un'opera preziosa dell'ingegno umano. Un divario incolmabile separa la ferrovia ottocentesca dalla galleria moderna: una ferrovia storica è qualcosa che si guarda per ammirare, la ferrovia moderna, dimentica di ogni storia, è qualcosa che si può guardare e basta"[28].

[28] Giorgio Stagni, *Orizzonte Ferrovia*

1.4 L'EREDITÀ MATERIALE DELLE FERROVIE DISMESSE

"Guardo a questi grandiosi manufatti come alla piramide di Cheope, il relitto di una civiltà scomparsa. Non ne capisco più il senso. Eppure la galleria parla chiaro: dice che qui, solo ottant'anni fa, il traffico era enorme, e non c'erano né Maastricht né Schengen."[29]

Le caratteristiche architettoniche dei manufatti ferroviari sono meritevoli di attenzione, e possono rappresentare un patrimonio culturale significativo. Rientrano in questa categoria tutte le infrastrutture come ponti, gallerie e viadotti nonché gli edifici di servizio quali stazioni, magazzini e case cantoniere. Esse costituiscono una testimonianza tangibile di conoscenze tecniche e stili architettonici del passato, poiché avendo un forte valore rappresentativo furono realizzate adottando soluzioni costruttive all'avanguardia[30].

[29] Paolo Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, (Milano: Feltrinelli, 2012), p. 115
[30] Maggi, *Le Ferrovie*, pp. 60-68

La stazione rappresenta il principale fabbricato ferroviario con cui le comunità entrano in contatto: esse costituiscono una tipologia edilizia piuttosto standardizzata in quanto le funzioni e gli spazi necessari (quali uffici movimento, sale d'attesa, biglietterie, alloggi per il personale…) sono gli stessi ovunque e permangono nel corso dei decenni. Nonostante le nuove tecnologie costruttive, le stazioni realizzate tra gli anni '50 dell'800 e gli anni '80 del '900 presentano caratteri funzionali e tipologici molto simili[31]. Soltanto alla fine dell'800 l'automazione degli impianti e le nuove politiche commerciali hanno reso non più necessari alcuni servizi, come gli uffici movimento nelle stazioni minori e gli spazi per il traffico merci locale.

Nonostante l'assenza di uno standard universale per i fabbricati ferroviari italiani, alcune tendenze sono riscontrabili nei diversi decenni. A seguito dell'unificazione italiana le ferrovie degli stati preunitari vennero integrate coerentemente con il nuovo assetto nazionale, ma poiché le infrastrutture venivano costruite e gestite da società diverse l'architettura delle stazioni non venne omologata[32]. I fabbricati presentavano uno stile elegante ma senza specificità comuni. Nel 1905 la nazionalizzazione della rete e la nascita delle Ferrovie dello Stato[33] portò a definire alcune caratteristiche condivise per le stazioni[34], non applicate per le ferrovie in concessione e per alcune linee statali come la Asti-Chivasso. Durante il ventennio fascista le stazioni di nuova costruzione si distinsero per lo stile tipicamente razionalista, riscontrabile ad esempio nei fabbricati di Firenze Santa Maria Novella, Trento e Latina. Nel secondo dopoguerra invece le nuove stazioni vennero realizzate con semplici strutture in calcestruzzo armato o elementi prefabbricati, senza l'eleganza tipica delle epoche precedenti. In seguito l'automazione degli impianti rese superflue molte delle funzioni tradizionali, riducendo le stazioni a semplici fermate dotate dei servizi essenziali per i passeggeri. Tali tendenze sono riscon-

[31] Idem, pp. 60-68
[32] Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, p. 16-18
[33] Legge 22 aprile 1905 n. 137, nota come Legge Fortis e intitolata "Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private".
[34] Maggi, *Le Ferrovie*, p. 60-68

trabili non solo nei fabbricati costruiti durante le rispettive epoche ma anche nelle trasformazioni di impianti precedenti: edifici ottocenteschi affiancati da strutture più moderne costituiscono una situazione tipica. Inoltre a causa dell'assenza di personale gli edifici delle stazioni minori sono diventati spazi vuoti, abbandonati o riconvertiti ad altre funzioni, riducendo lo spazio per i viaggiatori ai soli marciapiedi.

Oltre agli edifici di stazione anche altri fabbricati caratterizzano le infrastrutture ferroviarie. Fino agli anni '80 del '900 infatti in ogni stazione era previsto il trasporto merci per aziende e singoli cittadini. Di conseguenza erano presenti binari di sosta e magazzini per la movimentazione delle merci, e soltanto nelle fermate più piccole questo servizio veniva svolto direttamente sul binario principale. Anche i magazzini presentano una tipologia edilizia standardizzata, costituita da un ampio vano affiancato lato strada e lato ferrovia da piani caricatori rialzati e binari tronchi per la sosta dei vagoni. Talvolta i magazzini riprendevano i connotati stilistici delle stazioni, ma erano tendenzialmente più semplici e modesti. Le dimensioni variano in base all'importanza delle località servite, e una volta persa la loro funzione i magazzini sono stati adibiti a nuovi utilizzi oppure giacciono in stato di abbandono.

Un ulteriore elemento del patrimonio costruito ferroviario è rappresentato dalle case cantoniere. Essi erano le abitazioni del personale responsabile della manutenzione e del controllo della ferrovia, ed erano localizzati a distanza regolare o in punti particolari come ponti e passaggi a livello. Erano costruzioni tendenzialmente piccole sviluppate su due piani, talvolta riprendenti lo stile degli altri fabbricati della linea. Anche i caselli persero la loro funzione in seguito al processo di automazione, finendo in abbandono salvo casi di riuso come abitazioni private[35].

Un'altra categoria di manufatti ferroviari sono le infrastrutture che consentono ai binari di adattarsi a territori dall'orografia complessa mantenendo una pendenza opportuna: si tratta di ponti, viadotti,

[35] Mauro Minola, *Curiosità ferroviarie. Originalità delle ferrovie in Italia, in Europa e nel Mondo*, (Sant'Ambrogio di Torino: Susalibri, 2016) pp. 89-90

gallerie e muri di contenimento. Ancora più degli edifici ferroviari, essi costituiscono una testimonianza delle conoscenze tecniche e delle abilità ingegneristiche con cui nelle diverse epoche l'umanità ha saputo affrontare le sfide costruttive. Tali manufatti inoltre presentano un'estetica peculiare, dovuta ai materiali e alle tecniche costruttive utilizzate. La necessità di ferrovie sempre più pianeggianti e rettilinee per ridurre i tempi di viaggio ha portato alla realizzazione di infrastrutture via via più imponenti e costruttivamente complesse. In conclusione, le componenti analizzate (valenza storica, influenza trasformativa sul territorio e sulla società, valore percettivo-identitario e importanza storico-ingegneristica dei manufatti) consentono di affermare che le ferrovie costituiscono una componente del patrimonio culturale territoriale.



Immagine 5: esempio di stazione ridotta a semplice fermata in seguito all'automazione degli impianti.

Fonte: Incola, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0

Capitolo 2

FERROVIE IN DISUSO: UN PATRIMONIO DA VALORIZZARE

2.1 DISMISSIONE FERROVIARIA: CAUSE E CONSEGUENZE

"Il treno si ferma in stazioncine deserte senza capostazione, senza biglietteria. Alcune sono murate, altre distrutte dai vandali. (...) Sono i rami secchi, potati dai governatori dei flussi. In burocratese si chiamano stazioni "impresenziate", astuto eufemismo per mascherare lo smantellamento. La fine dei territori comincia così, con il bar e la panetteria che chiudono, il parroco che se ne va, poi con le stazioni del silenzio."[1]

Il trasporto su rotaia ha avuto un notevole sviluppo a partire dall'800, tuttavia le trasformazioni sociali e tecniche avvenute nella seconda metà del '900 ne hanno determinato un'ampia dismissione. In linea generale uno dei motivi che ha portato alla dismissione ferroviaria è stata la diffusione degli autoveicoli privati, vantaggiosi in particolare per spostamenti di breve-medio raggio nei casi in cui le stazioni erano situate lontano dai centri abitati[2]. Altre motiva-

[1] Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, p. 25
[2] Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, p. 13

zioni sono invece meno evidenti, come lo spopolamento dei territori rurali dovuto all'emigrazione verso le città. La dismissione ferroviaria in questo caso rappresenta sia un effetto che una causa, in quanto la perdita del trasporto pubblico ha ulteriormente sfavorito zone già soggette al calo demografico. Inoltre molte ferrovie avevano la principale ragion d'essere nel trasporto di specifiche merci, per cui il venir meno delle attività estrattive o produttive ne ha comportato la dismissione.

Tra le principali cause della dismissione ferroviaria tuttavia, pur con differenti sfumature, sono le scelte politiche. A partire dal secondo dopoguerra infatti è riscontrabile una tendenza favorente il trasporto su gomma a scapito di quello su rotaia, riducendo gli investimenti per le ferrovie secondarie che restarono obsolete e poco competitive. Analogamente, orari scomodi e coincidenze impossibili talvolta resero le ferrovie inutilizzabili per i viaggiatori[3] con conseguente chiusura del servizio, anche in territori con una discreta domanda di trasporto. Un esempio del disinteresse politico nei confronti delle ferrovie minori è la rete a scartamento ridotto siciliana. Priva di manutenzione o migliorie tecniche, essa rimase in funzione con gli standard di inizio '900 finché il degrado dell'infrastruttura rese impossibile la circolazione ferroviaria[4].

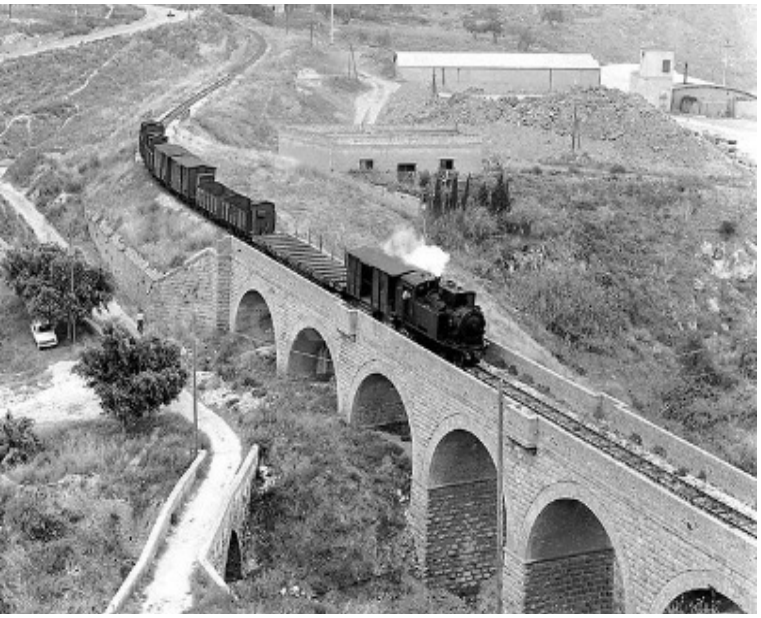


Immagine 6: treno merci lungo la ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle nel 1976.

Fonte: Bernhard Studer, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 2.0

[3] Giorgio Stagni, *Sulmona-Carpinone – Come si uccide una ferrovia*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», marzo 2012 [https://www.stagniweb.it/sulmona1/]
[4] Maggi, *Le Ferrovie*, p. 221

Una situazione simile riguarda le varianti di tracciato. Come già accennato, numerose ferrovie si sono rivelate insufficienti a gestire i volumi di trasporto richiesti, con la conseguente costruzione di infrastrutture più performanti. In alcuni casi entrambi gli itinerari sono stati mantenuti in funzione, separando il traffico locale da quello a lunga percorrenza, ma nella maggior parte dei casi il tracciato storico è stato dismesso contestualmente all'apertura di quello nuovo.

Il caso della ferrovia Sulmona - Isernia mostra come le scelte relative alla programmazione del servizio possano determinare la chiusura delle ferrovie anche in territori dalla forte domanda di trasporto. Fino al 2006 erano previste 6 coppie di corse giornaliere, di cui alcune dirette tra Pescara e Napoli: un servizio non ottimale ma sufficiente per la mobilità locale e i flussi turistici. In seguito le coppie di treni furono ridotte a due, per poi limitarle a metà percorso nel 2010 e la scarsità di viaggiatori ha portato alla chiusura della ferrovia l'anno seguente[5].



Immagine 7: stazione di Roccaraso, nota destinazione turistica lungo la ferrovia Sulmona-Isernia.

Fonte: Giorgio Stagni, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0

Una volta enunciate le cause della dismissione ferroviaria, è possibile approfondire quali siano le conseguenze sul territorio, sulla società e sul paesaggio. Nella maggior parte dei casi le ferrovie in disuso vengono semplicemente abbandonate a sé stesse in attesa di eventuali progetti, ed il primo effetto evidente è la rapida colonizzazione del sedime da parte della vegetazione spontanea: non è raro che a pochi anni dall'abbandono si sviluppi un vero e proprio bosco tra i binari, che complica qualsiasi op-

[5] Giorgio Stagni, *Sulmona-Carpinone – Come si uccide una ferrovia*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways»

zione di riuso. L'abbandono danneggia anche gli immobili, talvolta già in disuso da tempo: se non vengono recuperati per altre funzioni, edifici e pertinenze rimangono privi di manutenzione e soggetti al vandalismo, con un conseguente deterioramento del patrimonio materiale.

Analizzando gli effetti sociali della dismissione ad una scala più ampia, la perdita del servizio ferroviario comporta una minore accessibilità territoriale e una compromissione del diritto alla mobilità. La sostituzione con un servizio autobus non è sempre sufficiente: i mezzi non sono accessibili alle persone con mobilità ridotta, non è possibile trasportare biciclette e soprattutto gli autobus sono più lenti poiché soggetti al traffico automobilistico, che in assenza di mezzi pubblici efficienti tende ulteriormente ad aumentare. Il caso della ferrovia Alba-Asti mostra con chiarezza il valore aggiunto dei treni rispetto ai bus: fino al 2010 venivano effettuate quattordici coppie di treni al giorno, utilizzati quotidianamente da oltre 2000 passeggeri. Nel 2012 la sostituzione con bus ridusse i viaggiatori a meno di 900 al giorno, nonostante il servizio prevedesse ben ventidue coppie di collegamenti giornalieri[6]. Nel 2023 è stato ripristinato un servizio misto composto da sei coppie di treni integrati da autobus, che ha riportato l'utenza a oltre 1100 passeggeri quotidiani.[7]



Immagine 8: treno regionale Asti-Alba presso la stazione di Neive, nel settembre 2023.

Fonte: Bodamiano, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

[6] Agenzia Mobilità Piemontese, *Studio servizio ferroviario Asti-Castagnole-Alba*, 2021, p. 6-8 [mtm.torino.it/wp-content/uploads/piani-e-progetti/progetti-a-scala-regionale/S_ASTI-CASTAGNOLE-ALBA_v.2.0.pdf]

[7] Marta Martiner Testa, *Sul treno Asti-Alba oltre 1.000 passeggeri ogni giorno: primi bilanci a due mesi dalla riattivazione della linea*, in «La Nuova Provincia», 21 novembre 2023, [https://www.lanuovaprovincia.it/news/attualita/231550/sul-treno-asti-alba-oltre-1-000-passeggeri-ogni-giorno-primi-bilanci-a-due-mesi-dalla-riattivazione-della-linea.html]

In linea generale la perdita dei treni riduce l'accessibilità dei territori, mentre a livello intangibile la dismissione ferroviaria fa venire meno usanze e pratiche consolidate nei decenni: l'abitudine delle comunità locali alla presenza del treno e al suo utilizzo, quotidiano o eventuale che sia, rappresenta un elemento identitario, ricco di significati e valori condivisi. La perdita del servizio ferroviario interrompe questi elementi valoriali, che restano solo nella memoria delle persone andando progressivamente a perdersi.

Ad una scala locale invece è possibile ragionare sulla perdita del legame con le stazioni e sugli effetti nelle aree ad esse adiacenti. Attorno alle stazioni si sono in alcuni casi sviluppati nuovi nuclei insediativi, e nel momento in cui le stazioni perdono la loro funzione le conseguenze dipendono da quanto il nucleo abitato circostante sia consolidato. Nei casi in cui si sia formato un vero e proprio *paese scalo*, diventato centro della vita sociale a scapito dei borghi storici, gli effetti possono essere contenuti. Qualora invece presso la stazione fossero presenti solo pochi servizi e qualche abitazione, la borgata rischia di andare incontro ad un rapido abbandono. Le medesime dinamiche si osservano anche nel caso di stazioni dismesse lungo linee ferroviarie attive.

Infine vanno esaminati gli effetti della dismissione sulla percezione del paesaggio. L'abbandono dell'infrastruttura genera trasformazioni, come lo sviluppo di nuove aree boschive lungo il sedime o la perdita di elementi peculiari in seguito alla demolizione di ponti o viadotti.

In quest'ottica occorre considerare anche la perdita del punto di vista storico e caratteristico dato dal viaggiare in treno. Talvolta si tratta di visuali consolidate nel corso delle generazioni, che vengono definitivamente perdute nel momento in cui i treni smettono di circolare. Il riuso del sedime sotto forma di itinerari ciclabili recupera parzialmente il punto di osservazione perduto, ma senza la dimensione collettiva e le peculiarità date dalla velocità dei treni. Ne è un esempio il tracciato originario della ferrovia costiera ligure, che consentiva una percezione del paesaggio unica durante il viaggio in treno, data dall'in-

frastruttura a picco sul mare e diventata parte della memoria collettiva. Con la dismissione della ferrovia il punto di vista legato al viaggio in treno è andato perduto, e risulta solo parzialmente recuperato grazie al riuso del sedime come itinerario ciclopedonale. Ne consegue che gli effetti prodotti dalle ferrovie sui territori possono permanere anche dopo la sospensione del servizio. Le trasformazioni territoriali e paesaggistiche, insieme alle memorie e alle pratiche sedimentate nel tempo, costituiscono elementi che concorrono al riconoscimento delle ferrovie in disuso come patrimonio culturale.



Immagine 9: vista del paesaggio dal treno lungo l'originario tracciato della ferrovia costiera ligure, presso San Bartolomeo al Mare.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», licenza CC BY-SA 3.0

2.2 IL RIUSO COME PRATICA DI VALORIZZAZIONE

"Il treno si è progressivamente affermato, anche nel nostro Paese, quale mezzo di trasporto privilegiato per rilanciare un nuovo modello di mobilità slow, attenta alle bellezze nascoste dei territori interni, interconnessa con altre modalità green di fruizione turistica quali le ciclovie o i cammini escursionistici."[8]

Una volta terminato l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie possono configurarsi differenti scenari di riuso. Le diverse modalità di riuso possono attribuire un peso differente alla conservazione dei caratteri storici dell'infrastruttura e all'introduzione di nuove funzioni. Il ripristino della circolazione con treni storici mantiene più direttamente la leggibilità della funzione ferroviaria originaria, mentre la trasformazione in itinerario ciclopedonale introduce una nuova modalità di fruizione del sedime, che può comunque conservarne e valorizzarne la memoria e i caratteri patrimoniali. La maggior parte delle ferrovie in disuso tuttavia risulta abbandonata al degrado, a causa dei costi necessari per il recupero e

[8] Luigi Cantamessa (Direttore generale Fondazione FS Italiane), in Fondazione FS Italiane, *Atlante delle linee ferroviarie turistiche*, p. 9

all'indecisione in merito a quale opzione attuare[9]. Occorre distinguere le ferrovie sospese con il binario ancora presente da quelle dismesse il cui armamento[10] è stato rimosso, in quanto finché una ferrovia non viene dismessa mediante decreto ministeriale essa è vincolata all'utilizzo ferroviario. Questo significa che non è possibile riutilizzarla per altre finalità ed anche i vincoli normativi come le fasce di rispetto per l'edificazione restano in vigore.

Qualora il binario sia ancora presente è possibile mantenere la ferrovia in efficienza per l'effettuazione di treni turistici. Tale opzione consente di conservarne il valore storico, il punto di vista sul paesaggio e trasformare un'infrastruttura abbandonata in uno strumento di sviluppo territoriale. Il valore percettivo-identitario e l'aspetto di connettività sociale tuttavia non vengono interamente preservati: la fruizione turistica modifica inevitabilmente le pratiche quotidiane e le forme di relazione sociale associate all'originario utilizzo della ferrovia, ma può contribuire a conservarne e trasmetterne la memoria, generando al tempo stesso nuove modalità di fruizione. Altre criticità sono gli elevati costi di manutenzione e il rischio di un utilizzo sporadico.

Nel contesto italiano, l'istituzione delle ferrovie turistiche ha avuto particolare impulso negli ultimi quindici anni ad opera della Fondazione FS Italiane. Essa è stata costituita nel 2013 con lo scopo di valorizzare e preservare il patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo FS. La fondazione tutela e gestisce oltre 200 mezzi ferroviari storici operativi[11] e, con il progetto *Binari senza Tempo,* si occupa di recuperare linee ferroviarie sospese[12].

[9] Ferrovie abbandonate – Il database delle ferrovie non più utilizzate [https://ferrovieabbandonate.it/]
[10] L'armamento di una linea ferroviaria è l'insieme degli elementi che compongono il binario (rotaie, traverse, elementi di fissaggio e massicciata) i quali reggono e distribuiscono il peso dei treni.
[11] https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/chi-siamo.html
[12] https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html



Immagine 10: cartografia delle ferrovie incluse nel progetto Binari senza tempo.

Fonte: Elaborazione propria su basi cartografiche ISTAT

1. Palazzolo sull'Oglio – Paratico-Sarnico

2. Asciano – Monte Antico

3. Sulmona – Isernia

4. Agrigento – Porto Empedocle

5. Novara – Varallo Sesia

6. Ceva – Ormea

7. Avellino – Rocchetta Sant'Antonio-Lacedonia

8. Benevento – Bosco Redole

9. Gemona – Sacile

10. Alba – Castagnole delle Lanze (– Asti) – Nizza Monferrato

11. Fabriano – Pergola

12. Asti – Chivasso

13. Gioia del Colle – Rocchetta Sant'Antonio-Lacedonia

Alcune di queste ferrovie attraversano territori dalla vocazione turistica consolidata, mentre altre si trovano in luoghi meno conosciuti: questi ultimi possono trarne un beneficio ancora maggiore, rendendo le ferrovie un elemento di primaria importanza culturale e portatore di nuovi flussi turistici. Anche il numero di treni e di passeggeri varia notevolmente: soltanto sulla Sulmona-Isernia vengono effettuati treni storici ogni fine settimana, mentre su ciascuna delle altre ne vengono organizzati meno di dieci all'anno. Le ferrovie turistiche trovano inquadramento normativo nella legge n. 128/2017, che ha definito un elenco di ventisei linee ferroviarie "*dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico*": esse vengono vincolate all'utilizzo ferroviario e non potranno essere smantellate[13]. La legge tuttavia non ha definito un orizzonte temporale entro cui ripristinare tali ferrovie, per cui il loro recupero procede a rilento soprattutto nei casi di abbandono pluridecennale.

Qualora le ferrovie siano definitivamente dismesse, il sedime può essere riutilizzato come percorso ciclopedonale. Questa opzione consente di preservare la memoria di un collegamento storico in assenza delle strutture materiali che lo costituivano, recuperando anche il concetto di connessione territoriale. Le ex ferrovie, talvolta dopo un lungo periodo di abbandono, tornano a caratterizzare i territori diventando elementi di attrazione turistica e mobilità ecosostenibile, poiché l'andamento pianeggiante dei tracciati le rende ideali per spostarsi a piedi o in bici. La mobilità ciclabile consente di recuperare, seppur parzialmente, l'esperienza di conoscenza del territorio che veniva offerta dal viaggio in treno, creandone al tempo stesso una nuova legata alla fruizione ciclopedonale[14]. La trasformazione del sedime tuttavia richiede costi ingenti, ed anche le spese di manutenzione ricadono direttamente sui comuni attraversati.

In altri contesti invece il riuso delle infrastrutture ferroviarie, pur recuperandole per funzioni utili alla collettività, può ridurre la leggibilità del valore storico

[13] Legge 9 agosto 2017, n. 128, allegato 1

[14] Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, p. 108

e della memoria del collegamento tra territori. Si tratta dei casi in cui parti del sedime vengono utilizzate per ampliare la viabilità stradale o in cui il tracciato viene assorbito nel tessuto insediativo. Le ex ferrovie perdono la loro continuità lineare, e l'originario percorso diventa irriconoscibile[15]. Talvolta la memoria storica viene parzialmente mantenuta da tabelloni informativi ricordanti il passato ferroviario, che però non è più riconoscibile sul territorio. A prescindere dall'uso che viene fatto del sedime, un altro aspetto riguarda il riutilizzo dei fabbricati. Talvolta essi sono in abbandono da molto più tempo delle rispettive ferrovie, e possono presentare caratteristiche costruttive di pregio. Il loro riuso risulta più semplice e versatile, poiché gli edifici possono essere recuperati per le funzioni più varie.

[15] Idem, p. 108

2.3 STRUMENTI DIGITALI PER LA DOCUMENTAZIONE E LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

Valorizzare il patrimonio materiale delle infrastrutture costituisce il primo e fondamentale aspetto, ma è altrettanto importante preservarne la memoria storica immateriale e renderla fruibile. In quest'ottica gli strumenti bibliografici e digitali costituiscono preziosi mezzi di narrazione, che permettono di tenere viva la memoria e renderla accessibile anche ad un pubblico geograficamente distante.

Come già accennato le pubblicazioni bibliografiche sono numerose, ma presentano lo svantaggio di non essere costantemente aggiornabili e anche le relazioni spaziali non sono facilmente rappresentabili. In quest'ottica risultano d'aiuto gli strumenti digitali, i quali permettono di aggiornare facilmente le informazioni, rappresentare cartograficamente le relazioni spaziali nonché includere una vasta documentazione cartografica, talvolta aggiornabile anche da parte degli utenti in modo collaborativo.

Attualmente sono presenti numerosi strumenti digitali relativi alla valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso, con differenti caratteristiche. La prima distinzione riguarda la finalità: numerosi strumenti digitali hanno un obiettivo di promozione turistica, per cui la memoria storica viene menzionata solo come informazione di contesto. In altri casi l'approccio risulta prettamente tecnico, per cui gli aspetti territoriali vengono ignorati e le vicende storiche sono considerate solo marginalmente. Altrove invece l'obiettivo è documentare lo stato di conservazione dell'infrastruttura, con poca attenzione alla parte storica e ai territori attraversati dalle ferrovie.

Un'altra distinzione riguarda la gestione delle informazioni. Alcuni strumenti sono semplici pubblicazioni digitali di volumi cartacei, altri sono interattivi con la possibilità di comprendere più in dettaglio la componente geografica mentre altri ancora sono collaborativi, rendendo possibile la condivisione di materiale fotografico da parte degli utenti.

Un esempio è il portale *Ferrovie Abbandonate*[16] curato dall'*Associazione Italiana Greenways*, che cataloga materiale fotografico e cartografico con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica sulle ferrovie in disuso e agevolarne il riutilizzo. Anche gli utenti possono collaborare, inviando fotografie o aggiornamenti in merito alle linee ferroviarie.

Il Gruppo FS Italiane ha realizzato tre pubblicazioni digitali dall'impostazione simile: l'*Atlante delle linee ferroviarie dismesse*[17], l'*Atlante delle Greenways su linee FS*[18] e l'*Atlante delle linee ferroviarie turistiche*[19]. I primi due sono realizzati da Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), e raccolgono informazioni sulle ferrovie dismesse e sugli eventuali itinerari ciclopedonali su esse realizzati. Sono incluse fotografie e cartografie, utili a comprendere la dimensione territoriale. Il terzo atlante invece si focalizza sulle ferrovie rimesse in funzione a scopo turistico dalla Fondazione FS Italiane nell'ambito del progetto *Binari senza Tempo*[20], e di conseguenza pone l'accento sulle attrattive turistiche dei territori.

Un altro strumento digitale importante è il sito di fotografia, storia e tecnica ferroviaria *Stagniweb*[21]. Pur basandosi solo sul lavoro del suo ideatore e di alcuni volontari, il portale web è diventato un punto di riferimento per gli appassionati e consente di comprendere a fondo le dinamiche socio-economiche legate alla dismissione ferroviaria. L'approccio tuttavia è radicalmente diverso, poiché i contenuti sono suddivisi per tema e non per linea ferroviaria.

Sono inoltre presenti innumerevoli pubblicazioni online in merito alle possibilità di riuso, di carattere generale o inerenti linee ferroviarie specifiche.

[16] [https://www.ferrovieabbandonate.it/]
[17] RFI – Rete Ferroviaria Italiana (a cura di), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, (Aversa: Grafica Nappa, 2022) [https://www.rfi.it/content/dam/rfi/news-e-media/pubblicazioni/atlante-2022/RFI%20ATLANTE%201%20LINEE%20DISMESSE%2023_05_22%20WEB%20D.pdf]
[18] RFI – Rete Ferroviaria Italiana (a cura di), *Atlante delle greenways su linee FS*, (Aversa: Grafica Nappa, 2022) [https://www.rfi.it/content/dam/rfi/news-e-media/pubblicazioni/atlante-greenways-2022/RFI%20ATLANTE%203%20GREENWAYS%202022%2006_12%20b8%20WEB%20D.pdf]
[19] Fondazione FS Italiane (a cura di), *Atlante delle linee ferroviarie turistiche*, (Aversa: Grafica Nappa, 2022), [https://www.fondazionefs.it/content/dam/fondazionefs/fondazione-fs-new/hp-la-fondazione/binari-senza-tempo/Atlante_smart_mod.pdf]
[20] [https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html]
[21] [https://www.stagniweb.it/]

Tutti gli strumenti citati si sono rivelati utili nella realizzazione della presente ricerca. Nel complesso però alcune tematiche risultano meno approfondite: in primo luogo la relazione con i territori, ma anche le trasformazioni nelle diverse epoche storiche e le peculiarità architettoniche dei fabbricati. Per questa ragione il capitolo 4, relativo alla ferrovia Asti - Chivasso, è stato realizzato anche in versione digitale, creando uno strumento narrativo in grado di rendere maggiormente fruibili il materiale iconografico e le interviste effettuate.

Lo strumento si basa sulla piattaforma web *ArcGis StoryMap*, sviluppata all'interno della piattaforma *ArcGis* di *Esri*. Si tratta di un software che consente di georiferire informazioni spaziali, didascalie e immagini, creando uno strumento di narrazione in grado di mettere in relazione informazioni storico-architettoniche, materiali iconografici e la loro collocazione territoriale. Le informazioni raccolte sono state organizzate per epoche storiche, creando dei capitoli al cui interno immagini, interviste e descrizioni vengono correlate a cartografie interattive che consentono di georiferire i dati spaziali.

Lo strumento è liberamente consultabile mediante il seguente link:



Immagini 11, 12, 13 e 14 (pagina seguente): estratti della versione digitale sviluppata all'interno della piattaforma ArcGis StoryMap

ArcGIS StoryMaps



Cartolina raffigurante la stazione di Cunico-Scandeluzza e l'adiacente albergo della stazione

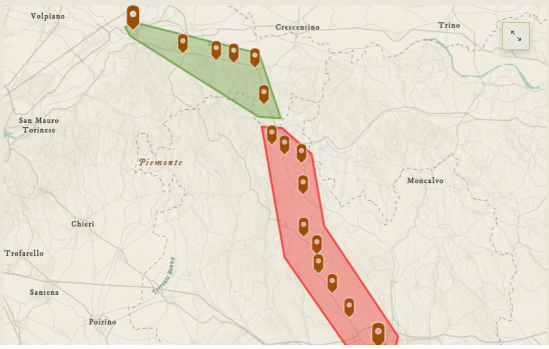


"Le stazioni ferroviarie continuarono a rappresentare delle centralità per la popolazione, e la crescente diffusione degli autoveicoli privati facilitò il raggiungimento di esse dai paesi.

ArcGIS StoryMaps

meno impattante. Un movimento viaggiatori tra i due capolinea era pressoché inesistente in quanto si tratta di due realtà culturalmente e socio-economicamente slegate"

Testimonianza di Piero Cognasso

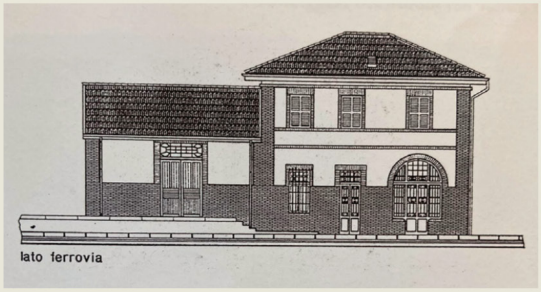




ArcGIS StoryMaps

Stazioni di tipologia medio-piccola

Nelle stazioni di tipologia medio-piccola, il magazzino merci è adiacente al fabbricato viaggiatori: si tratta di una configurazione rarissima sulla rete ferroviaria statale italiana.





Capitolo 3

FERROVIE IN DISUSO: ANALISI COMPARATIVA DI ESPERIENZE DI RIUSO

3.1 CRITERI DI SELEZIONE DEI CASI STUDIO

Dato il vasto numero di infrastrutture ferroviarie recuperate per altri utilizzi, la selezione dei casi studio è stata basata su alcuni criteri al fine di individuare esempi significativi.

Il primo criterio di selezione è legato al nuovo utilizzo delle ferrovie in disuso. Sono state considerate esperienze nelle quali la trasformazione dell'infrastruttura ne mantenga riconoscibile la precedente funzione ferroviaria, attraverso la permanenza del tracciato e/o di suoi elementi materiali e della memoria ad essi associata. Sono stati pertanto esclusi i casi in cui il sedime sia stato completamente assorbito dal tessuto insediativo circostante o trasformato in viabilità stradale, rendendo difficilmente leggibile la continuità con l'infrastruttura originaria. Non sono state inoltre considerate le ferrovie tuttora in stato di abbandono, poiché l'analisi è stata circoscritta a esperienze caratterizzate dall'introduzione di nuove forme di fruizione.

Il secondo criterio di selezione riguarda la varietà. Poiché l'obiettivo è offrire una panoramica il più possibile completa, gli esempi scelti sono molto differenti tra loro per rappresentare al meglio la varietà delle esperienze pregresse. Innanzitutto sono stati individuati casi in cui l'uso originario viene mantenuto per il transito di treni storici, ed esempi in cui il binario è stato conservato per essere percorso da veicoli a pedali denominati *ferrocicli* o *velorail*. In seguito sono stati scelti casi in cui l'armamento è stato rimosso riutilizzando il sedime per altre forme di mobilità sostenibile, come piste ciclabili o parchi urbani. L'ambito di indagine è stato esteso anche alle infrastrutture tramviarie in sede propria, che presentano caratteristiche analoghe alle ferrovie e permettono di cogliere le specificità dei contesti urbani.

Al fine di percepire chiaramente i punti di forza e di criticità propri di ciascun modello, il terzo criterio ha permesso di selezionare casi di riuso completo e strutturato. Sono state considerate complete le forme di riuso riguardanti tratti ferroviari superiori ad un paio di chilometri, escludendo di conseguenza gli itinerari

ciclopedonali di lunghezza inferiore e i treni storici circolanti su brevi spezzoni di linea. Inoltre non sono state prese in considerazione le attività occasionali o divulgative.

All'interno delle numerose esperienze di riuso rispondenti ai suddetti criteri, sono stati individuati nove casi studio sufficientemente celebri a livello nazionale o internazionale, al fine di reperire fonti affidabili e non limitate ad un contesto esclusivamente locale. I casi studio scelti sono:

1. Ffestiniog & Welsh Highland Railway (Regno Unito);

2. Ferrovia Sulmona - Isernia (Italia);

3. Ferrovia Alba - Castagnole delle Lanze (- Asti) - Nizza Monferrato (Italia);

4. Trenino verde della Sardegna (Italia);

5. The velorail of Kiltimagh (Irlanda);

6. Sur les Rails du Larzac (Francia);

7. Ciclovia della Riviera dei Fiori (Italia);

8. High Line (USA);

9. Precollinear Park (Italia)

3.2 METODO DI ANALISI E STRUMENTI DI CONFRONTO

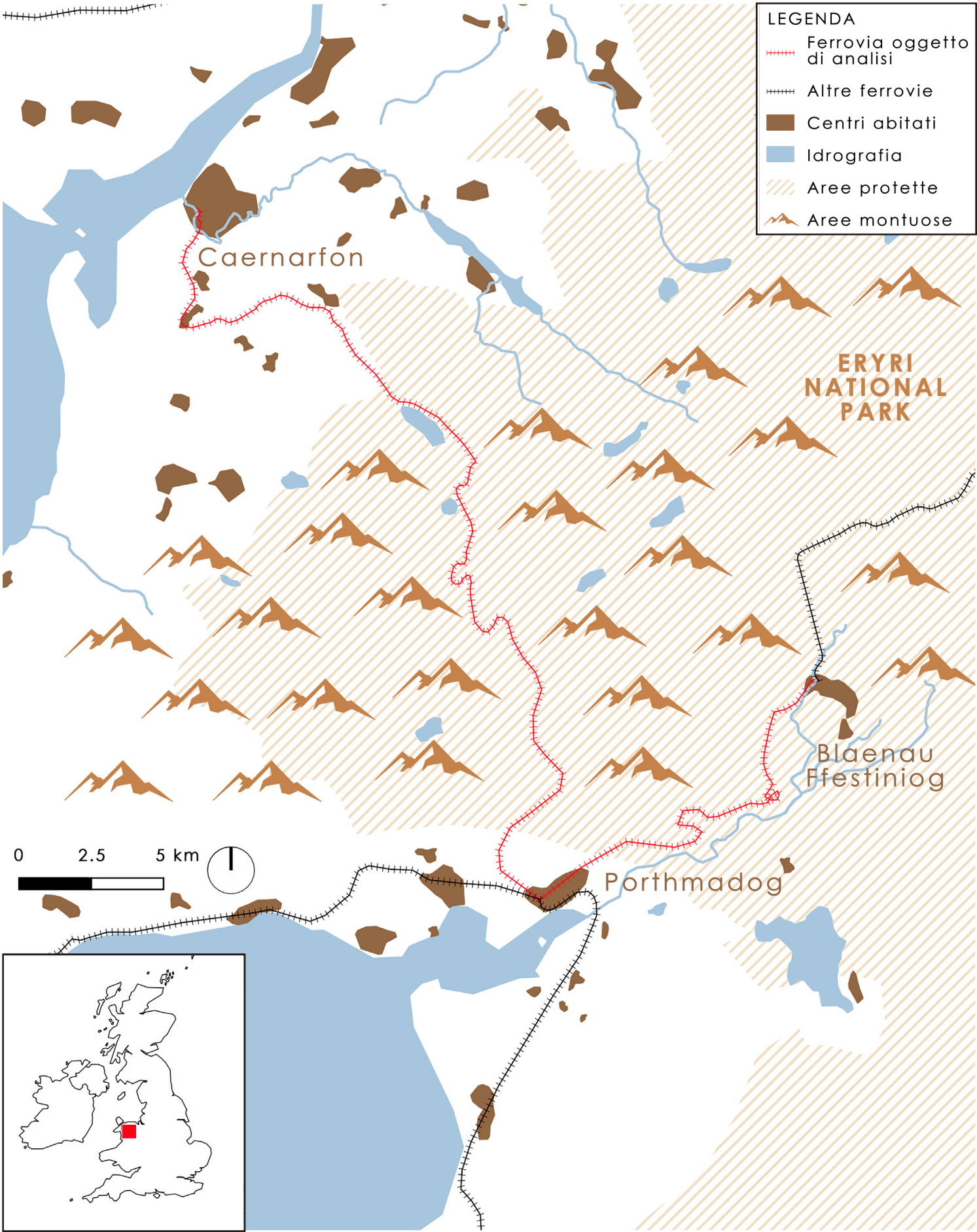
Una volta individuati i casi studio, essi sono stati analizzati e confrontati utilizzando una metodologia replicabile. Si tratta di un metodo sostanzialmente qualitativo, che consente di comparare aspetti non esprimibili in valori numerici. Il primo passaggio riguarda l'inquadramento del modello di riuso, definendo la tipologia e la consistenza materica dell'infrastruttura. I modelli di riuso individuati sono quattro:

- ***ferrovia in funzione per treni storico-turistici;***
- ***ferrovia adibita al transito di ferrocicli;***
- ***sedime trasformato in itinerario ciclopedonale;***
- ***sedime trasformato in parco urbano.***

Successivamente è stato analizzato il contesto storico-territoriale in cui ogni caso studio si localizza, per capire i valori storico-identitari attribuiti alle infrastrutture. Data l'intrinseca connessione tra ferrovie e territorio, a seconda del contesto gli esiti del riuso possono presentare differenti punti di forza e di criticità. La distinzione tra ambiti rurali e urbani costituisce la discriminante principale, a cui si aggiunge la geomorfologia dei territori, il loro valore naturalistico e l'entità dei flussi turistici.

Infine si è cercato di individuare gli effetti di ciascun modello di riuso applicato nei diversi territori, per comprenderne le correlazioni e scoprire tendenze ricorrenti. Ogni caso studio infatti è strettamente influenzato dalla propria collocazione geografica ed al tempo stesso ne trasforma il contesto socio-territoriale, con correlazioni non sempre immediate da identificare Ad esempio, i costi di trasformazione e gestione rappresentano spesso un problema, nonostante gli effetti positivi sul turismo e sullo sviluppo territoriale possano essere significativi. Per facilitare la comprensione del legame tra ferrovie e territorio e agevolare la comparazione, per ogni caso studio è stata realizzata una cartografia schematica. Le informazioni geografiche sono state reperite da dati vettoriali open source o create utilizzando come base cartografica OpenStreetMap.

Ffestiniog & Welsh Highland Railway (Regno Unito)



TIPO DI RIUSO

Ferrovia in funzione per treni storico-turistici

INFRASTRUTTURA

Ferrovia lunga 62 km, con il binario mantenuto in efficienza

LOCALIZZAZIONE

Penisola di Llŷn, Galles, Regno Unito

CONTESTO TERRITORIALE

La ferrovia attraversa le aree rurali della penisola di Llŷn, collegando il territorio interno con le due sponde presso i porti di Porthmadog e Caernarfon. Essa consente di raggiungere l'Eryri National Park, caratterizzato da montagne rocciose, praterie, laghi e cascate. L'estrazione dell'ardesia favorita dalla ferrovia ha profondamente trasformato il territorio, creando versanti scoscesi e laghi artificiali: in seguito all'abbandono dell'attività mineraria la natura si è riappropriata di questi spazi, generando un paesaggio caratteristico sul quale il treno offre un punto di vista privilegiato.

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

La Ffestiniog & Welsh Railway costituisce la più antica ferrovia a scartamento ridotto ancora in funzione al mondo: il tratto tra Porthmadog e Blaenau Ffestiniog è stato aperto nel 1836, per collegare le cave di ardesia dell'entroterra allo scalo portuale. Il restante collegamento fino a Caernarfon venne completato nel 1922, ma già nel 1946 l'intera infrastruttura venne chiusa a causa della riduzione dell'attività estrattiva. Il tratto più antico venne subito acquistato e rimesso in funzione da una società di appassionati, utilizzandolo per treni storici a partire dal 1951. Visto il successo e la sostenibilità economica dell'attività, venne gradualmente recuperata anche la parte restante[1].La presenza del treno ha trasformato il territorio, generando un paesaggio culturale in cui le caratteristiche naturali si fondono con le tracce dell'attività estrattiva. Nonostante l'uso originario della ferrovia sia terminato negli anni '40, l'immediato riuso sotto forma di ferrovia turistica ha portato ad un radicamento

[1] [https://www.festrail.co.uk/]

di tale funzione nel territorio ed al consolidamento di pratiche sociali ad essa legate.

MODELLO DI GESTIONE

La ferrovia è gestita e mantenuta in efficienza da un'associazione di appassionati, la Ffestiniog Railway Company. Si tratta di un'organizzazione senza fini di lucro, che mantiene in funzione la ferrovia basandosi sui propri ricavi e sul lavoro volontario dei soci[2].

EFFETTI DEL RIUSO

Il successo dei treni storici rende la Ffestiniog & Welsh Railway un'attrazione turistica consolidata. Questo ha permesso di conservare la memoria e il valore storico dell'infrastruttura ed il valore identitario, nonostante le pratiche ad essa associate siano diverse rispetto all'originario trasporto minerario. Inoltre, grazie alle numerose partenze quotidiane lungo differenti itinerari, la ferrovia consente di raggiungere comodamente le aree interne dell'Eryri National Park[3].

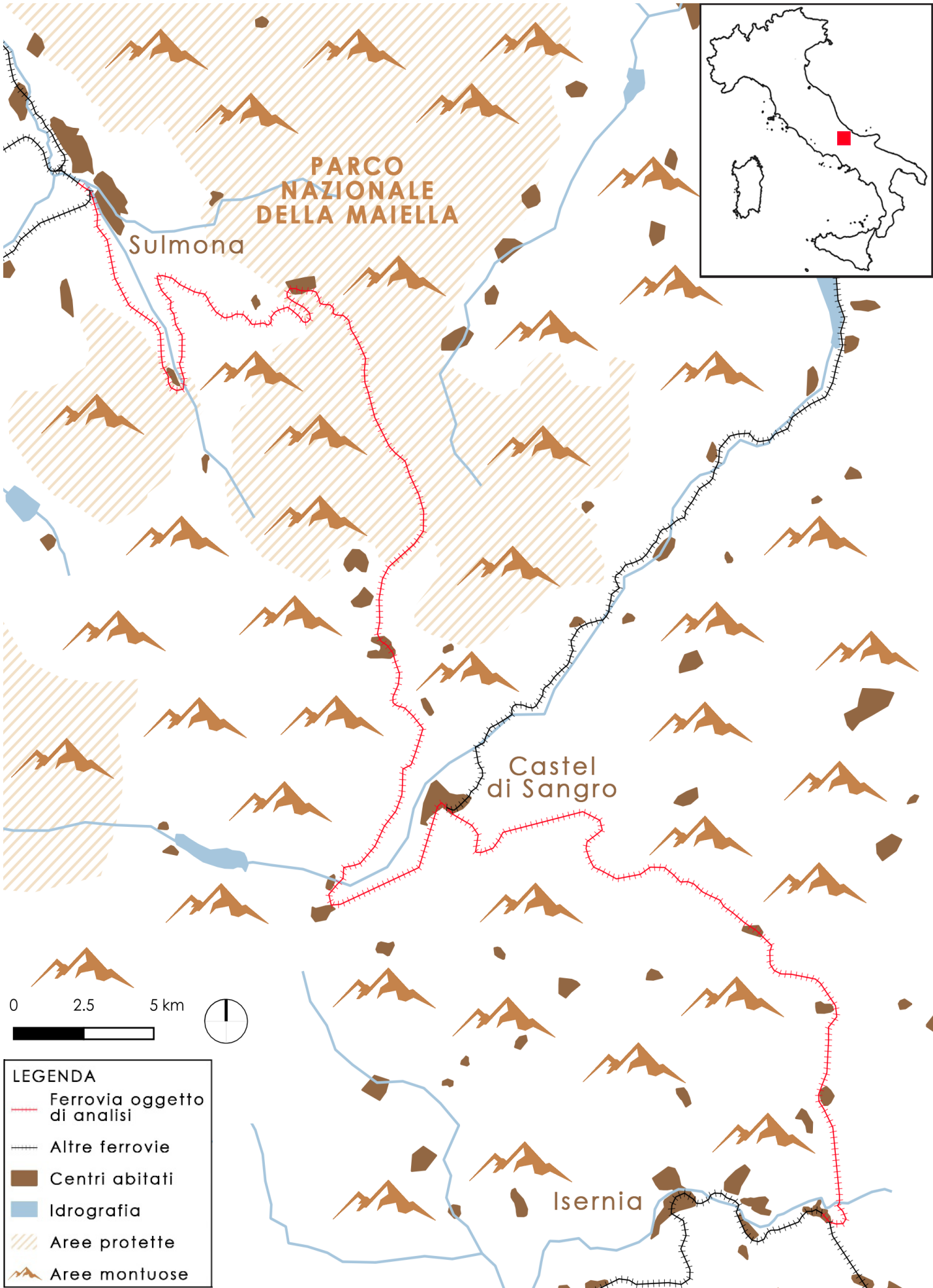
[2] [https://ffestiniograilway.org.uk/]
[3] [https://www.visitmidwales.co.uk/things-to-do/ffestiniog-and-welshhighland-railways]



Immagine 15: treno storico presso la stazione di Ddault.

Fonte: Stephen McKay, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 2.0.

Ferrovia Sulmona-Isernia (Italia)



TIPO DI RIUSO

Ferrovia in funzione per treni storico-turistici

INFRASTRUTTURA

Ferrovia lunga 129 km, con il binario mantenuto in efficienza

LOCALIZZAZIONE

Aree appenniniche interne di Abruzzo e Molise, Italia

CONTESTO TERRITORIALE

La ferrovia è situata in un ambiente montano di notevole interesse paesaggistico, e mediante un percorso panoramico giunge fino ai 1269 metri sul livello del mare della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo. Essa attraversa il Parco Nazionale della Maiella e gli Altipiani maggiori d'Abruzzo, da cui derivano i soprannomi Ferrovia dei Parchi e Transiberiana d'Italia. L'infrastruttura collega le due città capolinea con i centri minori montani, alcuni dei quali costituiscono importanti destinazioni turistiche[4].

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

La ferrovia venne inaugurata nel 1897 come parte del collegamento tra Pescara e Napoli, creando anche un importante servizio locale in grado di superare la difficile orografia del territorio. L'arrivo del treno ha permesso di rompere l'isolamento delle comunità sviluppando in seguito il turismo montano. All'inizio del ventunesimo secolo tuttavia l'offerta ferroviaria venne fortemente ridotta, e il conseguente calo di utenza portò alla sospensione del servizio nel 2011. Dato il notevole valore storico e paesaggistico della ferrovia, a partire dallo stesso anno vennero effettuati i primi treni storici per poi inserire la linea nel programma Binari senza Tempo della Fondazione FS Italiane[5].

L'infrastruttura rappresenta un notevole esempio di ferrovia secondaria ottocentesca costruita in ambiente montano, in cui i progettisti hanno cercato soluzioni tecniche innovative per adattare il percorso all'orografia nonostante i pochi fondi disponibili. Essa inoltre è legata alla storia del territorio e ne rappresenta le trasformazioni: da un'economia pastorale, all'e-

[4] [https://ferroviadeiparchi.it/]
[5] [https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html]

migrazione fino allo sviluppo del turismo, la ferrovia ha avuto un ruolo di rilievo. L'infrastruttura pertanto costituisce una risorsa ereditata dal passato ed identificata dalle comunità locali come riflesso dei loro valori.

MODELLO DI GESTIONE

I primi treni turistici vennero organizzati dall'associazione senza fini di lucro Le Rotaie, in seguito supportata dalla Fondazione FS Italiane[6].

EFFETTI DEL RIUSO

La ferrovia rappresenta un elemento identitario importante per le comunità locali dei borghi montani attraversati: lo testimonia il sostegno dato ai primi treni turistici che hanno scongiurato l'abbandono dell'infrastruttura. Nonostante l'assenza del servizio passeggeri abbia fatto venire meno le pratiche quotidiane legate ai treni, il suo riuso come ferrovia turistica ne preserva il valore storico e memoriale. Attualmente vengono organizzati treni storici ogni fine settimana, abbinando i viaggi ad esperienze turistiche nei luoghi attraversati. Il successo dell'iniziativa è stato notevole, ed oggi la ferrovia è un'attrazione turistica consolidata.

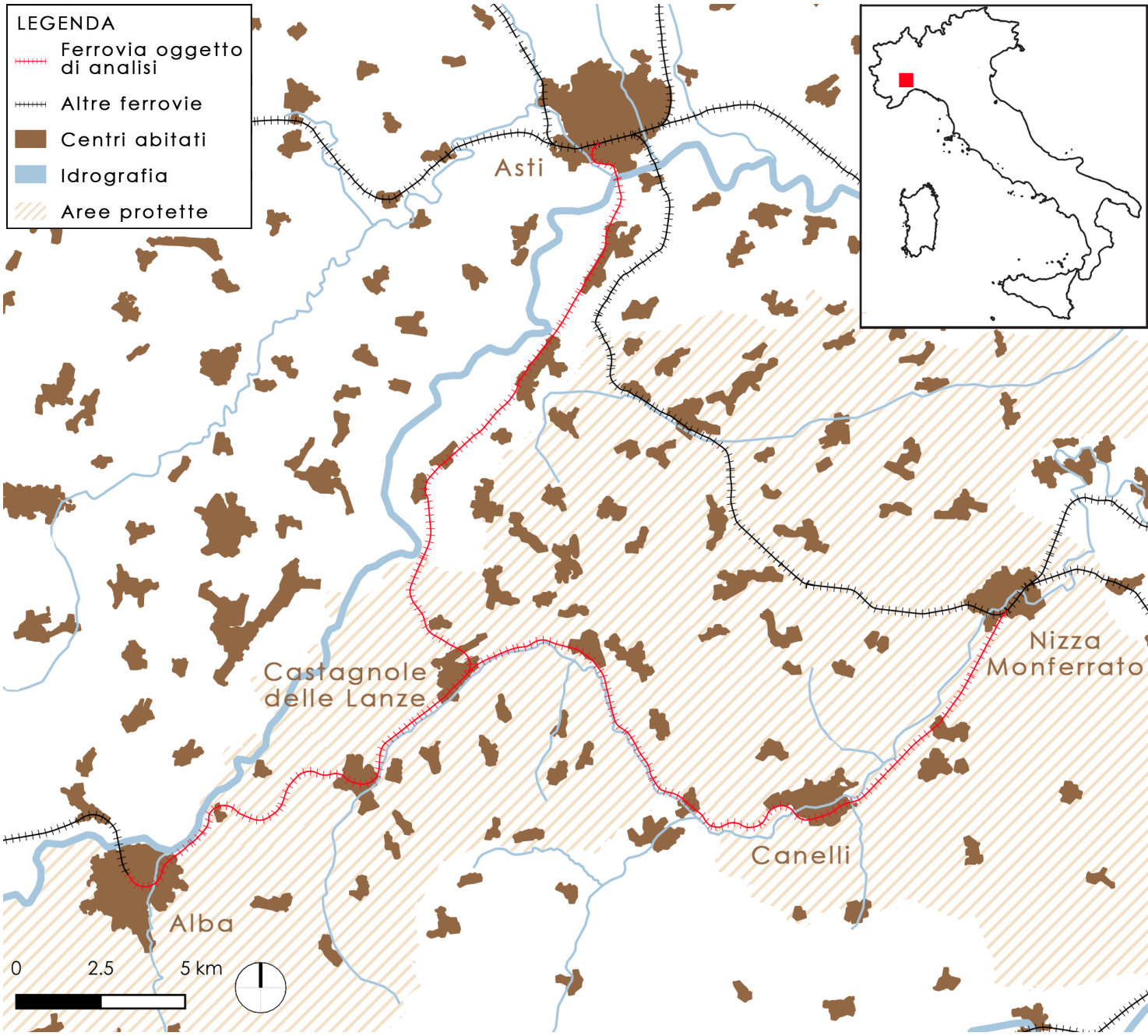
[6] [https://www.lerotaie.com/]



Immagine 16: treno turistico presso la stazione di Campo di Giove.

Fonte: Giorgio Stagni, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0

Ferrovia Alba - Castagnole delle Lanze (- Asti) - Nizza Monferrato (Italia)



TIPO DI RIUSO

Ferrovia in funzione per treni storico-turistici

INFRASTRUTTURA

Ferrovia lunga 58 km, con il binario mantenuto in efficienza

LOCALIZZAZIONE

Colline delle Langhe e del Monferrato, Piemonte, Italia

CONTESTO TERRITORIALE

La ferrovia attraversa un ambiente collinare internazionalmente noto: i "Paesaggi Vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" infatti sono riconosciuti patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO in qualità di paesaggi culturali. Si tratta di un territorio caratterizzato da forti flussi turistici, legati principalmente al settore vitivinicolo, ma nonostante la peculiare produzione agricola il territorio è discretamente urbanizzato.

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

La ferrovia venne inaugurata nel 1865 come collegamento tra la pianura cuneese e Alessandria attraverso le colline delle Langhe e del Monferrato, e cinque anni dopo venne aperta la diramazione verso Asti. Essa ha avuto un ruolo significativo nello sviluppo della produzione vitivinicola che oggi caratterizza il territorio. Nonostante la buona affluenza di viaggiatori il servizio ferroviario venne interrotto nel 2012 per problemi infrastrutturali, ritenuti irrisolvibili. A partire dal 2018 tuttavia l'infrastruttura venne ripristinata dalla Fondazione FS Italiane per il transito di treni storici, con la successiva reintroduzione anche del servizio passeggeri regolare tra Alba, Castagnole delle Lanze e Asti[7]. Il territorio attraversato è stato profondamente trasformato a partire dal secondo dopoguerra, passando da un'economia agricola tradizionale a una coesistenza tra produzioni vitivinicole di qualità, stabilimenti industriali e forti flussi turistici. La ferrovia ha contribuito allo sviluppo del settore enologico e all'industrializzazione della città di Alba, così come è forte il legame identitario e memoriale con le comunità locali.

[7] [https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html]

MODELLO DI GESTIONE

Il ripristino della ferrovia ha richiesto consistenti interventi strutturali eseguiti dalla Fondazione FS Italiane, che ha anche organizzato i primi treni storici. Nel 2022 è stata creata una società privata per la gestione dei treni, che definì un fitto calendario di partenze con tappe e pacchetti turistici differenti. L'assenza di un contributo pubblico tuttavia ha reso i prezzi eccessivamente elevati, con la conseguente cancellazione delle corse programmate per l'insufficiente numero di viaggiatori. Poiché il servizio offerto generava una ricaduta positiva sul territorio la società ha chiesto un contributo economico ai comuni attraversati per ridurre il prezzo dei biglietti, ma non avendolo ottenuto essa è stata posta in liquidazione cessando le attività. Di conseguenza oggi i treni storici vengono effettuati nuovamente della Fondazione FS Italiane, in numero nettamente minore rispetto a quelli organizzati dall'operatore privato[8] [9].

EFFETTI DEL RIUSO

I treni storici si inseriscono all'interno di un'offerta turistica fortemente consolidata. Questo significa che il loro principale punto di forza non consiste nell'accrescere il numero di visitatori, bensì nel cambiare il mezzo di trasporto utilizzato facendo del viaggio stesso un'esperienza. Molte località servite dalla ferrovia si ritrovano a gestire fenomeni di overtourism durante la stagione turistica, per cui i treni storici rappresentano un'alternativa di trasporto sostenibile che consente di venire a contatto con il territorio in modo più autentico.

[8] [https://trenolmr.com/]

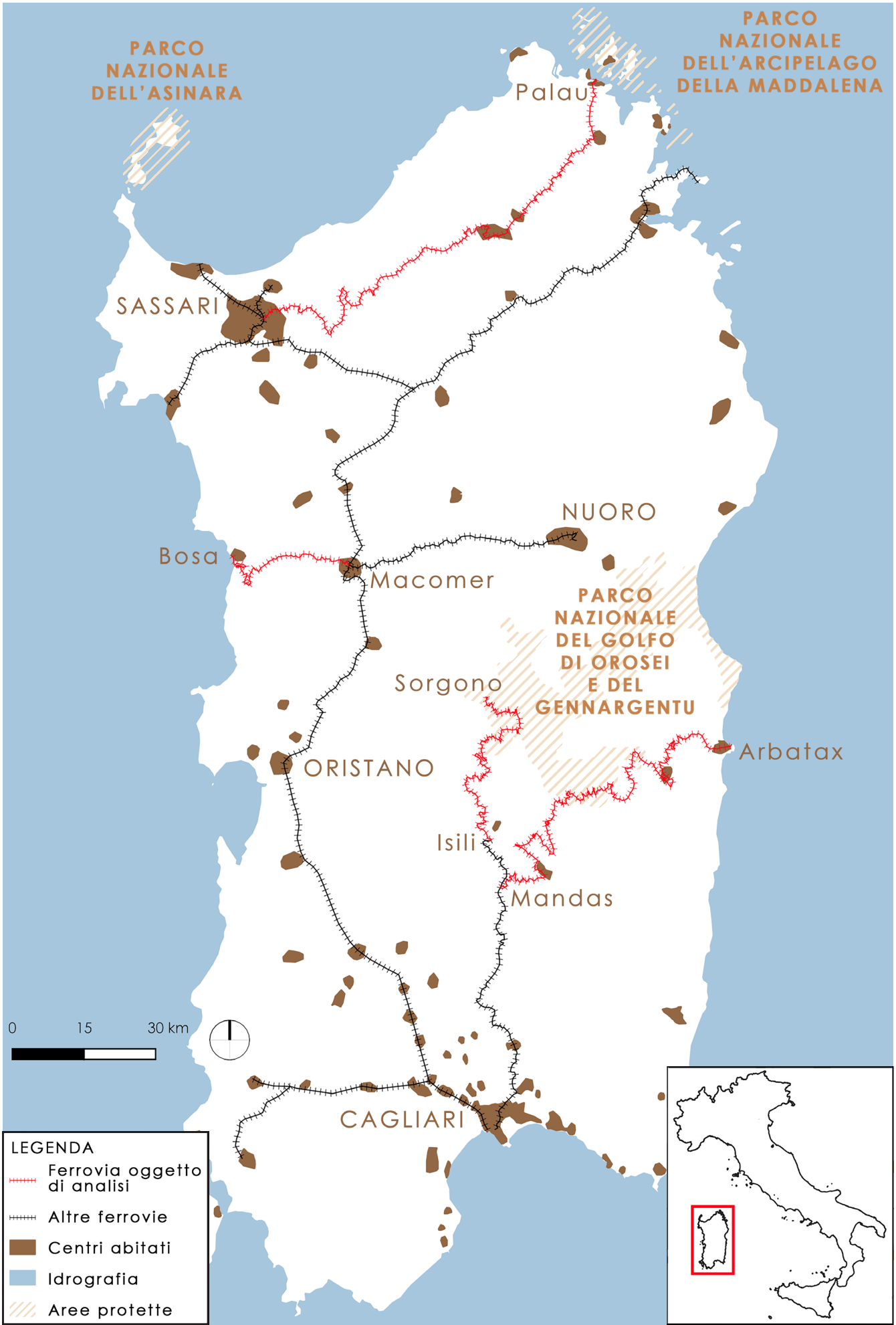
[9] Valentina Moro, *Stop al treno delle colline Unesco. Il convoglio del vino in Piemonte è troppo caro per i Comuni*, in «La Stampa», 28 agosto 2025 [https://www.lastampa.it/asti/2025/08/28/news/stop_treno_vino_piemonte-15285341/]



Immagine 17: treno turistico in transito tra le stazioni di Barbaresco e Neive.

Fonte: Giorgio Stagni, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0

Trenino Verde della Sardegna (Italia)



TIPO DI RIUSO

Rete ferroviaria in funzione per treni storico-turistici

INFRASTRUTTURA

Rete ferroviaria lunga 438 km, con il binario mantenuto in efficienza e composta dalle seguenti ferrovie: Mandas - Arbatax (159 km), Isili - Sorgono (83 km), Macomer - Bosa (46 km), Sassari - Palau (150 km)[10].

LOCALIZZAZIONE

Sardegna, Italia

CONTESTO TERRITORIALE

La rete del Trenino Verde si estende lungo l'intera isola, percorrendo territori e paesaggi molto differenti tra loro: le due tratte meridionali attraversano le foreste e le pendici rocciose del Gennargentu, mentre quelle settentrionali percorrono la macchia mediterranea della Gallura arrivando fino alla costa antistante l'arcipelago della Maddalena. Si tratta prevalentemente di aree interne scarsamente abitate, che presentano un elevato valore naturalistico e paesaggistico[11].

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

In Sardegna si svilupparono due reti ferroviarie complementari tra loro, quella primaria a scartamento ordinario tra i centri principali ed una secondaria tra le località minori, realizzata alla fine dell'800 a scartamento ridotto con tracciati spesso tortuosi. Nel dopoguerra la diffusione del trasporto stradale e l'obsolescenza delle ferrovie hanno portato alla conseguente chiusura di alcune tratte già negli anni '60, mentre lungo i percorsi paesaggisticamente più significativi si iniziarono ad effettuare viaggi con treni turistici. Nel 1997 buona parte della rete venne chiusa al traffico viaggiatori ordinario, e le quattro ferrovie restarono in funzione per il solo traffico turistico[12]. Le ferrovie del Trenino Verde costituiscono una testimonianza storica significativa, in quanto infrastrutture ferroviarie minori giunte ai giorni nostri nella condizione originaria di inizio '900.

[10] [https://www.treninoverde.com/]
[11] [https://sardinie4me.cz/zeleny-vlak/]
[12] [https://www.italia.it/it/sardegna/cosa-fare/trenino-epoca-verde-della-sardegna]

Nonostante questo abbia costituito un limite per il trasporto ordinario, ad oggi si tratta di un importante patrimonio storico conservato e funzionante. Inoltre, data la difficile orografia dei territori attraversati e l'assenza di alternative, le ferrovie hanno rappresentato un mezzo di trasporto dalla significativa valenza identitaria per le comunità attraversate.

MODELLO DI GESTIONE

Sia l'infrastruttura che i treni turistici sono gestiti dall'azienda ferroviaria regionale (ARST), che amministra le ferrovie a scartamento ridotto dell'isola[13].

EFFETTI DEL RIUSO

Il Trenino Verde attraversa territori dal notevole valore ambientale e, salvo alcune eccezioni, estranei ai principali flussi turistici. Di conseguenza i treni storici rappresentano un'opportunità di sviluppo, permettendo di raggiungere luoghi autentici estranei al turismo di massa. Purtroppo però le partenze del Trenino Verde sono state più volte limitate da difficoltà burocratiche e necessità di manutenzione, che impediscono di sviluppare pienamente il suo potenziale[14].

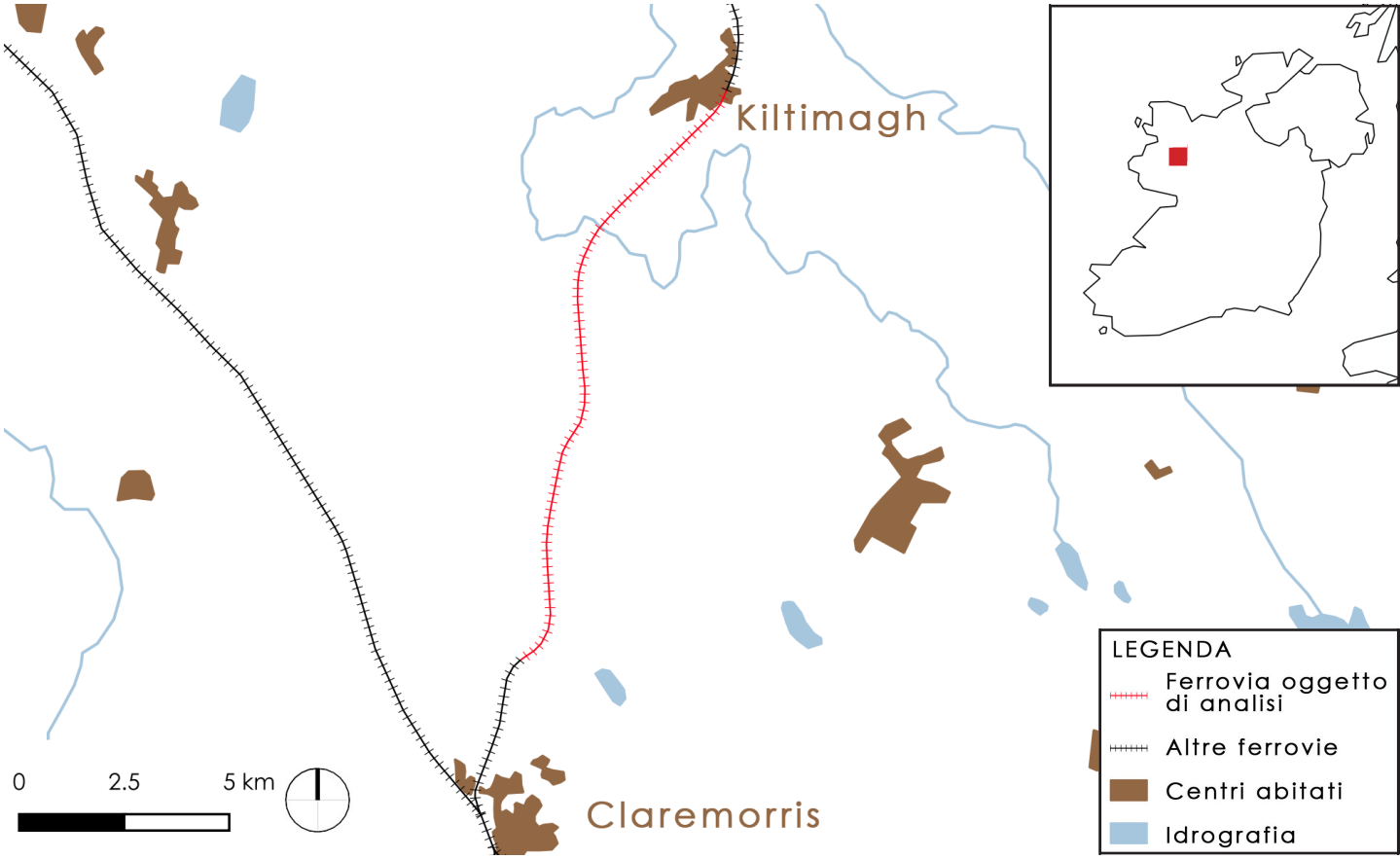
[13] [https://www.treninoverdesardegna.com/]
[14] [https://helptreninoverde.wordpress.com/]



Immagine 18: treno turistico presso la casa cantoniera di Palarana, lungo la ferrovia Mandas-Arbatax.

Fonte: Manfred Kopka, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

The velorail of Kiltimagh



TIPO DI RIUSO

Linea ferroviaria adibita al transito di ferrocicli.

INFRASTRUTTURA

Ferrovia lunga 15 km, con il binario esistente

LOCALIZZAZIONE

Contea di Mayo, Irlanda

CONTESTO TERRITORIALE

Il percorso si snoda all'interno di un contesto collinare prettamente rurale, caratterizzato da una suddivisione agricola e insediativa rimasta immutata nei secoli. Il verdeggiante paesaggio collinare tipicamente irlandese è stato poco influenzato dallo sviluppo economico dell'ultimo secolo, mantenendosi sostanzialmente integro e con una scarsa densità insediativa.

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

La ferrovia Collooney-Athenry venne aperta al traffico nel 1895 quale parte di un collegamento tra le città di Galway e Sligo, sulla costa occidentale irlandese. A seguito della diffusione delle automobili i viaggiatori si ridussero drasticamente, portando all'interruzione del servizio nel 1975. Essendo quindici chilometri di binario ancora presenti nel tratto tra Kiltimagh e Claremorris, nel 2023 essi sono stati ripuliti dalla vegetazione per l'utilizzo di ferrocicli gestiti da un'associazione locale senza scopo di lucro[15]. Nonostante l'infrastruttura in sé non presenti caratteristiche particolari l'uso dei ferrocicli preserva il valore culturale e la memoria della ferrovia, che ha costituito per decenni il principale mezzo di comunicazione tra le realtà rurali irlandesi. Le pratiche quotidiane legate ai treni sono andate perdute durante i decenni di abbandono, tuttavia il ricordo della ferrovia è ancora vivo tra le comunità locali: lo testimonia sia il riuso dell'infrastruttura che l'istituzione di un museo a tema presso la stazione di Kiltimagh. L'attribuzione di valori identitari da parte degli abitanti consente di qualificare la ferrovia quale patrimonio culturale in base alla Convenzione di Faro.

MODELLO DI GESTIONE

Il progetto di riuso è stato ideato ed è tuttora gestito da un'associazione locale senza scopo di lucro, pur avendo beneficiato di finanziamenti pubblici per la manutenzione del binario dopo i decenni di abbandono. Attualmente i ferrocicli sono disponibili ogni giorno durante l'estate, e sono diventati una popolare attrazione turistica[16].

EFFETTI DEL RIUSO

L'Irlanda occidentale presenta una lunga storia di emigrazione e spopolamento, ed è tuttora l'area maggiormente svantaggiata della nazione. Il recupero del patrimonio ferroviario a fini turistici costituisce un importante elemento di sviluppo e coesione delle comunità, recuperandone un valore identitario[17].

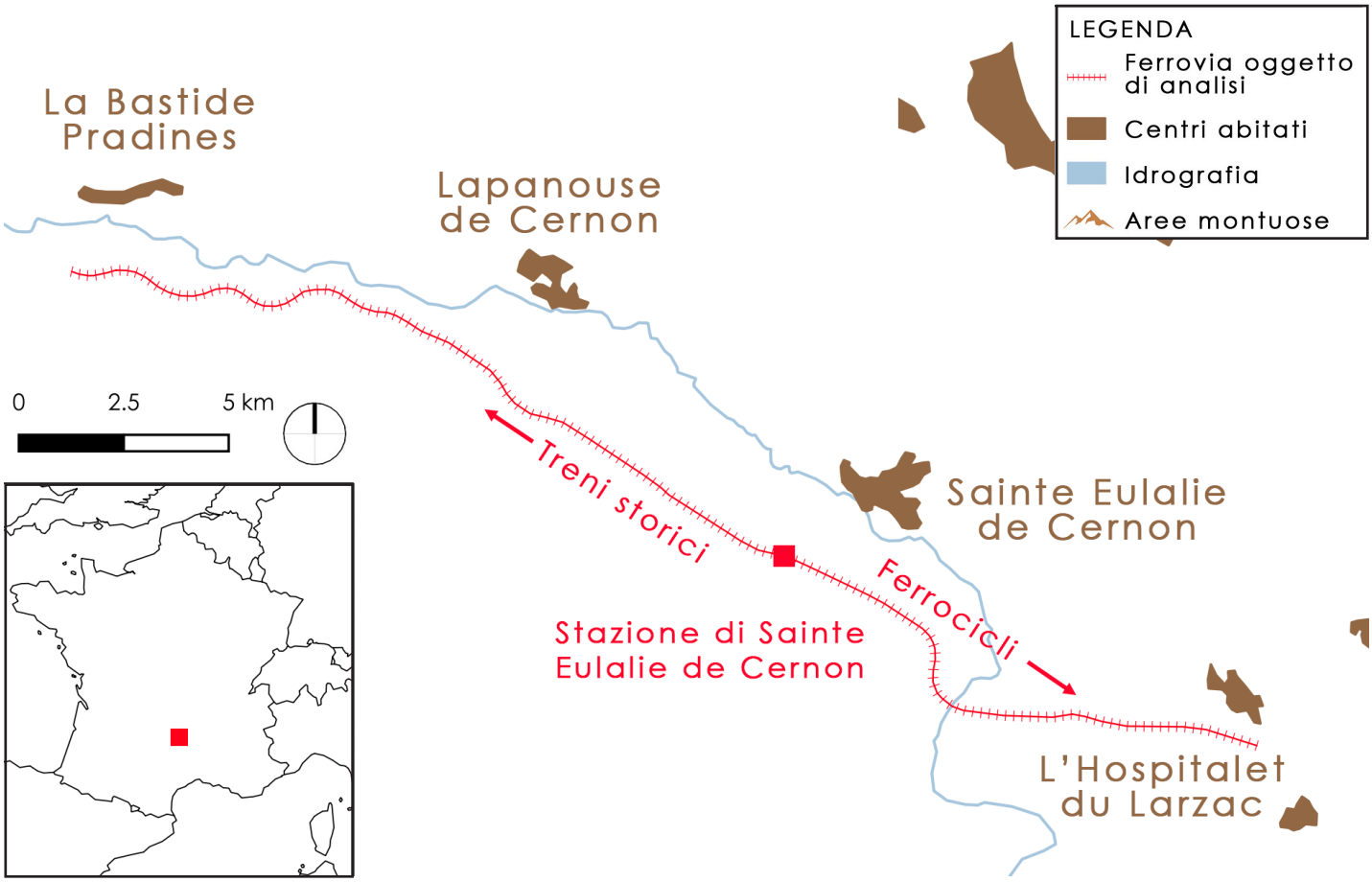
[15] [https://www.ird-kiltimagh.ie/about/]
[16] [https://velorail.ie/]
[17] [https://www.ird-kiltimagh.ie/]



Immagine 19: ferrocicli lungo la ferrovia Kiltimagh - Claremorris.

Fonte: Pól Ó Conghaile, in «Irish Independent», 16 giugno 2023 [https://www.independent.ie/life/travel/travel-news/irelands-first-velo-rail-opens-it-will-put-east-mayo-on-the-map/a2011532590.html]

Sur les Rails du Larzac (Francia)



TIPO DI RIUSO

Linea ferroviaria parzialmente in funzione per treni storico-turistici e in parte adibita al transito di ferrocicli.

INFRASTRUTTURA

Ferrovia lunga 20 km, con binario mantenuto in efficienza.

LOCALIZZAZIONE

Altopiano carsico del Larzac, Occitania, Francia

CONTESTO TERRITORIALE

Il percorso della ferrovia attraversa l'altopiano carsico del Larzac, caratterizzato da praterie, formazioni rocciose e profondi avvallamenti. Le caratteristiche orografiche del territorio hanno limitato l'espansione degli insediamenti mantenendo la tradizionale attività pastorale, che ha creato un paesaggio oggi tutelato dall'UNESCO in qualità di Paesaggio Culturale Agro-Pastorale Mediterraneo[18].

[18] [https://www.explore-millau.com/en/millau-grands-causses-tourisme-in-

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

Nata come collegamento locale tra Tournemire e Le Vigan, fin dall'apertura nel 1896 la ferrovia ha avuto un ruolo locale dedito soprattutto al trasporto merci mentre quello passeggeri terminò già nel 1939. Lo sviluppo dei trasporti su gomma ne decretò la chiusura nel 1971, ma alla fine del decennio essa venne ripristinata nella prospettiva di estendere l'adiacente campo militare di Larzac: tale progetto provocò una durissima opposizione da parte delle comunità locali, che riuscì a far cancellare il progetto facendo venire meno anche l'utilità della ferrovia. A partire dal 1999 otto chilometri vennero recuperati per l'utilizzo di ferrocicli mentre altri sedici sono adibiti al transito di treni turistici. Le due funzioni sono congiunte presso la stazione di Sainte-Eulalie-de-Cernon, presso la quale è possibile abbinare l'esperienza con altre attrazioni turistiche[19].

Il riuso della ferrovia costituisce un patrimonio culturale in virtù del suo valore simbolico: invece di supportare l'ampliamento del campo militare che avrebbe snaturato il territorio, essa è stata adibita ad una funzione che valorizza e rende fruibili i valori naturalisti e paesaggistici dell'area.

MODELLO DI GESTIONE

Il riuso è stato progettato dagli enti pubblici locali, che dopo aver rimesso in funzione l'infrastruttura l'hanno data in concessione ad un'agenzia di promozione turistica[20].

EFFETTI DEL RIUSO

Lo sviluppo economico ridotto del territorio l'ha reso un'area marginale, che vede nel riuso della ferrovia un'importante occasione di crescita e coesione delle comunità. Sia i ferrocicli che i treni storici rappresentano un modo innovativo di fruire il territorio carsico ammirandone il paesaggio, e sono diventati una popolare attrazione turistica.

coming-agency/you-are-looking-for/our-unique-experiences/the-larzac-by-velorail/]

[19] [https://www.tourisme-aveyron.com/fr/diffusio/loisirs/velorail-et-train-touristique-du-larzac-sainte-eulalie-de-cernon_TFO020280855965]

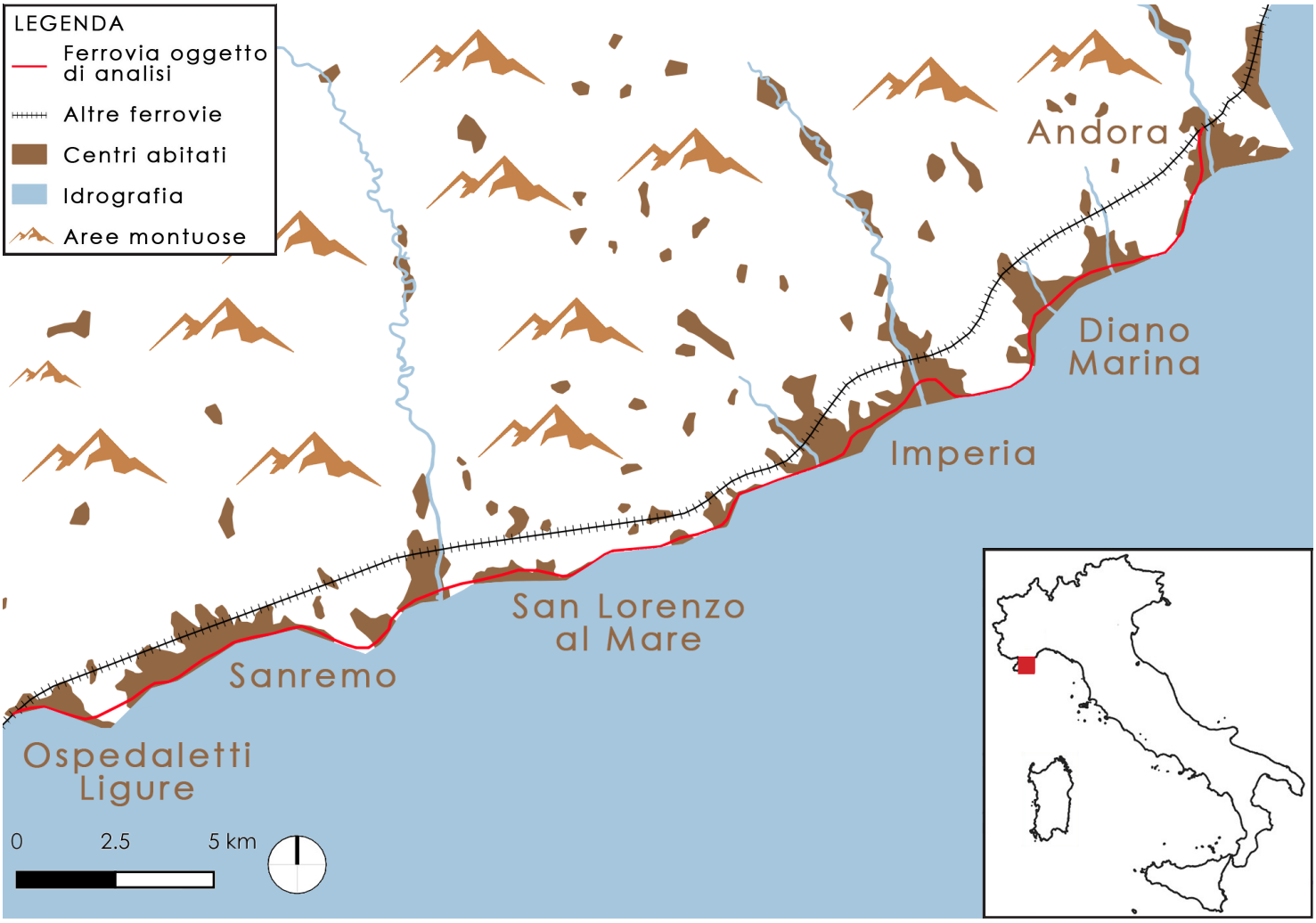
[20] [https://www.surlesrailsdularzac.com/en/home/]



Immagine 20: ferrocicli lungo uno dei viadotti ferroviari recuperati

Fonte: https://www.surlesrailsdularzac.com/en/home/

Ciclovia della Riviera dei Fiori (Italia)



TIPO DI RIUSO

Sedime trasformato in itinerario ciclopedonale

INFRASTRUTTURA

49 km del tracciato originario della ferrovia Genova – Ventimiglia, di cui 32 km già riutilizzati i restanti in corso di recupero.

LOCALIZZAZIONE

Riviera di Ponente, Liguria, Italia

CONTESTO TERRITORIALE

Il territorio del Ponente ligure è caratterizzato da una significativa densità edificatoria, concentrata nello stretto spazio disponibile tra il mare e le adiacenti montagne. Gli insediamenti hanno avuto particolare sviluppo nel dopoguerra, a causa dell'incremento dei flussi turistici nelle località balneari. Ciò nonostante il territorio presenta un valore naturalistico importante, con tratti costieri incontaminati.

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

La ciclovia è stata realizzata lungo l'originario percorso costiero della ferrovia Genova-Ventimiglia, inaugurato nel 1872. Data la complessa orografia del territorio essa venne realizzata il più possibile lungo la costa, attraversando direttamente i centri abitati. Il treno ha avuto un ruolo di primo piano nello sviluppo del turismo, trasformando l'economia e la struttura insediativa del territorio. Già negli anni '30 tuttavia la ferrovia a binario unico si rivelò insufficiente, ma lo sviluppo urbanistico del dopoguerra costrinse a progettare sempre più a monte i nuovi tracciati a doppio binario. Il tratto tra Ospedaletti Ligure e San Lorenzo al Mare venne dismesso nel 2001 con l'apertura della nuova variante, ed il primo segmento di pista ciclabile venne inaugurato nel 2009. Da allora la ciclabile si è estesa grazie alla dismissione di un ulteriore tratto di ferrovia costiera nel 2016. Attualmente la ciclabile ha raggiunto un'estensione di 32 chilometri, e sono in corso i lavori per completare il percorso fino ad Andora[21].

Il tracciato originario della ferrovia Genova-Ventimiglia rappresenta in modo esemplare le capacità tecniche con cui i progettisti di metà '800 realizzarono ferrovie in ambienti complessi. Inoltre l'accessibilità data dal treno ha generato massicci flussi turistici, trasformando il territorio e plasmandone l'identità. Ne è un esempio la cerimonia con cui gli abitanti di Diano Marina hanno salutato l'ultimo treno passeggeri percorrente il tracciato storico[22]. Seguendo la costa i treni permettevano di ammirare panorami unici e raggiungere direttamente gli stabilimenti balneari, generando pratiche collettive consolidate.

MODELLO DI GESTIONE

La costruzione della pista ciclopedonale è stata finanziata dagli enti pubblici locali, riuniti in un'apposita società mista pubblico-privata. La vendita degli immobili adiacenti alla pi-

[21] [https://lamialiguria.it/2023/03/la-pista-ciclabile-del-parco-costiero-della-riviera-dei-fiori/]

[22] Mario Bianchi, *I treni si congedano dal mare*, in «Ferrovie.it – News ferroviarie», 3 novembre 2016 [https://www.ferrovie.it/portale/articoli/4298]

sta tuttavia non ha generato i ricavi sperati, per cui la società è andata in fallimento lasciando la gestione ai singoli comuni.

EFFETTI DEL RIUSO

Lo spostamento a monte della ferrovia e la costruzione della ciclabile hanno avuto effetti complessi e ambivalenti. La nuova ferrovia ha velocizzato i treni ma peggiorato l'accessibilità del territorio, privando molti comuni della stazione e localizzando quelle rimanenti lontano dal mare. La ferrovia è diventata meno appetibile per i residenti e i turisti, aumentando il traffico automobilistico e danneggiando il turismo che si era sviluppato proprio grazie all'accessibilità data dal treno[23][24]. Il riuso sotto forma di pista ciclabile invece ha generato effetti positivi: essa è diventata un'attrazione turistica, permettendo di spostarsi tra i comuni e raggiungere le spiagge su un percorso separato dalla viabilità stradale. Inoltre le aree adiacenti al tracciato sono state riqualificate, portando alla nascita di attività commerciali e ricettive per gli utenti della pista[25]. Nonostante le pratiche sociali legate ai treni siano andate perdute, la mobilità ciclabile recupera parzialmente il punto di vista sul paesaggio.

[23] Giorgio Stagni, *Velocità, capacità, frequenza, capillarità: a che cosa serve il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», ottobre 2016 [https://www.stagniweb.it/rivier16.htm]

[24] Linda Maggiori, *Le ferrovie costiere arretrano. Non è sempre una buona notizia*, in «Altreconomia», 01 febbraio 2022 [https://altreconomia.it/le-ferrovie-costiere-arretrano-non-e-sempre-una-buona-notizia/]

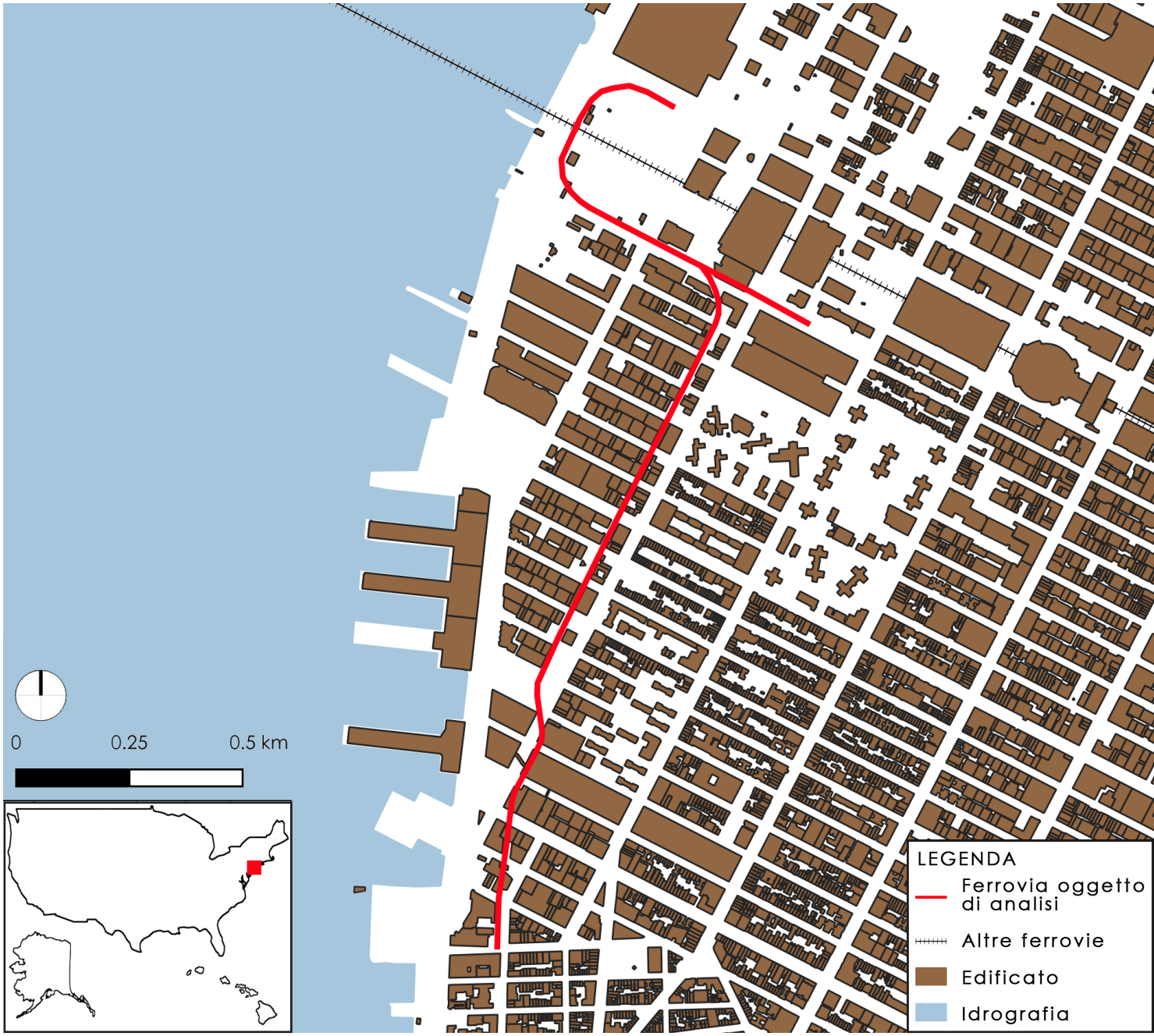
[25] Silvia Messa, *La Ciclabile dei Fiori è diventata una grande opportunità di business*, in «Bikeitalia», 31 luglio 2025 [https://www.bikeitalia.it/2025/07/31/la-ciclabile-dei-fiori-e-diventata-una-grande-opportunita-di-business/]



Immagine 21: ciclovia della Riviera dei Fiori presso San Lorenzo al Mare.

Fonte: Michael Schmalenstroer, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

High Line (USA)



TIPO DI RIUSO

Sedime trasformato in parco urbano

INFRASTRUTTURA

Infrastruttura ferroviaria sopraelevata, lunga 2,33 km

LOCALIZZAZIONE

New York City, New York, USA

CONTESTO TERRITORIALE

Il viadotto ferroviario attraversa un'area di Manhattan densamente urbanizzata, caratterizzata da edifici residenziali e stabilimenti produttivi riconvertiti ad altri utilizzi.

STORIA E PATRIMONIO CULTURALE

L'infrastruttura sopraelevata risale agli anni '30 del '900, ed aveva l'obiettivo di separare il traffico ferroviario da quello automobilistico. Nel dopoguerra lo sviluppo del trasporto su gomma portò alla dismissione della ferrovia nel 1980. L'infrastruttura andò incontro ad un rapido degrado ed alcune parti vennero subito demolite, mentre numerose iniziative popolari cercarono di immaginare scenari di riuso alternativi. In seguito ad un concorso di idee internazionale, nel 2006 la città di New York decise di rilevare l'infrastruttura per trasformarla in un parco, intervento finanziato in buona parte da donazioni private. Il primo tratto è stato aperto al pubblico nel 2009, mentre l'intero progetto è stato completato nel 2023[26]. La High Line costituisce un patrimonio culturale in quanto preserva la memoria storica di New York, trasformando ciò che resta del suo passato industriale in una risorsa culturale. Si tratta di un'infrastruttura che ricade a pieno titolo nella definizione di archeologia industriale data dal testo di Sajeva, in quanto "resto tangibile testimoniante le modificazioni nel tempo del territorio organizzato a fini produttivi, considerando (...) la funzione da esso svolta nella vita e nel pensiero di coloro che lo trasformarono e lo abitarono"[27]. L'intervento di recupero è stato fortemente voluto dagli abitanti, come dimostra la raccolta fondi per finanziare l'opera. Il progetto ha puntato a non cancellare le tracce del-

[26] [https://www.thehighline.org/history/]

[27] G. Mainini, G. Rosa, A. Sajeva, *Archeologia industriale*, p. 64

le varie fasi storiche, e le strutture in rovina costituiscono una parte significativa degli spazi pubblici creati[28]. Anche la vegetazione presente ha la medesima funzione: a memoria del periodo di abbandono sono state piantumate le specie arbustive che colonizzano spontaneamente le sedi ferroviarie[29].

MODELLO DI GESTIONE

L'associazione senza scopo di lucro Friends of the High Line venne fondata nel 1999 con l'obiettivo di trasformare il viadotto ferroviario in un parco sopraelevato. Essa ha avuto il merito di sensibilizzare l'opinione pubblica, raccogliere le donazioni necessarie e si occupa tuttora di mantenere e valorizzare il parco in collaborazione con la città di New York[30].

EFFETTI DEL RIUSO

La trasformazione della ferrovia in un parco ha permesso di riqualificare un'area degradata, migliorando la qualità ambientale e creando un itinerario pedonale altrimenti irrealizzabile. Il parco e la popolarità che ha raggiunto negli anni hanno permesso di rivitalizzare il circondario, trasformando un'infrastruttura obsoleta in uno strumento di rigenerazione urbana, partecipazione civica e sostenibilità[31].

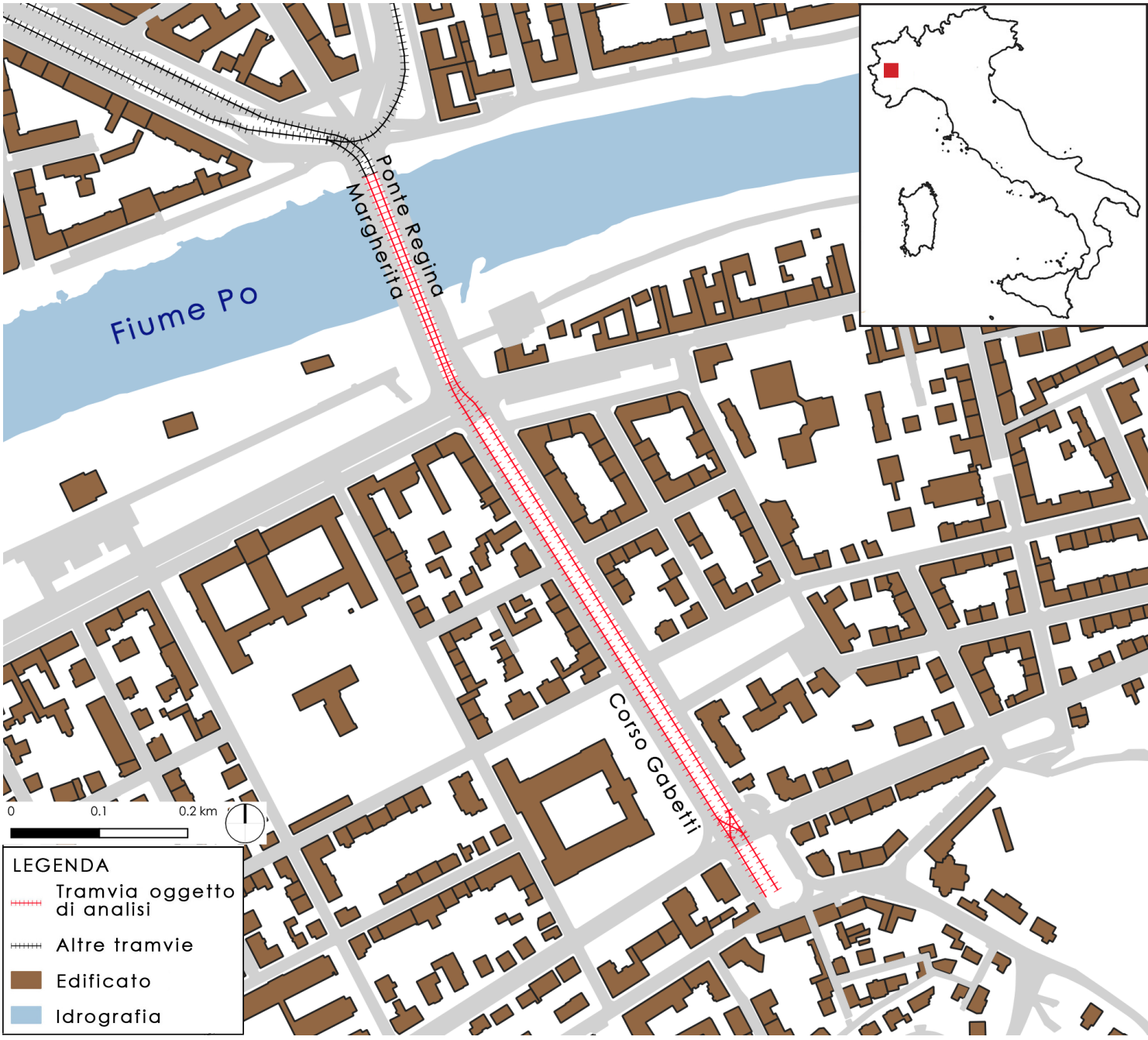
[28] Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno,* p. 109
[29] [https://dsrny.com/project/the-high-line]
[30] [https://friendsofthehighline.wordpress.com/friends-of-the-high-line]
[31] [https://urbandesignlab.in/how-the-high-line-transformed-public-space-in-new-york-city/]



Immagine 22: vista sulla High Line dagli edifici circostanti.

Fonte: Wil Fyfordy, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

Precollinear Park (Italia)



TIPO DI RIUSO	Sedime trasformato in parco urbano
INFRASTRUTTURA	Infrastruttura tramviaria in sede propria, lunga 650 m
LOCALIZZAZIONE	Corso Giuseppe Gabetti, Torino, Italia
CONTESTO TERRITORIALE	Il percorso tramviario si sviluppa lungo l'intera lunghezza di Corso Gabetti, tra il ponte Regina Margherita e Piazza Hermada inclusi. Il contesto urbano limitrofo presenta un tessuto insediativo denso, nonostante la vicinanza della collina torinese.
STORIA E PATRIMONIO CULTURALE	L'infrastruttura risale all'inizio del '900 ma nel 1982 venne trasformata in una cosiddetta metropolitana leggera, in sede propria e con poche intersezioni con la viabilità automobilistica. L'intervento ha creato una barriera lungo gli assi stradali, dividendo a metà corso Gabetti da una sede tramviaria recintata non attraversabile per l'intera lunghezza. La nuova infrastruttura è stata gestita come una normale tramvia, finché nel 2017 venne limitata al ponte Regina Margherita a causa della scarsità di materiale rotabile. La sede inerbita dei binari è rimasta in abbandono fino alla trasformazione in un parco lineare nel 2020. Poiché la tramvia non era definitivamente dismessa le installazioni erano pensate per essere smontabili, infatti nel 2023 sono state rimosse per consentire il ritorno dei tram[32]. Il Precollinear Park costituisce un patrimonio culturale poiché ha reso una storica infrastruttura tramviaria alberata uno spazio di aggregazione sociale, contrastando il degrado e conservandone la memoria. Il parco era gestito da volontari, diventando uno strumento di coesione sociale e rafforzando i valori identitari del quartiere[33].

[32] [https://www.stratosferica.org/precollinear-park/]
[33] [https://torinostratosferica.it/precollinear-park/]

MODELLO DI GESTIONE

L'associazione senza scopo di lucro Torino Stratosferica si è occupata della trasformazione, installando elementi di arredo urbano e rimuovendo in alcuni punti le recinzioni. In seguito l'associazione ha organizzato eventi e manifestazioni al fine di raccogliere fondi per ulteriori migliorie.

EFFETTI DEL RIUSO

Nonostante la brevità spaziale e temporale, il Precollinear Park costituisce un caso studio con caratteristiche peculiari. Innanzitutto è stato un'iniziativa spontanea dei cittadini per rendere utile un'infrastruttura abbandonata e sopperire alla scarsità di aree verdi, particolarmente sentita durante il lockdown del 2020. È stato un progetto collettivo di rigenerazione urbana, che ha trasformato ciò che era una barriera in una cerniera tra quartieri, rendendo Corso Gabetti uno spazio di socialità e eventi culturali[34].

[34] [https://www.archdaily.com/959769/torino-stratosferica-transforms-abandoned-tramway-into-vibrant-urban-park]



Immagine 23: vista sul Precollinear Park.

Fonte: SetteTreSette, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 4.0

Confronto tra i casi studio

Il primo aspetto emergente dal confronto tra i casi studio sono le differenze storiche. In alcuni casi l'originaria attività di trasporto risulta terminata da decenni, mentre altre ferrovie hanno svolto la loro funzione fino a pochi anni fa. Questo influenza la percezione da parte delle comunità locali e l'intensità del legame identitario con le infrastrutture, aspetti essenziali nell'ottica della Convenzione di Faro. Ad esempio, la ferrovia Collooney-Athenry non viene percorsa dai treni da oltre 50 anni e, pur conservando un valore storico e memoriale, quello identitario legato al vissuto quotidiano delle persone è ormai estremamente ridotto. Al contrario, altre ferrovie come la Alba-Nizza Monferrato o il tracciato costiero ligure sono state utilizzate quotidianamente da migliaia di persone fino a pochi anni fa, per cui la memoria collettiva è ancora recente.

La Ffestiniog & Welsh Highland Railway rappresenta un caso particolare: nonostante il trasporto regolare sia cessato da ottant'anni, la presenza quotidiana dei treni storici è diventata un aspetto caratteristico dei luoghi. Ancora diverso è il caso della ferrovia del Larzac, il cui legame con le comunità locali non è dovuto all'uso diretto dell'infrastruttura bensì al valore simbolico assunto in seguito alla protesta contro l'ampliamento del campo militare.

La seconda differenza è la varietà degli ambiti socio-territoriali, le cui caratteristiche turistiche e insediative influenzano gli effetti del riuso. La presenza di flussi consolidati di visitatori costituisce un parametro importante: nonostante territori già turistici come il Parco Nazionale della Maiella o le Langhe possono facilitare il successo delle iniziative, nei casi analizzati emerge come le esperienze di riuso possano assumere particolare rilevanza nei territori marginali, contribuendo alla creazione di nuove forme di attrattività. Nel caso di Kiltimagh, ad esempio, i ferrocicli sono diventati una caratteristica del luogo ed un valore aggiunto rispetto ai territori limitrofi, contribuendo ad attrarre nuovi visitatori. Analogamente anche il Trenino Verde ha consentito di sviluppare i territori dell'entroterra sardo

esterni ai principali flussi turistici.

Un'altra differenza è legata al livello di conservazione delle infrastrutture. Le ferrovie percorse da treni storici preservano integralmente l'armamento della ferrovia, come nel caso del Trenino Verde che presenta ancora un armamento pressoché originario. Altre ferrovie come la Alba – Nizza Monferrato invece sono state ampiamente ammodernate. Gli esempi di recupero sotto forma di pista ciclabile invece conservano solo le infrastrutture su cui poggiava il sedime e la continuità degli spazi, come nel caso della Ciclovia della Riviera dei Fiori. Il Precollinear Park rappresenta una situazione inconsueta, poiché essendo le rotaie tramviarie localizzate allo stesso livello del terreno è stato possibile riutilizzare il sedime senza doverle rimuovere.

Un ragionamento simile riguarda la conservazione del valore storico e memoriale. La Ffestiniog & Welsh Highland Railway ad esempio permette di immergersi completamente in un ambiente di inizio '900, anche in virtù del territorio rurale rimasto sostanzialmente immutato. I treni storici conservano anche il punto di vista e la percezione del paesaggio, talvolta incentivandone la fruizione: è il caso della ferrovia Sulmona – Isernia, su cui è in costruzione un'apposita fermata che consentirà ai viaggiatori di scendere dal treno durante una breve sosta per apprezzare al meglio il panorama[35]. Per quanto riguarda le piste ciclabili, la Ciclovia della Riviera dei Fiori ad esempio offre scorci pregevoli sull'ambiente costiero ligure, ma essi sono diversi da come il paesaggio veniva percepito dal treno.

I metodi di finanziamento e di governance costituiscono un aspetto fondamentale. I costi necessari possono essere ingenti, e vengono sostenuti da associazioni senza scopo di lucro o mediante finanziamenti pubblici. Soltanto la Ffestiniog & Welsh Highland Railway è stata recuperata e gestita totalmente da volontari grazie ai ricavi generati dai treni storici, mentre negli altri casi le associazioni hanno dovuto richiedere contributi pubblici o collaborare con enti statali. Un esempio opposto è il fallimento della

[35] [https://www.binariedintorni.it/2024/01/fondazione-fs-proseguono-i-lavori-sulla-sulmona-carpinone-per-una-nuova-fermata-panoramica/]

società privata costituita per gestire i treni storici sulla ferrovia Alba – Nizza Monferrato: l'attività era economicamente redditizia soltanto con i treni sempre al completo e titoli di viaggio costosi, due requisiti in stridente contrasto tra loro. Anche la società a capitale misto nata per gestire la Ciclovia della Riviera dei Fiori ha puntato su un modello imprenditoriale rivelatosi fallimentare, poiché la vendita degli immobili adiacenti alla pista ciclabile non ha generato entrate sufficienti. Il Precollinear Park costituisce un'eccezione, poiché la brevità del percorso e le sue caratteristiche ne hanno permesso il riuso senza particolari spese.

In conclusione, i modelli di riuso generano conseguenze molto diverse sul contesto socio-economico. Gli effetti portati dai treni storici si verificano a scala territoriale poiché, come avviene lungo la ferrovia Sulmona – Isernia, una volta giunti in stazione i viaggiatori si recano in altre destinazioni del territorio. I treni storici effettuano fermata soltanto presso gli scali principali come Roccaraso e Castel di Sangro, da cui i visitatori proseguono verso altre attrazioni turistiche[36]. Soltanto le adiacenze di queste stazioni vengono quindi interessate da nuove funzioni.

Al contrario, la High Line e la Ciclovia della Riviera dei Fiori hanno influenzato le aree circostanti: oltre a preservare le infrastrutture in disuso esse hanno generato trasformazioni sociali, economiche e immobiliari. Entrambi gli esempi hanno portato alla rigenerazione urbana degli isolati limitrofi, alla nascita di nuove funzioni e al miglioramento ambientale delle aree adiacenti i tracciati[37].

[36] [https://ferroviadeiparchi.it/]
[37] [https://urbandesignlab.in/how-the-high-line-transformed-public-space-in-new-york-city/]

3.3 QUALI MODELLI E STRATEGIE DI RIUSO EMERGONO?

Il confronto tra i casi studio selezionati consente di trarre conclusioni esemplificative in merito ai differenti modelli di riuso. Come più volte evidenziato, le ferrovie sono strettamente correlate ai territori da esse attraversati, le cui caratteristiche socio-economiche influenzano il successo dei scenari di riuso. Nei contesti urbanizzati le piste ciclabili e i parchi possono offrire maggiori vantaggi, conservando la memoria dell'infrastruttura, favorendo la mobilità ciclabile[38] e diventando uno strumento di rigenerazione urbana[39].

Al contrario, in ambienti rurali a bassa densità insediativa i parchi lineari possono risultare poco utili, mentre le ciclabili possono incentivare la mobilità turistica ma tendenzialmente non si prestano a spostamenti quotidiani. Al contrario, i treni storici offrono una funzione di trasporto a lunga distanza particolarmente utile a fini turistici nei territori rurali. Essi consentono di raggiungere le mete nei periodi di maggior affluenza senza utilizzare l'automobile, aspetto importante nei territori il cui rapido incremento dei flussi turistici genera problemi nella mobilità.

Un'altra considerazione è legata alla consistenza materica del patrimonio culturale. Le ferrovie in funzione per treni storici mantengono in efficienza l'intera infrastruttura con l'innata funzione di trasporto: nonostante l'assenza delle pratiche originarie ne viene mantenuta la memoria, offrendo una testimonianza tangibile di ciò che la ferrovia ha rappresentato. Le linee adibite al transito di ferrocicli invece conservano l'armamento utilizzandolo per una funzione diversa. Il riuso sotto forma di itinerari ciclopedonali o parchi invece conserva soltanto il basamento dell'infrastruttura, adibendolo ad un utilizzo totalmente diverso. In questi casi la mobilità ciclabile ripropone una forma di connessione tra i territori, ma restano meno tracce materiali della ferrovia e di ciò che essa ha rappresentato. Allo stesso modo, la

[38] Giorgio Stagni, *Binario o Ciclopista?*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?File=bicislor&InizioI=1&RigheI=50]
[39] [https://urbandesignlab.in/how-the-high-line-transformed-public-space-in-new-york-city/]

percezione dei paesaggi risulta nettamente diversa nei vari scenari. Il treno si configura non solo come un mezzo di trasporto utile al raggiungimento di una meta bensì come un'esperienza significativa di per sé, consentendo di ammirare il paesaggio da un punto di vista caratteristico ed talvolta identitario. Le altre forme di riuso salvaguardano punti di vista che altrimenti sarebbero andati perduti, ma come già illustrato i paesaggi fruiti dal treno sono differenti dall'analoga visuale percepita spostandosi a piedi o in bici.

Quasi tutti i modelli di riuso richiedono cospicui investimenti. Occorre distinguere tra i costi fissi legati al recupero dell'infrastruttura e quelli variabili dovuti al suo utilizzo: ogni modello presenta una spesa iniziale ed un'altra, costante nel tempo, dovuta alla manutenzione. Ad esse si possono aggiungere i costi legati all'effettuazione dei treni storici, non sempre recuperabili dalla vendita dei biglietti. Come evidenziato dai casi studio, un'offerta di treni turistici strutturata può talvolta mantenersi economicamente, ma non genera ricavi sufficienti per società a scopo di lucro. Il ricavo derivante da ogni convoglio storico infatti dipende dal numero di biglietti venduti e dal loro prezzo: titoli di viaggio accessibili portano ad un maggiore numero di passeggeri ma non garantiscono il necessario ritorno economico, mentre un prezzo più alto finisce per disincentivare i viaggiatori riducendo i ricavi. Per questa ragione buona parte delle ferrovie turistiche e dei treni che le percorrono sono gestite e finanziate da enti pubblici, direttamente o in affiancamento ad associazioni di volontariato. La trasformazione in pista ciclabile invece richiede consistenti spese iniziali per la trasformazione del sedime, e in seguito l'unico costo sono gli interventi di manutenzione. Le ciclabili tuttavia non generano nessun ricavo diretto a beneficio degli enti che provvedono alla manutenzione. I ferrocicli d'altro canto generano un ricavo grazie al noleggio dei mezzi, e la manutenzione è limitata alla gestione dei veicoli ed allo sfalcio della vegetazione. Ne consegue che il riuso delle ferrovie raramente risulta profittevole dal punto di vista economico, tuttavia i finanziamenti necessari possono essere giustificati dalla necessi-

tà di conservare il patrimonio culturale e dalle conseguenze positive generate sul territorio.

In conclusione i treni storici sono un mezzo di trasporto esperienziale, che crea nuovi flussi turistici mantenendo in modo completo il valore storico e memoriale delle infrastrutture. I benefici sono visibili ad una scala vasta: le ferrovie turistiche tendono a sviluppare il territorio nel suo insieme, partendo dai luoghi di maggiore interesse. Ad una scala locale invece la rivitalizzazione è limitata ai dintorni delle stazioni principali, con scarsi effetti lungo il resto del percorso. Qualora il territorio sia già interessato da flussi turistici i treni si inseriscono in un'offerta consolidata, ampliandola o cambiando il mezzo di trasporto utilizzato. Nei territori marginali invece i treni storici possono giocare un ruolo di primo piano nello sviluppo delle realtà minori, diventando una peculiarità dei luoghi attraversati. Il caso dei ferrocicli risulta invece molto diverso: si tratta di un'esperienza a sé stante e non di un mezzo di trasporto, per cui gli effetti sul territorio sono limitati al luogo in cui i veicoli a pedali vengono noleggiati. Il riuso sotto forma di pista ciclabile o parco invece può far emergere nuove forme di mobilità e pratiche quotidiane nel tessuto sociale, potenzialmente trasformative per le aree limitrofe. Contesti in precedenza sfavoriti dalla prossimità dei binari possono diventare appetibili, portando nuove opportunità di sviluppo e riqualificazione. Gli effetti sul territorio tendono a presentarsi in maniera lineare intorno al tracciato, ed allontanandosi da esso diventano meno significativi. In questo caso anche gli abitanti possono trarne un beneficio diretto, grazie a nuove infrastrutture per la mobilità ciclabile particolarmente utili nei contesti urbani.

Capitolo 4

LA FERROVIA ASTI - CHIVASSO

4.1 INTRODUZIONE AL CASO STUDIO

La ferrovia Asti–Chivasso è stata individuata come caso studio attraverso cui approfondire, in uno specifico contesto territoriale, i temi e le questioni emersi nei capitoli precedenti. L'analisi consente di osservare nel lungo periodo le relazioni tra infrastruttura ferroviaria, territorio e comunità, considerando sia le componenti materiali sia quelle immateriali che concorrono al riconoscimento del suo valore patrimoniale. Si tratta di una ferrovia piemontese lunga 51 km, progettata come parte di un collegamento mai completato e dalla funzione prettamente locale. Il servizio ferroviario è terminato nel 2011: cause e conseguenze della dismissione sono riconducibili a quanto già introdotto nel capitolo 2, e sono state ulteriormente approfondite nei paragrafi seguenti. Attualmente la ferrovia è percorsa da sporadici treni turistici, riuso del quale sono stati analizzati gli effetti e le differenze rispetto agli altri ipotetici scenari. Il territorio attraversato è un'area collinare caratterizzata da un sistema insediativo diffuso, costituito prevalentemente da piccoli centri. La ferrovia invece rappresenta uno degli ultimi tasselli dell'ampia rete secondaria costruita tra l'unificazione nazionale e il primo conflitto mondiale. La sua storia permette di comprendere le trasformazioni socio-territoriali avvenute nell'ultimo secolo: le difficoltà dovute ai due conflitti mondiali, il boom economico, lo spopolamento dei territori rurali e la loro riscoperta in chiave turistica. Inoltre è stato possibile effettuare alcune interviste a coloro che, a vario titolo, hanno vissuto la ferrovia, cogliendo aspetti del passato utili a comprendere il significato sociale assunto dalla ferrovia nel tempo. Il caso studio è stato scelto con l'obiettivo di verificare i concetti teorici espressi nei capitoli precedenti. L'analisi mira pertanto a individuare le componenti materiali e immateriali che concorrono al riconoscimento della ferrovia Asti–Chivasso come patrimonio culturale e a esplorare le possibili modalità attraverso cui tale patrimonio può essere conservato, trasmesso e reso fruibile.

La ferrovia Asti-Chivasso attraversa il territorio collinare del Monferrato, regione storico-geografica situata tra le

province di Asti e Alessandria. La struttura insediativa e agroforestale del Monferrato consente di leggerne il territorio nella prospettiva del paesaggio culturale, inteso come "*opera congiunta dell'uomo e della natura, che illustra l'evoluzione della società umana e dei suoi insediamenti nel corso del tempo*"[1]. Nello specifico, l'area oggetto di studio è localizzata tra la pianura Padana a nord, l'altopiano di Poirino a est e la valle dei fiumi Tanaro e Borbore a sud, all'interno del cosiddetto *basso Monferrato*[2]. Il territorio dunque presenta colline di altitudine modesta, i cui principali torrenti sono il Triversa, il Rilate e il Versa che danno il nome alle omonime valli.

Sebbene i primi insediamenti risalgano all'epoca preromana, è intorno al II secolo a.C. che si sviluppano le colonie romane e un reticolo viario di connessione tra la pianura Padana e il mar Ligure. Dopo la caduta dell'Impero Romano si svilupparono il potere feudale e quello ecclesiastico, testimoniato dalle numerose pievi e abbazie romaniche che caratterizzano il territorio. Anche a causa dell'orografia collinare il Monferrato è stato per secoli un territorio di frontiera, con numerosi piccoli feudatari e un consistente fenomeno di incastellamento, intorno ai quali si svilupparono i borghi. Tale struttura insediativa è rintracciabile ancora oggi, in quanto ad eccezione di Asti e Casale Monferrato non si sono sviluppate città di dimensioni rilevanti.

Il basso Monferrato è rimasto un territorio marginale, la cui economia è storicamente legata all'agricoltura e all'estrazione di materiali lapidei quali gessi, argille e pietre calcaree. L'agricoltura è stata molto varia e legata ad un'economia di sussistenza fino all'800, mentre in seguito si è sviluppata una maggior specializzazione colturale insieme ad un crescente abbandono del territorio con l'aumento delle superfici boscate[3]. Anche nel dopoguerra il basso Monferrato è stato scarsamente interessato dallo sviluppo urbanistico-industriale, contribuendo alla permanenza dei caratteri rurali del paesaggio e della struttura in-

[1] Commissione UNESCO, Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale, culturale e naturale dell'Umanità

[2] [https://www.granmonferrato.it/perche-si-dice-alto-e-basso-monferrato/]

[3] Giancarlo Subbrero e Vittorio Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, (Acqui Terme: Percorsi Condivisi, 2021), pp. 15-17

sediativa storica. Il paesaggio rurale e le numerose strutture medievali conservate rappresentano oggi un importante patrimonio culturale, valorizzato in chiave turistica solo negli ultimi decenni.

Sono stati analizzati specificamente i comuni serviti dalle stazioni: Chivasso, San Sebastiano da Po, Lauriano, Monteu da Po, Cavagnolo, Brozolo, Cocconato, Montiglio Monferrato, Cunico, Montechiaro d'Asti, Chiusano, Cossombrato, Settime e Asti. Per completezza sono stati considerati anche alcuni comuni limitrofi: Brusasco, Moransengo-Tonengo, Robella, Murisengo Monferrato, Cortanze, Soglio, Camerano Casasco, Villa San Secondo, Corsione e Cinaglio. Tutte le ***cartografie*** e le ***tabelle*** sono elaborazioni realizzate su basi dati ISTAT e informazioni cartografiche reperite dal geoportale regionale. Escludendo le città di Asti e Chivasso, l'economia si basa sul settore agricolo e agroalimentare, alcune imprese artigianali ed un crescente settore turistico. La demografia presenta un progressivo calo ed invecchiamento degli abitanti, in linea con l'andamento regionale e nazionale. Osservando le trasformazioni demografiche a partire dall'unificazione italiana (***tabella 1*** e ***cartografia 10***) lo spopolamento risulta maggiore nei comuni più distanti dalla Pianura Padana e dalla città di Asti. I comuni più svantaggiati presentano un decremento superiore al 50%, mentre in quelli più prossimi alle due città si osserva una riduzione compresa tra il -10% e il -50%. L'unica eccezione è il comune di Cavagnolo, caratterizzato da un incremento del 41%. Una situazione opposta si registra nelle città di Asti e Chivasso, che hanno rispettivamente raddoppiato (+115%) e triplicato (+202%) i propri residenti. Le cause di tali dinamiche demografiche e le differenze tra le diverse epoche storiche sono state approfondite nel capitolo seguente.

Vista la notevole varietà di paesaggi dell'area oggetto di studio, sono stati descritti con maggior dettaglio i territori attraversati dalla ferrovia. Il tracciato ha origine presso la stazione di Asti, in un'area fortemente urbanizzata a sud del centro storico. La linea per Chivasso si dirama verso nord dalla ferrovia per Torino, ed attraversa una trama insediativa frammentata e diffusa tipica dei processi di periurbanizzazione. Superato

il torrente Borbore il paesaggio diventa maggiormente agricolo, ed avvicinandosi ai rilievi collinari si entra nel contesto paesaggistico della val Rilate: le colline sono basse ma ripide e poco adatte alla coltivazione, mentre le valli laterali sono strette e ombrose. Le coltivazioni, in prevalenza cerealicole, si concentrano nei fondovalle mentre i versanti collinari sono dominati dal bosco. Gli insediamenti sono costituiti da piccoli borghi in cima alle colline, borgate di fondovalle e cascine sparse: ne è un esempio la struttura insediativa di Ses-

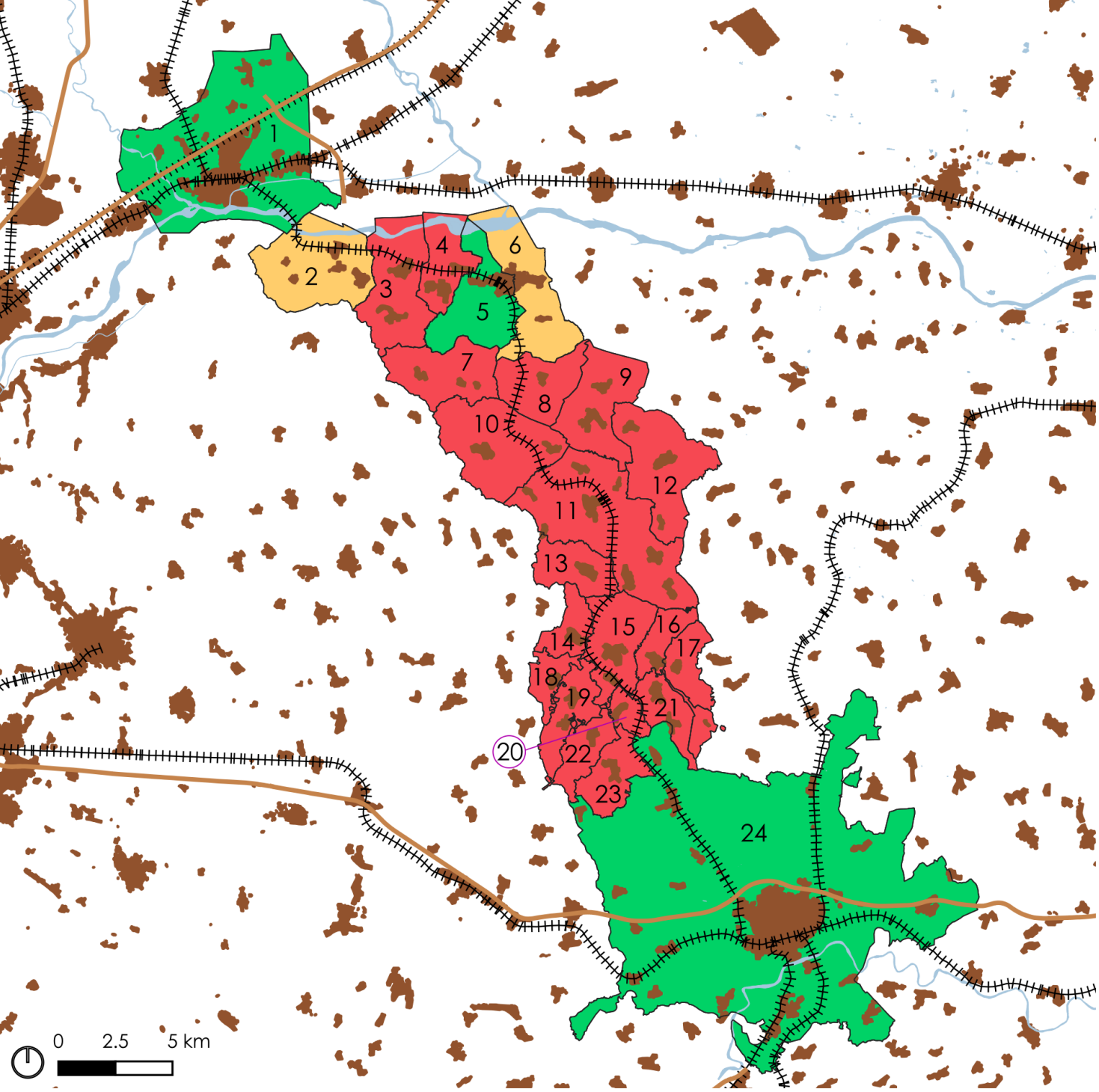
Immagine 24: tipico paesaggio del Monferrato.

Fonte: Virginia Scarsi, in Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0



COMUNE	Popolaz. 1861	Popolaz. 2024	Variazione %
1) Chivasso	8647	26118	202%
2) San Sebastiano da Po	2398	1881	-22%
3) Lauriano	2262	1405	-38%
4) Monteu da Po	1227	838	-32%
5) Cavagnolo	1644	2315	41%
6) Brusasco	1944	1499	-23%
7) Moransengo-Tonengo	1060	399	-62%
8) Brozolo	1005	444	-56%
9) Robella	1566	438	-72%
10) Cocconato	3106	1436	-54%
11) Montiglio Monferrato	3300	1486	-55%
12) Murisengo	2709	1271	-53%
13) Cunico	1153	432	-63%
14) Cortanze	842	256	-70%
15) Montechiaro d'Asti	2157	1258	-42%
16) Villa San Secondo	1238	387	-69%
17) Corsione	568	201	-65%
18) Soglio	570	129	-77%
19) Camerano Casasco	1139	396	-65%
20) Chiusano d'Asti	602	254	-58%
21) Cossombrato	836	506	-39%
22) Cinaglio	863	405	-53%
23) Settime	936	544	-42%
24) Asti	34083	73401	115%

Tabella 1: variazione demografica complessiva nei comuni analizzati



LEGENDA

Comuni oggetto di analisi

- Decremento popolazione superiore al -30%
- Decremento popolazione tra il -10% e il -30%
- Stabilità popolazione tra il -10% e il +10%
- Incremento popolazione tra il +10% e il +30%
- Incremento popolazione superiore al +30%

- Rete autostradale
- Rete ferroviaria
- Idrografia principale
- Aree urbanizzate

Cartografia 10: variazione demografica complessiva nei comuni analizzati

sant, composta dal borgo storico situato su un crinale prospicente la valle Tanaro, la borgata di fondovalle presso la stazione e un'espansione lineare lungo la strada provinciale. Diverso è il caso di Serravalle d'Asti, il cui nucleo storico ha avuto un'espansione più compatta tra il borgo e la stazione. Allontanandosi dal fondovalle le colline sono scarsamente antropizzate e dal notevole valore ambientale: a ovest si trova la Riserva Naturale Regionale di Valle Andona, Valle Botto e Valle Grande, e a est l'Oasi WWF di Valmanera. Oltrepassata Serravalle termina il territorio comunale di Asti, e la val Rilate si restringe: la maggior complessità orografica del territorio è evidenziata dai numerosi piccoli borghi di origine medievale (Settime, Cinaglio, Chiusano d'Asti, Camerano Casasco, Soglio) a poca distanza tra loro. Ognuno di essi si sviluppa sul crinale intorno ad un castello o a ciò che resta di esso, con poche espansioni in fondovalle. Dopo Chiusano d'Asti le colline diventano meno ripide, con una prevalenza delle colture rispetto al bosco. Il tracciato della ferrovia devia verso ovest, mentre l'assenza del bosco apre scorci panoramici sulle colline circostanti e sui comuni limitrofi (Cossombrato, Corsione, Villa San Secondo, Montechiaro d'Asti, Cortanze).



Immagine 25: automotrice ALn 663 presso Chiusano-Cossombrato, il 4 giugno 2010.

Fonte: Franco Pepe, in «Littorina.net» licenza CC BY-SA 3.0

Superato il comune di Montechiaro d'Asti la ferrovia attraversa la galleria di Cortanze, abbandona la Val Rilate proseguendo nella Valle Versa con un lungo rettilineo. A ovest è situato il borgo di Cunico, mentre a est sono presenti le ancora piccole frazioni di Colcavagno, Scandeluzza e Rinco, distanti tra loro poco più di un chilometro e sviluppatesi intorno ai rispettivi castelli. Al termine del rettilineo la ferrovia raggiunge l'abitato di Montiglio Monferrato, ed in seguito il paesaggio cambia nuovamente: le col-

line diventano più ripide con vigneti e boschi, con piccole borgate sparse. La ferrovia raggiunge la stazione di Cocconato, e dopo aver oltrepassato l'ex fermata di Cocconito-Bonvino entra nella galleria di Brozolo, che con i suoi 2348 metri di lunghezza rappresenta l'opera più rilevante della ferrovia.

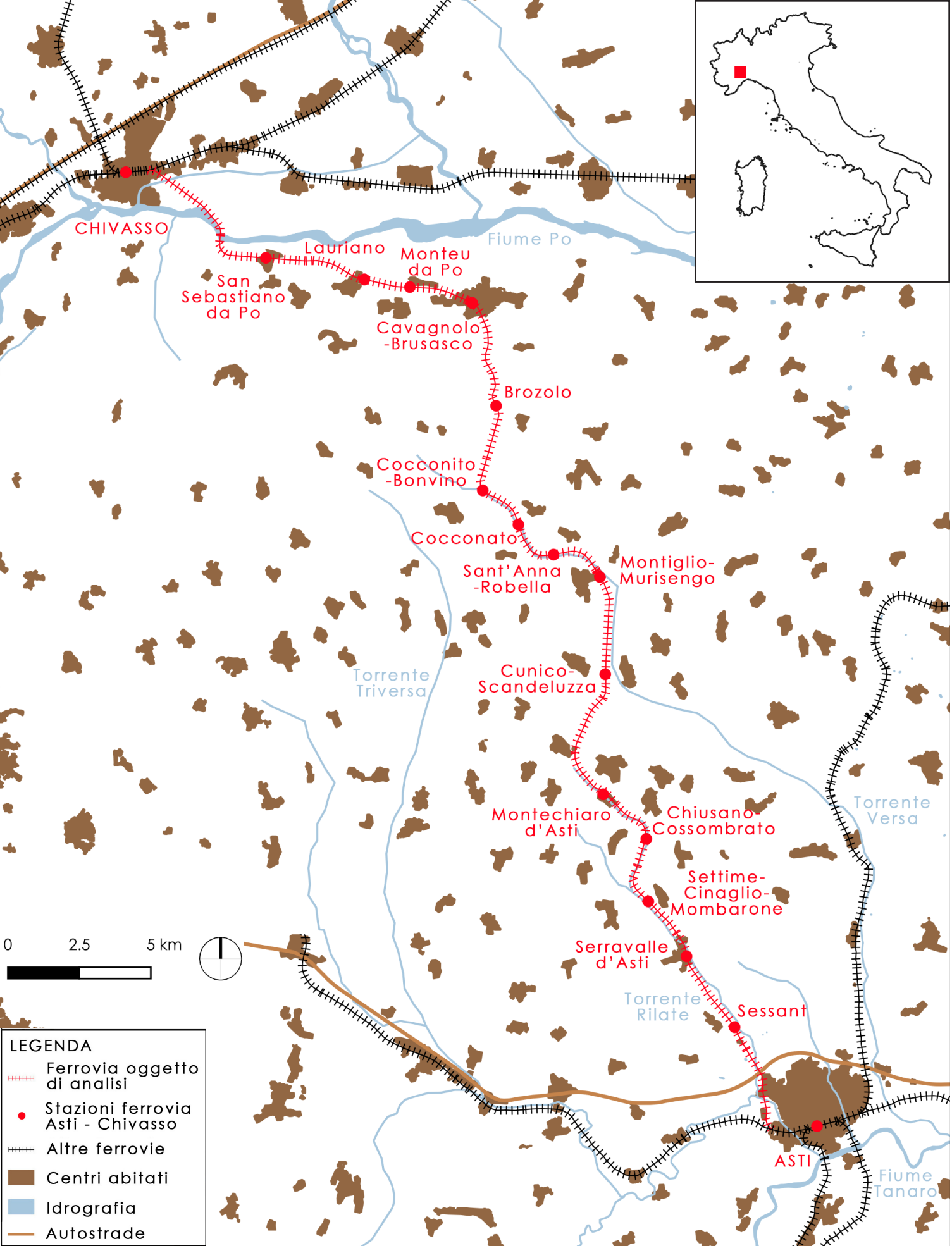


Immagine 26: autotreno "Minuetto" presso Cocconato, il 4 giugno 2010.

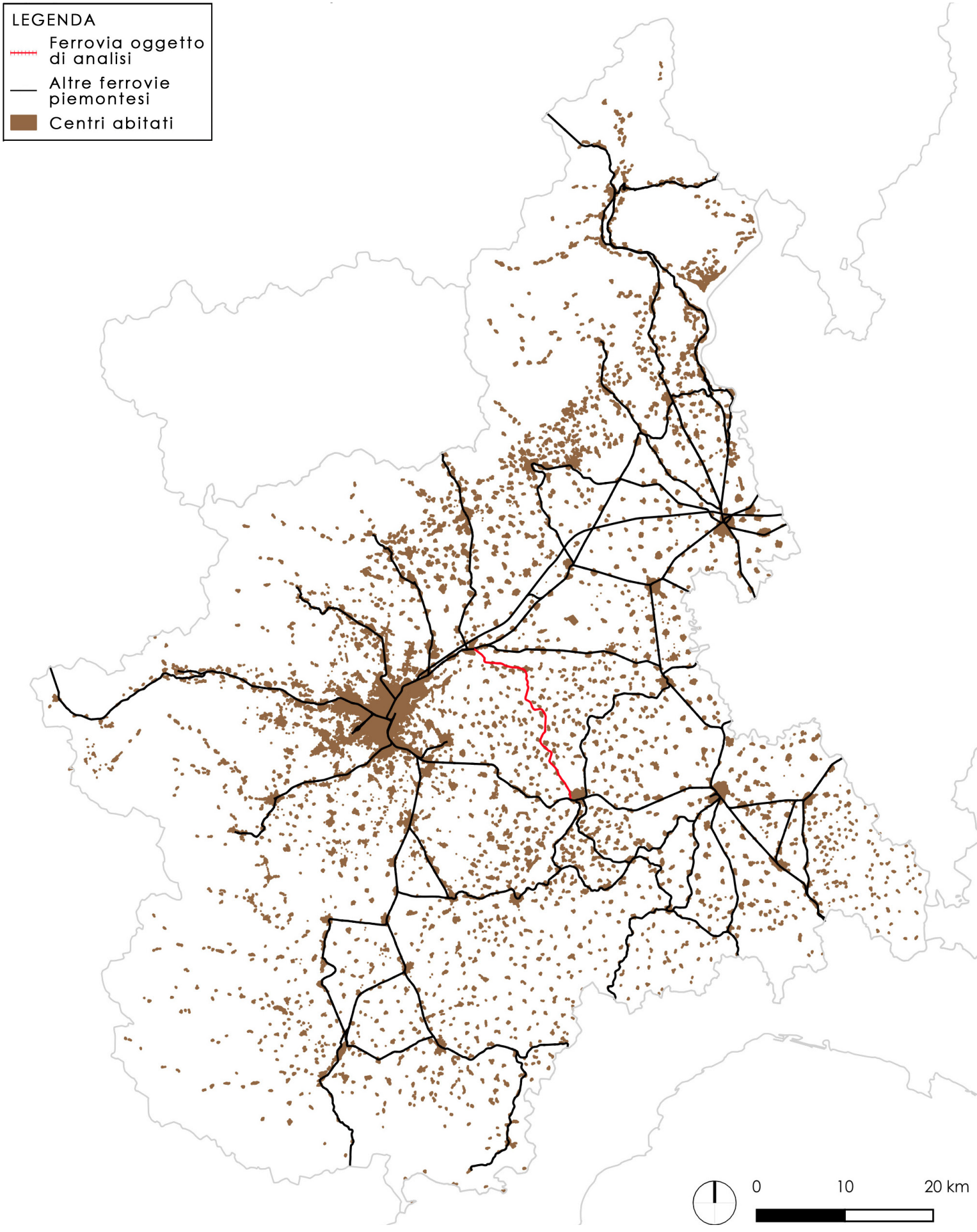
Fonte: Franco Pepe, in «Littorina.net» licenza CC BY-SA 3.0

La galleria termina nella piccola vallata di Brozolo, sul versante nord della dorsale collinare il cui paesaggio è dominato dal bosco. La ferrovia prosegue nello stretto fondovalle, che si apre sulla pianura Padana presso agglomerato urbano dei comuni di Cavagnolo e Brusasco. Nell'ampia pianura tra il fiume Po e il versante collinare la ferrovia devia verso ovest, proseguendo con un lungo tratto pressoché rettilineo. Il paesaggio è tipicamente padano, con estese coltivazioni a seminativo mentre a sud si innalza il ripido e boschivo versante settentrionale della collina torinese. I comuni attraversati (Monteu da Po, Lauriano e San Sebastiano da Po) presentano caratteristiche simili: un nucleo storico all'imbocco delle brevi vallate laterali e ampliatosi verso la poco distante ferrovia, e nuovi nuclei edificati sorti lungo la strada provinciale. Dopo San Sebastiano da Po la ferrovia gira rapidamente verso nord attraversando il fiume Po, mediante un ponte di tredici arcate per una lunghezza totale di 310 metri. Si tratta di uno dei primi ponti in Italia realizzato interamente in calcestruzzo armato senza intelaiature[4]. Raggiunta la sponda opposta la ferrovia prosegue nelle vicinanze del fiume, superando il Canale Cavour ed entrando nel centro urbano di Chivasso. La ferrovia infine si raccorda alla linea Torino-Milano, raggiungendo la stazione chivassese.

[4] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 354



Cartografia 11: percorso della ferrovia Asti-Chivasso.



Cartografia 12: la ferrovia Asti-Chivasso all'interno della rete ferroviaria piemontese

4.2 ANTEFATTI E PRIME PROPOSTE DI UNA FERROVIA

Sappiatelo, italiani. Nel 1890 il grosso della vostra rete ferroviaria era già ultimato. Una sfida pazzesca, per un paese pieno di montagne. Dietro a quella sfida, un'idea grandiosa: federare le nostre diversità.

Nonostante la relativa vicinanza alla città di Torino, fino all'inizio del '900 il Monferrato costituiva un territorio rurale solo marginalmente influenzato dalle trasformazioni industriali del capoluogo piemontese[5]. L'economia era sostanzialmente agricola e legata ad alcuni impianti di estrazione e lavorazione di materiali lapidei. In merito all'agricoltura vi erano grandi differenze tra le aree collinari e la pianura irrigua lungo il corso del Po: nella pianura si erano sviluppate aziende agricole più grandi in grado di investire migliorando i processi produttivi, mentre in collina prevaleva la piccola proprietà agricola con terreni frammentati e scarsa disponibilità di capitali[6]. La produzione agricola era legata ai cereali nella pianura del Po, mentre sulle colline era molto varia e orientata all'autosufficienza. La vita delle persone, le cerimonie religiose e le feste erano strettamente legate alle stagioni, e i lavori agricoli creavano occasioni di

[5] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, p. 3
[6] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, pp. 4-10

socialità in particolare nei periodi della mietitura, e della vendemmia[7].

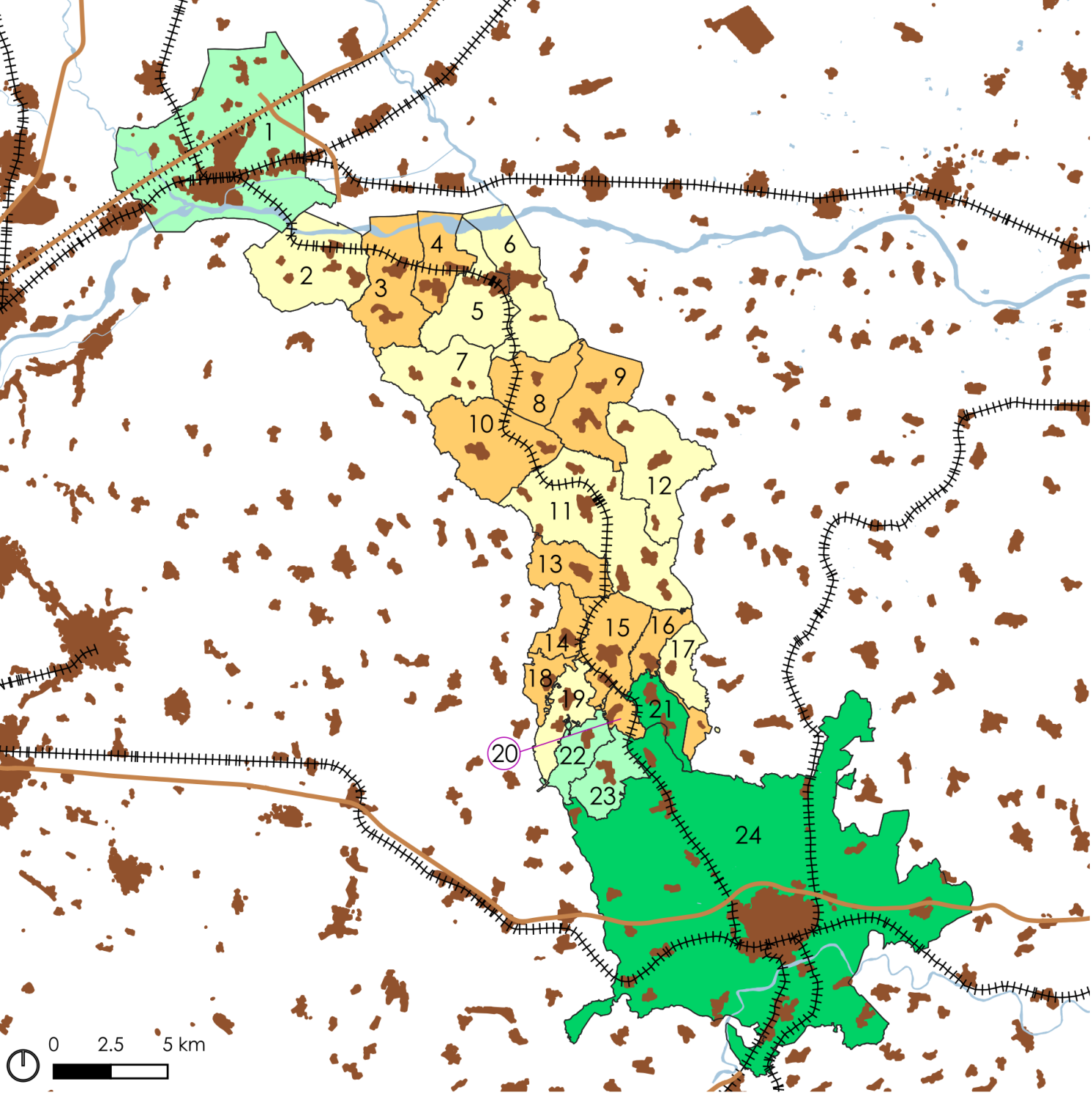
La popolazione era impiegata sostanzialmente nel settore agricolo e in misura minore nell'estrazione dei materiali lapidei, lavorando all'interno dei comuni di residenza. A inizio secolo tuttavia il settore agricolo stava attraversando un periodo di crisi, a causa della concorrenza dei cereali esteri e della diffusione della *Phylossera*, un afide originario del Nord America letale per i vigneti.

L'istruzione scolastica era limitata e non esisteva un pendolarismo studentesco, poiché fino al 1904 l'obbligo scolastico era limitato alla terza elementare (inseguito innalzato ai dodici anni di età) e si svolgeva presso le modeste scuole di ogni paese. Le difficili condizioni di vita generarono una consistente emigrazione, sia verso l'estero che verso le città italiane in cui si stavano sviluppando nuovi stabilimenti industriali[8]. Come si può osservare dalla ***cartografia 13***, nei

COMUNE	Popolaz. 1861	Popolaz. 1911	Variazione %
1) Chivasso	8647	10084	17%
2) San Sebastiano da Po	2398	2487	4%
3) Lauriano	2262	1996	-12%
4) Monteu da Po	1227	874	-29%
5) Cavagnolo	1644	1560	-5%
6) Brusasco	1944	1802	-7%
7) Moransengo-Tonengo	1060	1050	-1%
8) Brozolo	1005	882	-12%
9) Robella	1566	1340	-14%
10) Cocconato	3106	2553	-18%
11) Montiglio Monferrato	3300	2992	-9%
12) Murisengo	2709	2536	-6%
13) Cunico	1153	1020	-12%
14) Cortanze	842	715	-15%
15) Montechiaro d'Asti	2157	1829	-15%
16) Villa San Secondo	1238	1076	-13%
17) Corsione	568	627	10%
18) Soglio	570	481	-16%
19) Camerano Casasco	1139	1195	5%
20) Chiusano d'Asti	602	527	-12%
21) Cossombrato	836	1121	34%
22) Cinaglio	863	1085	26%
23) Settime	936	1079	15%
24) Asti	34083	46361	36%

Tabella 2: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1861 e il 1911

[7] *Guida alla conoscenza del Monferrato*, G.A.L. Basso Monferrato Astigiano 2023, p. 63
[8] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, p. 12



LEGENDA

Comuni oggetto di analisi

- Decremento popolazione superiore al -30%
- Decremento popolazione tra il -10% e il -30%
- Stabilità popolazione tra il -10% e il +10%
- Incremento popolazione tra il +10% e il +30%
- Incremento popolazione superiore al +30%

- Rete autostradale
- Rete ferroviaria
- Idrografia principale
- Aree urbanizzate

Cartografia 13: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1861 e il 1911

cinquant'anni compresi tra l'unificazione italiana e il 1911 solo i comuni limitrofi alle città di Asti e Chivasso presentano un modesto decremento della popolazione. Nonostante l'emigrazione infatti lo spopolamento non era consistente a causa dell'elevato numero medio di figli per famiglia[9].

La città di Asti venne raggiunta dalla ferrovia nel 1849 con l'apertura della tratta Trofarello – Asti della linea per Genova, mentre Chivasso nel 1856 con l'inaugurazione della ferrovia tra Torino e Novara[10]. Si trattava delle prime infrastrutture della rete ferroviaria piemontese, che conobbe uno sviluppo particolarmente precoce nel contesto italiano[11]. Di conseguenza fin dal 1852 alcuni comitati promotori ipotizzarono progetti per collegare tramite ferrovie i centri minori alla città di Asti. Tali comitati ed i progetti da essi elaborati erano sostenuti da politici e imprenditori locali, i quali cercavano di influenzare i percorsi a seconda dei propri interessi.

Questi campanilismi contrapposti complicando il reperimento dei fondi necessari alla costruzione della ferrovia: dopo lunghi decenni di dibattiti, soltanto ne 1908 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici diede parere favorevole alla costruzione della Asti - Chivasso[12].

Le motivazioni sono riconducibili all'utilità di un collegamento alternativo tra Asti e Torino, sul quale instradare il traffico durante le frequenti interruzioni per frane o allagamenti del tratto principale. Per tale motivo le stazioni della Asti – Chivasso vennero dotate di binari d'incrocio ben superiori alle necessità del traffico locale, da utilizzarsi in occasione del transito di convogli ferroviari deviati dalla linea principale[13]. Era inoltre allo studio un traforo ferroviario sotto il Monte Bianco, che avrebbe reso utile una ferrovia di collegamento tra le linee Aosta - Chivasso e Asti - Acqui Terme - Genova: la mancata realizzazione del traforo tuttavia non permise di raggiungere i volumi di traffico previsti[14].

[9] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, pp. 4-5
[10] Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, p. 55
[11] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, p. 7
[12] Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 350-352
[13] Vaschetto, *Treni e ferrovie del Piemonte* p. 83
[14] Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, p. 350

Approfondimento
PRIMA DELLA FERROVIA: LE TRANVIE ASTI - CORTANZE E TORINO - CHIVASSO - BRUSASCO

Negli anni '80 dell'800 erano state realizzate due tramvie extraurbane a vapore: la Asti – Cortanze e la Torino – Chivasso – Brusasco. Si trattava di infrastrutture costruite nella massima economia in funzione della mobilità occasionale della popolazione, ma poiché l'unica alternativa era spostarsi a piedi o su carri a trazione animale le tramvie riscossero un notevole successo[15]. Nonostante una velocità di poco superiore ai 20 km/h esse consentirono di recarsi in giornata nelle città per vendere i prodotti agricoli o proseguire in treno verso altre destinazioni, diventando uno strumento di sviluppo e coesione tra le comunità[16].

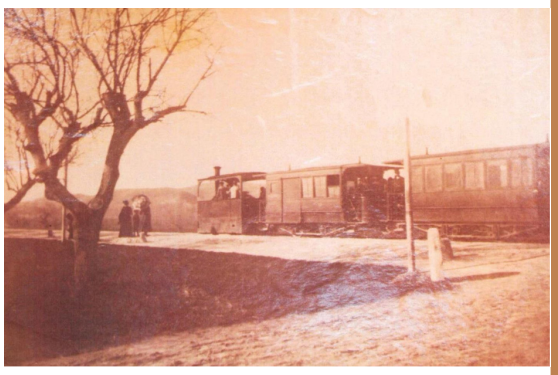


Immagine 27: tram presso Cortanze

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 19

Le condizioni di vita dell'epoca e la funzione sociale della tramvia Asti-Cortanze sono descritte nel romanzo *Risucchi* scritto da Angelo Gatti nel 1947, in cui il protagonista ricorda i viaggi in tram avvenuti decenni prima:

Nella mia giovinezza, per andare da Asti a Camerano bisognava prendere il tranvai, che finiva ad un paese poco più avanti di Came-

[15] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, 2025, p. 18
[16] Luigi Baroetto e Rosa Elia, Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese, (Lauriano: Pro Loco di Lauriano Piazzo, 2001), pp. 171-176

rano, che si chiama Cortanze. A Cortanze i binari battevano contro una collina; non c'era spazio per contornarla, né danari per bucarla, e il tranvai si fermava. Del resto, quasi sempre, all'arrivo, non erano rimasti altri viaggiatori che il macchinista Giulio e il conduttore Chirone. (...) Mezz'ora prima della partenza, molte volte anche di più, arrivavano i contadini dal vicino mercato, o dall'osteria del Cervo e del Leon d'oro, riuniti per paesi, e sedevano nelle carrozze sgangherate, con i panieri tra le gambe, ad aspettare pazientemente l'ora del ritorno (...). Una volta scatenato, però, come quel tranvai volava nella bella valle del Versa. Non c'era carretto, e nemmeno carrozza di signore, che gli stesse a pari. Andava con tanta furia, anzi, che a volte, specialmente nelle curve e nei giorni di pioggia, usciva dalle rotaie, e si fermava di traverso in mezzo alla strada maestra; (...). Nessuno dei viaggiatori, quando capitava l'inconveniente, s'arrabbiava; i giovani scendevano, e al comando di Chirone, con pali e sbarre presi nelle cascine prossime, rimettevano tutto sulle rotaie; (...). Quante conoscenze, quante amicizie, quanti amori erano principiati e s'erano conclusi in quelle carrozze. Quasi sempre i contadini, che, dopo aver largamente mangiato, avevano anche largamente bevuto, erano al ritorno meno chiusi, meno ispidi, meno irosi del solito. A forza di vedere le belle ragazze alle finestre o nei cortili dei cascinali, molti giovinotti se ne invaghivano; e i compagni di viaggio in poco tempo conoscevano le nuove simpatie (...). Come corre, al confronto, la littorina. Dopo Sessant Serravalle, dopo Serravalle Settime, dopo Settime Chiusano; la gente continua a scen-

dere, e a sparire sulle stradette che conducono ai paesi (…).”[17]

La Asti-Cortanze venne chiusa nel 1917 a causa della concorrenza della ferrovia[18], mentre la Torino-Chivasso-Brusasco restò in funzione fino al 1949[19]. I comuni attraversati dalla Asti-Cortanze tuttavia cercarono di mantenerla in funzione mediante sussidi, in quanto essa era più agevole da raggiungere ed effettuava un maggior numero di fermate[20]. L’importanza attribuita alle tramvie testimonia le difficili condizioni di vita dell’epoca, in cui anche un mezzo di trasporto lento e talvolta inaffidabile costituiva un mezzo essenziale per la mobilità ed era motivo di orgoglio per i piccoli paesi rurali, come testimoniano le seguenti cartoline:

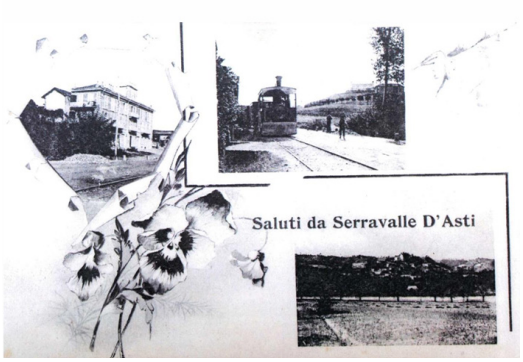


Immagine 28: cartolina ricordo di Serravalle d’Asti, in cui viene raffigurata la tramvia.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 19



Immagine 29: cartolina ricordo di Cortanze, in cui viene menzionata la facilità di spostamento offerta dalla tramvia.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 19

[17] Angelo Gatti, *Risucchi*, (Milano: Cavallotti Editori, 1947), pp. 162-168
[18] *Atti della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie*, 1914-1928, Archivio storico di Asti, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, b. 70
[19] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, p. 281
[20] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, p. 61

4.3 PROGETTO, COSTRUZIONE E PRIMI DECENNI

"Realizzato si è il progetto,

E, questa settimana, al venti del mese,

Il vapore è in assetto

E si inaugura per disteso

La gran linea tra Chivasso e Asti,

Un tronco nuovo, che entra nei fasti (...)"[21]

La ferrovia Asti-Chivasso venne realizzata all'interno del contesto sociale appena descritto, ed è comprensibile l'accoglienza entusiasta della popolazione che la percepiva quale motore di sviluppo, benessere e miglioramento delle condizioni di vita. I lavori per la costruzione della ferrovia vennero aggiudicati nel 1909 all'impresa dell'ingegnere svizzero Jacques Sutter con l'obiettivo di terminarli entro il marzo 1913, mentre le da poco istituite Ferrovie dello Stato[22] si riservarono l'espletamento dell'esercizio ferroviario. La linea venne dunque progettata a scartamento ordinario, con lunghezza di poco superiore a 51 chilometri e pendenza massima del 16 per mille. Inizialmente le stazioni intermedie presenti lungo il percorso erano tredici: Sessant, Serravalle d'Asti, Settime-Cinaglio-Mombarone, Chiusano-Cossombrato, Montechiaro d'Asti, Cunico-Col-

[21] Traduzione della poesia in dialetto scritta da Don Michele Gallo in occasione dell'inaugurazione, in Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, p. 59

[22] L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato venne istituita nel 1905 con l'obiettivo di accentrare la gestione della rete ferroviaria, fino ad allora era suddivisa tra aziende private.

cavagno[23], Montiglio-Murisengo, Cocconato, Brozolo, Cavagnolo-Brusasco, Monteu da Po, Lauriano e San Sebastiano da Po. Le stazioni a servizio di due o più comuni evidenzia un limite della ferrovia, ossia la distanza tra i centri abitati situati sui crinali delle colline e gli scali ferroviari posti nei fondovalle. L'orografia dei territori attraversati rese necessarie numerose opere d'arte quali ponti, viadotti e gallerie, costruiti a mano con i modesti macchinari disponibili: la più lunga è la galleria di Brozolo, di lunghezza pari a 2348 metri la cui costruzione richiese 20 mesi di lavori[24].



Immagine 30: inaugurazione dello scavo della galleria di Brozolo, il 24 ottobre 1910.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 46

Nonostante alcuni ostacoli di natura tecnica incontrati durante la costruzione delle gallerie, l'impresa riuscì a terminare l'opera con largo anticipo e l'inaugurazione ebbe luogo il 20 ottobre 1912[25].



Immagine 31: folla in attesa del treno inaugurale alla stazione di Cavagnolo.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 51

Come ogni infrastruttura, la ferrovia è stata realizzata secondo le tecniche costruttive e le necessità socio-economiche dell'epoca: essa pertanto è considerabile un patrimonio culturale in base ai criteri del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, in quanto "cosa immobile di interesse storico e artistico, avente

[23] Rinominata in Cunico-Scandeluzza nel 1928, quando il comune di Colcavagno venne accorpato a quello di Scandeluzza.
[24] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 354
[25] Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte* pp. 157-160

valore di civiltà"[26]. Essa rispecchia la società dell'epoca e testimonia le trasformazioni territoriali avvenute nel tempo, elementi che rendono la ferrovia parte dell'archeologia industriale.

Il quotidiano *La Stampa* diede notizia dell'inaugurazione nell'edizione del 21 ottobre 1912:

"Partendo dalla stazione di Asti su un treno speciale alle ore 10 autorità e invitati iniziarono il viaggio, applauditi ad ogni stazione dalla gente in festa, insieme alle bande musicali locali intente a suonare inni patriottici. Alle ore 13 giunsero a Chivasso, dopodiché Il treno ripartì e si soffermò ai cantieri presso il ponte sul Po, dove era pronto un banchetto offerto dalla ditta costruttrice. Prima del pranzo le autorità si successero sul palco per i discorsi di circostanza, durante i quali fu elogiata la gagliardia piemontese e la floridezza del bilancio italiano, nonostante la guerra libica. Alle ore 18 il convoglio ripartì giungendo ad Asti alle 20, dove lo Sutter venne insignito della Croce di Cavaliere del Lavoro"[27].



Immagine 32: cartolina commemorativa dell'inaugurazione della ferrovia Asti - Chivasso.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 51

A inizio Novecento la ferrovia costituiva un mezzo di trasporto insostituibile per la popolazione, e l'apertura della Asti - Chivasso rappresentò una rivoluzione per il territorio poiché consentì spostamenti rapidi ed in connessione con il resto della rete ferroviaria nazionale[28]. Oltre a facilitare l'occasionale mobilità delle persone, il treno rese possibile lo spostamento di ogni tipologia di merci, dai sacchi postali alle materie prime per le aziende[29]. Nonostante fossero distanti diversi chilometri dai rispettivi paesi, le stazioni divennero i nuovi fulcri della

[26] *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, articolo 2, commi 2 e 3
[27] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, pp. 187-188
[28] Maggi, *Le Ferrovie*, pp. 60-68
[29] Maggi, *Le Ferrovie*, pp. 69-73

vita sociale e per agevolarne il raggiungimento alcuni comuni istituirono servizi autobus in corrispondenza con l'orario dei treni[30]. I servizi offerti generavano un consistente movimento di persone e le stazioni rappresentarono veri e propri punti di accesso al territorio: la cura di edifici e pertinenze era gestita con attenzione dai ferrovieri, e considerata necessaria dai sindaci quale biglietto da visita dei rispettivi paesi[31]. Una fonte iconografica importante sono le cartoline: le stazioni ferroviarie venivano spesso raffigurate, in quanto considerate un vanto per i rispettivi paesi.



Immagine 33: cartolina ricordo di Cunico, raffigurante la stazione di Cunico - Scandeluzza e l'antistante albergo.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 88

Nei primi anni il servizio ferroviario prevedeva quattro coppie di treni al giorno con tempi di percorrenza di due ore[32], utilizzati per gli spostamenti saltuari e il traffico merci locale[33].



Immagine 34: fotografia della stazione di Cocconato negli anni '20 del Novecento.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 87

La ferrovia venne considerata un simbolo di modernità e sviluppo anche dal regime fascista, che fece delle nuove automotrici, soprannominate *Littorine*, un emblema del progresso. Nel 1937 le automotrici ridussero i tempi di percorrenza[34] permettendo di realizzare le nuove fermate di Sant'Anna-Robella e Cocconito-Bonvino[35], da tempo richie-

[30] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 368
[31] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, pp. 9-11
[32] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 367
[33] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 368
[34] Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, pp. 230-231
[35] Convenzione per l'istituzione della fermata ferroviaria di Sant'Anna Robella, 1937, Archivio Storico di

ste dalla popolazione: questo testimonia l'importanza attribuita alla ferrovia dalla comunità locale e alla possibilità di accedervi agevolmente.[36].



Immagine 35: cartolina degli anni '30 raffigurante un'automotrice Aln 556 in sosta presso la stazione di Brozolo.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 87.

Sempre negli anni '30 la Asti-Chivasso venne occasionalmente utilizzata quale itinerario alternativo tra Asti e Torino, in particolare per il treno di lusso *Rome Express* tra Roma e Parigi[37]: esso non effettuava fermate tra Genova e Torino ma sostava a Chiusano-Cossombrato e Montiglio-Murisengo per incrociare i treni locali, tra la curiosità dei ferrovieri e della popolazione[38].

La presenza della ferrovia contribuì anche alle trasformazioni insediative del territorio, con la nascita di nuovi agglomerati edilizi presso alcune stazioni: si trattava di abitazioni legate all'utilità di risiedere presso la stazione e di servizi quali locande e osterie[39], ma anche di aziende che costruirono nuovi stabilimenti per facilitare il trasporto di materie prime e prodotti finiti[40]. Gli unici impianti collegati direttamente alla ferrovia furono il deposito militare di carburanti di Monteu da Po e il cementificio di Montiglio Monferrato, mentre le restanti aziende dovevano trasportare le merci fino alle stazioni più vicine. La crisi agraria di inizio '900, la prima guerra mondiale e le difficili condizioni del primo dopoguerra però limitarono lo sviluppo economico generato dalla ferrovia[41]: il Monferrato

Asti, fondo Prefettura affari generali, b. 209

[36] Convenzione per l'istituzione della fermata ferroviaria di Sant'Anna Robella, 1937, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura affari generali, b. 209

[37] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 364-367

[38] Giovanni Currado, *Asti, stazione di Asti. La Rete ferroviaria di Langa e Monferrato dalla nascita al declino*, in «Astigiani» (n° 6), dicembre 2013

[39] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, p. 274

[40] Maggi, *Le Ferrovie*, pp. 69-73

[41] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, p. 72

rimase un territorio marginale, e nonostante la propaganda del regime fascista alla fine degli anni '30 la società contadina era sostanzialmente immutata.



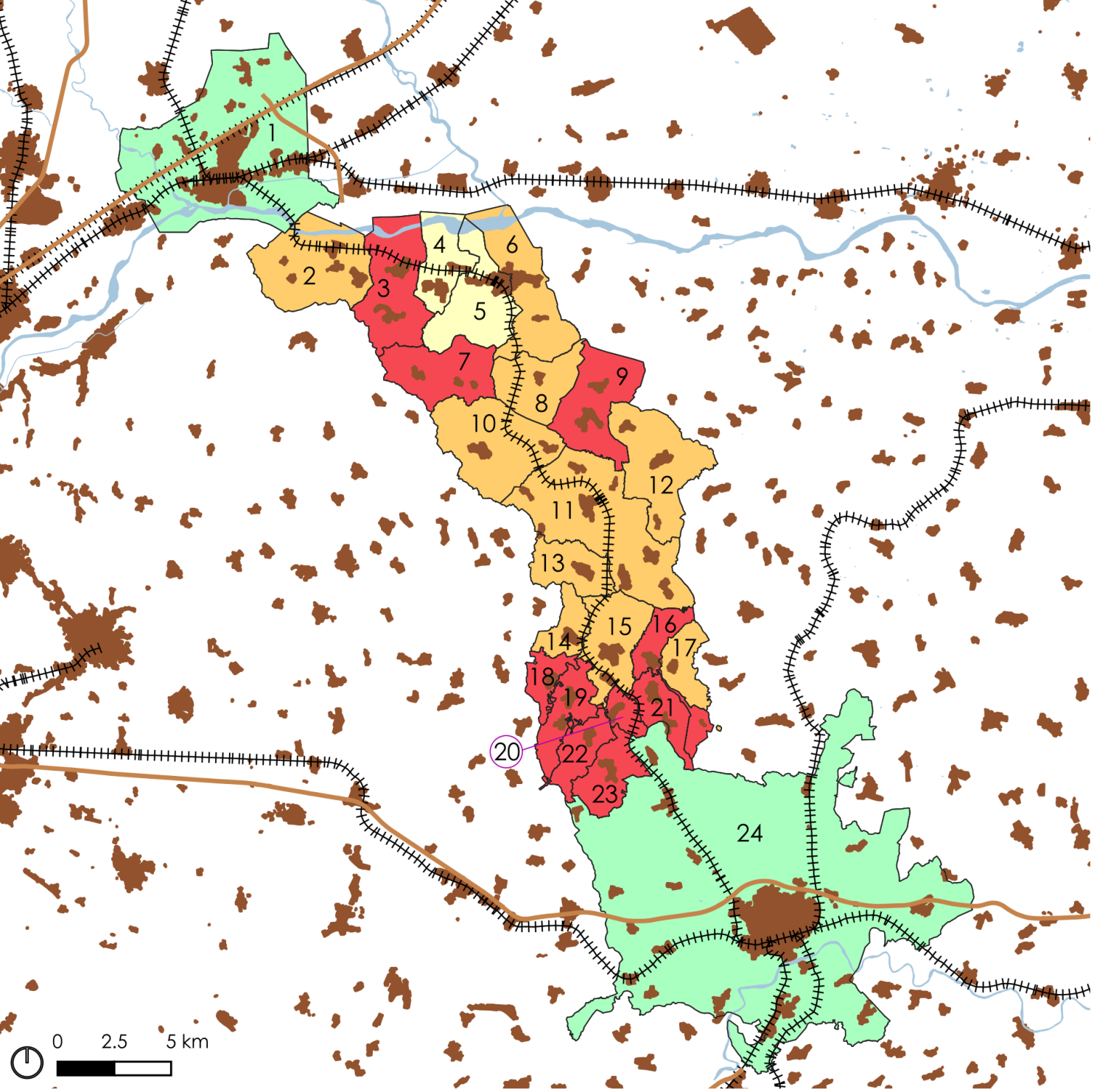
Immagine 36: Cartolina ricordo di Montechiaro d'Asti spedita nel 1943, raffigurante in primo piano l'iniziale espansione della borgata della stazione.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 88.

Le difficili condizioni di vita sono testimoniate dalla continua emigrazione: tra il 1921 e il 1936 la popolazione della provincia di Alessandria[42] si ridusse di oltre il 10%, valore che include anche le città di pianura dal saldo demografico positivo[43]. Per quanto riguarda i comuni analizzati l'esodo demografico tra il 1911 e il 1951 è stato ancora più intenso, come visibile nella ***cartografia 14***. Anche la scolarizzazione della popolazione era scarsa, in quanto nonostante l'obbligo scolastico innalzato ai 14 anni di età la legge veniva spesso disattesa.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale la situazione divenne ancora più difficile, a causa della partenza dei giovani e delle requisizioni per il rifornimento delle città e dell'esercito[44]. I paesi monferrini non erano un obiettivo strategico, ad eccezione di Monteu da Po a causa dell'adiacente deposito militare di carburanti: il borgo venne ripetutamente colpito da incursioni aeree che resero necessaria la costruzione di un rifugio antiaereo per la popolazione. Le condizioni di vita peggiorarono ulteriormente dopo l'armistizio del 1943, quando alle difficoltà quotidiane si aggiunse l'occupazione nazista e i conflitti tra l'esercito e i partigiani: gli scontri interessarono anche la ferrovia con numerosi sabotaggi[45], assalti ai treni[46] e lunghe interruzioni

[42] La provincia di Asti venne istituita nel 1935 per scorporo della provincia di Alessandria.
[43] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, pp. 13-14
[44] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, p. 15
[45] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, p. 191
[46] *Dispaccio di servizio con resoconti di azioni di "armati" lungo la ferrovia Asti-Chivasso*, 1944-1945, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37, f. 5



LEGENDA

Comuni oggetto di analisi

- Decremento popolazione superiore al -30%
- Decremento popolazione tra il -10% e il -30%
- Stabilità popolazione tra il -10% e il +10%
- Incremento popolazione tra il +10% e il +30%
- Incremento popolazione superiore al +30%

- Rete autostradale
- Rete ferroviaria
- Idrografia principale
- Aree urbanizzate

Cartografia 14: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1911 e il 1951

COMUNE	Popolaz. 1911	Popolaz. 1951	Variazione %
1) Chivasso	10084	12356	23%
2) San Sebastiano da Po	2487	1830	-26%
3) Lauriano	1996	1340	-33%
4) Monteu da Po	874	897	3%
5) Cavagnolo	1560	1413	-9%
6) Brusasco	1802	1546	-14%
7) Moransengo-Tonengo	1050	667	-36%
8) Brozolo	882	756	-14%
9) Robella	1340	941	-30%
10) Cocconato	2553	1925	-25%
11) Montiglio Monferrato	2992	2255	-25%
12) Murisengo	2536	2002	-21%
13) Cunico	1020	772	-24%
14) Cortanze	715	574	-20%
15) Montechiaro d'Asti	1829	1484	-19%
16) Villa San Secondo	1076	699	-35%
17) Corsione	627	454	-28%
18) Soglio	481	320	-33%
19) Camerano Casasco	1195	820	-31%
20) Chiusano d'Asti	527	328	-38%
21) Cossombrato	1121	649	-42%
22) Cinaglio	1085	654	-40%
23) Settime	1079	746	-31%
24) Asti	46361	52000	12%

Tabella 3: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1911 e il 1951

del servizio. Tra maggio e luglio 1944 i bombardamenti danneggiarono il ponte sul Po e la stazione di Asti, rendendo la ferrovia inutilizzabile[47]. Al termine del conflitto la popolazione si ritrovò in una situazione di miseria e di difficile ritorno alla normalità. Soltanto nell'ottobre 1945 la ferrovia venne interamente ripristinata, ma le difficolta non erano finite: il 4 settembre 1948 una violenta alluvione fece crollare il ponte sul torrente Borbore presso Asti[48], che venne ricostruito sei anni dopo[49].Una preziosa fonte per capire il contesto socio-economico del periodo bellico sono i libri scritti da Angelo Gatti. Nel romanzo *Il mercante di sole* viene descritto il viaggio da Asti a Montechiaro d'Asti, compiuto dai protagonisti del romanzo all'inizio della seconda guerra mondiale:

[47] *Relazione del Genio Civile di Asti riguardo al bombardamento subito dal rilevato ferroviario della Asti-Chivasso nella città di Asti*, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 11

[48] *Relazione del Prefetto di Asti con resoconto dell'alluvione del 4 settembre 1948*, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio Storico di Gabinetto, b. 35

[49] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 364-367

"La littorina, che va da Asti a Chivasso, correva furiosamente sulla via in trincea; di tanto in tanto, a un passaggio a livello, un contadino fermo nel campo con i buoi la guardava, sbattendo le ciglia. A tratti una stazioncina appariva, la carrozza fischiando rallentava, il capotreno, berretto sulla nuca e colletto sbottonato, correva verso il capostazione, che gli sventolava in faccia una bandierina rossa. Qualche viaggiatore, intanto, saliva e scendeva in silenzio; poi, la carrozza, cigolando da tutte le giunture, si rimetteva a correre furiosamente. A vederla di dietro, pareva che muovesse la coda. Cominciava un pomeriggio di luglio soffocato e abbagliante, e un calore d'incendio, un odore d'arsiccio gravavano sulla campagna. Paesi calcinati, vigne bruciate dal verderame e ingiallite dalla polvere, campi mietuti, spaccati dal gran secco, apparivano e sparivano nell'aria immobile (...). I contadini, quasi tutti di ritorno dal mercato di Asti, risentivano gli effetti del calore e della fatica (...). Qualche donna, al mercato, aveva dovuto unire con la verdura un mazzetto di basilico o di menta, perché un profumo d'erbe buone correggeva il tanfo della carrozza (...). Erano quasi tutti uomini fatti e vecchi, donne e ragazze; (...). La guerra era piena, e da un mese i giovani e gli uomini combattevano su quelle Alpi che si vedevano all'orizzonte; forse, la lontananza dei figli, dei fratelli, degli sposi aggiungeva un motivo alla tristezza e alla scontentezza diffuse nella carrozza (...).

Ora la littorina s'era fermata ad una piccola stazione gialletta tutta silenziosa, cinta da siepi di geranii. Un campanello squillava sul muro esterno; il capotreno, saltato giù con un foglio in mano, s'era imbucato in una porta, subito richiusa. La carrozza, sola sola sulle rotaie, bruciava. Sulla facciata della stazione si leggeva il nome, "Serravalle", ma il paese non appariva; dai finestrini si scorgevano solo la strada maestra polverosa, un piazzale deserto e un'osteria con le tende a strisce rosse e azzurre (...).

Sulla collina, le case, che da Montechiaro scendono alla stazione, allungavano le prime ombre attraverso la strada; una campana suonava; ma tutto intorno persistevano il silenzio e l'intorpidimento della giornata. (...). Il piazzaletto

esteriore della stazione di Montechiaro s'apriva in piena campagna (…).[50]

Un'altra testimonianza in merito all'isolamento e l'arretratezza in cui si trovavano i paesi attraversati emerge dal racconto di Piero Cognasso:

"Quando le prime littorine stavano iniziando ad affiancare i treni a vapore nel servizio passeggeri sulla Asti-Chivasso, un mercoledì due signore di Cunico si recarono alla stazione per andare al mercato di Asti. Passò il primo treno, una littorina, ma le due signore la ignorarono e non salirono sul treno. Passò anche una seconda corsa, sempre servita da una littorina, e nuovamente le due signore non salirono. All'avvicinarsi della terza corsa, il capostazione disse loro: «ma voi due non dovete andare ad Asti? Perché non prendete il treno?» e loro, abituate a vedere solo treni a vapore, ingenuamente risposero: «Ma noi stiamo continuando ad aspettare perché il treno non è ancora passato, per ora sono passate solo delle corriere!»"[51]

Sempre Angelo Gatti, nel già citato romanzo *Risucchi*, descrive un viaggio compiuto nell'immediato dopoguerra:

"Sono arrivato di mercoledì, che è il giorno di mercato ad Asti. Due littorine sole servono i contadini, l'una la mattina, l'altra la sera; si può immaginare la ressa, il caldo, il frastuono, il tanfo di quei campagna, fra gli orti coloriti di verdure carrozzoni lunghi e stretti, con un'unica porta ai capi (…). La littorina entra nella campagna, fra gli orti coloriti di verdure e di frutti; corre e corre disperatamente, oltrepassa le cascine e le case disseminate sugli orli dei prati, sotto i noci e le querce; i bivi da cui partono le strade e le stradette che conducono ai paesi sui cocuzzoli delle colline appariscono e spariscono. «Sessant», avverte il conduttore, e la prima stazione, appena toccata, è lasciata. I contadini, che si sono affrettati a scendere con i fagotti e le ceste, si sono dispersi; dove sono andati? Non si vedono case vicine"[52].

[50] Angelo Gatti, *Il mercante di sole*, (Milano: Mondadori, 1942), pp. 4-17
[51] Piero Cognasso, in Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 188
[52] Gatti, *Risucchi*, pp. 162-168

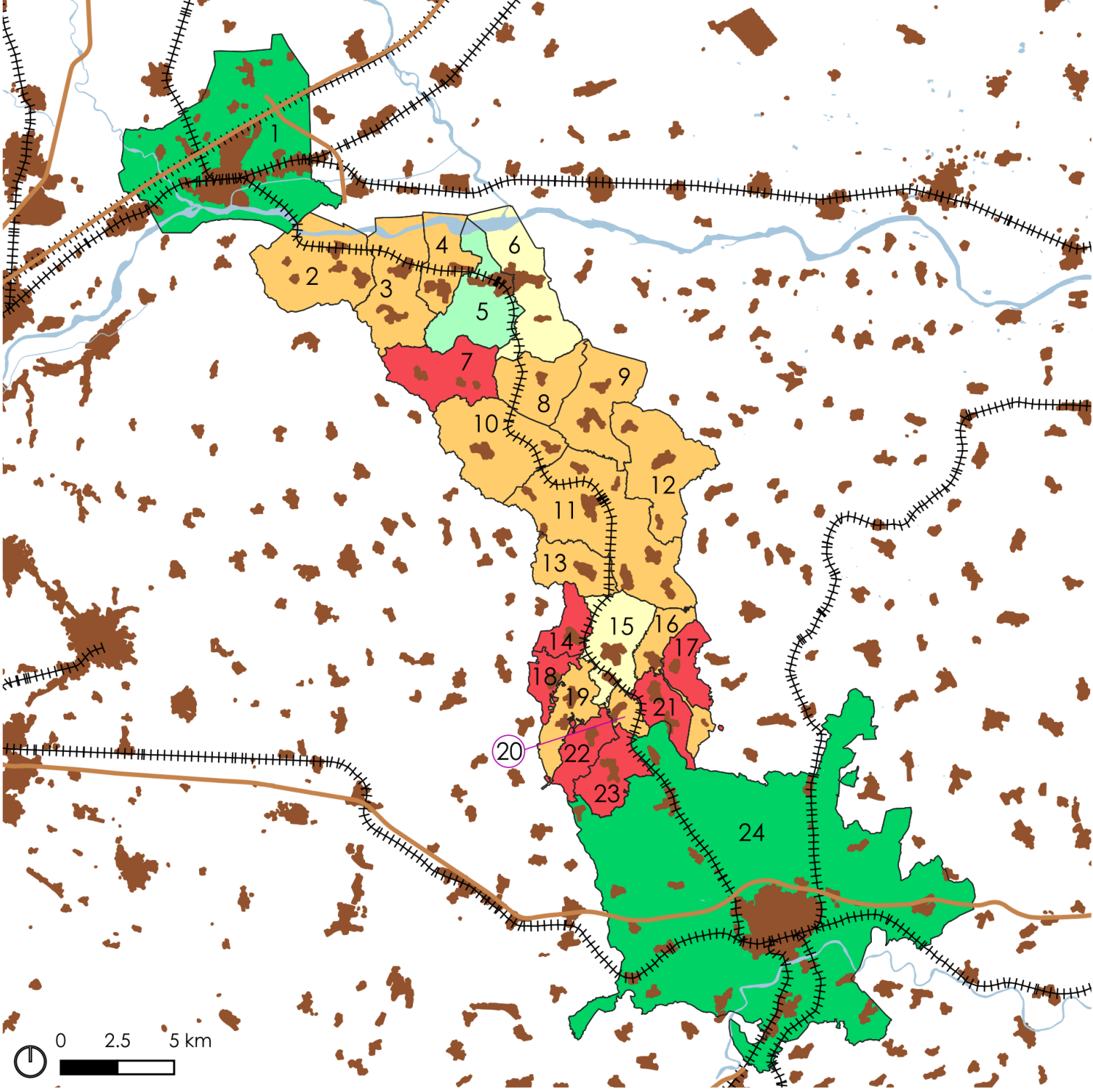
4.4 LA FERROVIA NEL DOPOGUERRA, TRA BOOM ECONOMICO E SPOPOLAMENTO

"Le stazioni erano un luogo vivo, con un consistente movimento di persone e i piazzali affollati di automobili e motorini. Inoltre ogni stazione era presenziata, con la biglietteria e la sala d'attesa aperte."[53]

I primi anni dopo il conflitto furono segnati da una povertà diffusa, che insieme allo sviluppo industriale delle città generò un'emigrazione senza precedenti dalle aree rurali. Il desiderio di migliori condizioni di vita risulta evidente anche dai dati demografici, mostranti un deciso spopolamento e un aumento dell'età media nei comuni minori. Le trasformazioni demografiche si accompagnarono a profondi cambiamenti nei modelli sociali e generazionali, negli stili di vita, nei rapporti familiari, nella partecipazione religiosa e politica, nel rapporto con la natura e con la tecnologia[54].

L'emigrazione ridusse la forza lavoro disponibile nell'agricoltura, tuttavia la meccanizzazione e la specializzazione colturale permisero di migliorare la produzione. La ***cartografia 15*** mostra come l'esodo demografico dai comuni analizzati si sia mantenuto costante anche tra il 1951 e il 1981, nonostante l'esponenziale aumento di residenti nelle città di Chivasso (+109%) e Asti (+46%). L'unico comune minore che ha avuto un incremento demografico è Cavagnolo, nel quale si svilupparono alcuni insediamenti industriali tra i quali il tristemente noto stabilimento Eternit.

[53] Andrea Borello, *testimonianza*
[54] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, pp. 15-17



LEGENDA

Comuni oggetto di analisi

- Decremento popolazione superiore al -30%
- Decremento popolazione tra il -10% e il -30%
- Stabilità popolazione tra il -10% e il +10%
- Incremento popolazione tra il +10% e il +30%
- Incremento popolazione superiore al +30%

- Rete autostradale
- Rete ferroviaria
- Idrografia principale
- Aree urbanizzate

Cartografia 15: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1951 e il 1971

COMUNE	Popolaz. 1951	Popolaz. 1971	Variazione %
1) Chivasso	12356	25807	109%
2) San Sebastiano da Po	1830	1355	-26%
3) Lauriano	1340	1150	-14%
4) Monteu da Po	897	772	-14%
5) Cavagnolo	1413	1694	20%
6) Brusasco	1546	1500	-3%
7) Moransengo-Tonengo	667	467	-30%
8) Brozolo	756	575	-24%
9) Robella	941	695	-26%
10) Cocconato	1925	1651	-14%
11) Montiglio Monferrato	2255	1808	-20%
12) Murisengo	2002	1590	-21%
13) Cunico	772	553	-28%
14) Cortanze	574	366	-36%
15) Montechiaro d'Asti	1484	1362	-8%
16) Villa San Secondo	699	505	-28%
17) Corsione	454	231	-49%
18) Soglio	320	173	-46%
19) Camerano Casasco	820	596	-27%
20) Chiusano d'Asti	328	234	-29%
21) Cossombrato	649	396	-39%
22) Cinaglio	654	451	-31%
23) Settime	746	505	-32%
24) Asti	52000	76151	46%

Tabella 4: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1951 e il 1971.

Negli anni '50 lo sviluppo industriale e l'incremento della scolarizzazione generarono un consistente pendolarismo verso le città. Data l'ancora scarsa diffusione delle automobili vennero istituiti collegamenti ferroviari in corrispondenza dei turni nelle principali industrie[55], soprattutto in direzione Chivasso per poi proseguire verso la FIAT di Torino o la Olivetti di Ivrea[56]. In questo contesto la ferrovia contribuì a rendere accessibili le nuove opportunità di studio e lavoro



Immagine 37: fotografia della stazione di Chivasso negli anni '50.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 114.

[55] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, p. 111
[56] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, p. 233

senza la necessità di trasferirsi in città, e dedicando metà giornata al lavoro in fabbrica e metà all'agricoltura[57]. Nonostante l'utenza consistente però già nel 1959 venne ipotizzata la chiusura della Asti-Chivasso ed altre linee piemontesi a causa degli elevati costi di esercizio, provvedimento evitato grazie alle proteste dei politici locali e dei cittadini. Un esempio dell'importanza del treno nei primi anni '60 è rintracciabile nella vicenda della stazione di Cocconito-Bonvino: nel 1963 ne venne disposta la chiusura a causa del basso numero di viaggiatori, e a nulla valsero le rimostranze del comune di Cocconato[58] e la raccolta firme organizzata dagli abitanti della frazione[59].

Questo dimostra come, seppur per poche persone, il treno fosse un mezzo di trasporto fondamentale al quale era difficile trovare alternative. Dal punto di vista del materiale rotabile vennero introdotte le più moderne automotrici ALn 668, e le locomotive a vapore furono sostituite da motrici diesel[60]. Il traffico passeggeri e merci si mantenne su livelli consistenti anche nei decenni successivi, nonostante la presenza di autolinee private parallele al servizio ferroviario tra Chivasso e Murisengo[61].

L'infrastruttura tuttavia mostrava la propria obsolescenza e inadeguatezza ai nuovi standard di trasporto: in particolare l'armamento leggero di inizio secolo imponeva stringenti limiti al peso assiale e alla velocita dei convogli (in diversi tratti limitata a 30 km/h)[62]. Negli anni '80 pertanto l'armamento e i passaggi a livello vennero integralmente ricostruiti, incrementando la velocità e riducendo i tempi di percorrenza a circa un'ora[63]. Venne anche ipotizzata l'elettrificazione della linea, per utilizzarla di nuovo quale percorso alternativo tra Asti e Torino: tale intervento tuttavia non venne rea-

[57] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, p. 17
[58] *Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei Trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298
[59] *Raccolta firme contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino da parte degli abitanti delle due frazioni omonime*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298
[60] Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, p. 120
[61] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, p. 281
[62] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, p. 108
[63] *Computo metrico mensile dei lavori di rinnovamento dell'armamento della linea Asti-Chivasso*, giugno 1982. Per gentile concessione di Mario Cresta

lizzato, impedendo ulteriori sviluppi del traffico ferroviario[64].



Immagine 38: fotografia della stazione di Monteu da Po negli anni '80, con un treno passeggeri e il treno merci diretto al deposito militare di carburanti.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 147.

Il ruolo assunto dalla ferrovia nella vita quotidiana delle comunità emerge con particolare evidenza dalle testimonianze raccolte, che consentono di ricostruire pratiche, relazioni e memorie associate alla linea. Questi elementi contribuiscono a comprenderne la dimensione immateriale e il valore attribuito dalla comunità, in relazione ai concetti di memoria, appartenenza e comunità di eredità richiamati dalla Convenzione di Faro. Di seguito vengono proposti alcuni estratti delle interviste effettuate:

"Le stazioni ferroviarie continuarono a rappresentare delle centralità per la popolazione, e la crescente diffusione di autoveicoli privati facilitò il raggiungimento di esse dai paesi. Esse continuarono ad essere curate ed abbellite dai ferrovieri in quanto per loro costituivano "casa e bottega", rappresentavano la porta di ingresso dei paesi e c'era anche un concorso nazionale con premio dedicato alla stazione più bella"[65].



Immagine 39: fotografia della stazione di Brozolo nei primi anni '60.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 147.

"Fino agli anni '80 erano presenti diverse corse in orari specifici per gli operai, al-

[64] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, p. 229
[65] Marco Moriconi, *testimonianza*

cune limitate al tratto Brozolo-Chivasso in cui l'utenza era maggiore. Alla stazione di Brozolo il turno del mattino iniziava alle 3.10 del mattino, poiché alle 3.30 arrivava da Chivasso un treno composto da quattro littorine ALn 772 che ripartiva poco dopo come diretto per Torino, dove arrivava strapieno. C'era un altro treno diretto per Torino verso mezzogiorno, e due corrispondenti diretti di ritorno verso le 14 e le 22, sempre in coincidenza con gli orari delle fabbriche"[66].

"Sui treni si respirava un'atmosfera familiare, in quanto incontrando le stesse persone ogni giorno si creavano incontri e conoscenze: era inevitabile iniziare a salutarsi, per poi gradualmente conoscersi e scoprirsi uguali, esseri umani con le stesse paure e le stesse speranze"[67].

"Oltre ai viaggiatori pendolari la ferrovia continuava ad essere usata per spostamenti occasionali, ad esempio per recarsi in città per fare acquisti al mercato o commissioni di vario genere. Per coloro che non potevano spostarsi in automobile il treno era un servizi pubblico essenziale"[68].



Immagine 40: cartello pubblicitario autoprodotto negli anni '60 dal capostazione di Cavagnolo-Brusasco e posto nell'aiuola adiacente il primo binario.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 147.

"In merito al trasporto merci, oltre alla movimentazione di carri completi a servizio delle aziende fino agli anni '80 in ogni stazione veniva effettuato il servizio merci a piccole partite, dal funzionamento simile agli odierni corrieri. Chiunque poteva spedire pacchi di varie dimensioni verso qualunque altra stazione della rete nazionale, ed i ferrovieri si occupavano di caricare le merci negli appositi vani delle automotrici o nei co-

[66] Gianni Cagliero, *testimonianza*
[67] Moriconi, *testimonianza*
[68] Moriconi, *testimonianza*

siddetti treni merci raccoglitori che sostavano in ogni stazione per caricare e scaricare la merce. A metà anni '80 sulla Asti-Chivasso tale servizio venne sostituito da un'azienda che, per conto dell'Ente Ferrovie dello Stato, raccoglieva con un camion le merci presso le stazioni e pochi anni dopo il servizio venne definitivamente eliminato"[69].



Immagine 41: automotrice in partenza da Chivasso verso Asti negli anni '60.

Fonte: Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, p. 108.

"Le merci trasportate con il servizio a piccole partite erano molto varie: si potevano spedire persino motorini! Inoltre c'era una stretta collaborazione tra le poste e la ferrovia: gli uffici postali dei paesi portavano in stazione i sacchi contenenti la corrispondenza per inviarla verso i magazzini di smistamento"[70].

"Occorre specificare che la ferrovia è sempre stata divisa in due bacini di utenza, quello più frequentato tra Brozolo e Chivasso (spesso per proseguire verso Torino) e l'altro tra Cocconato e Asti. Nel primo caso le stazioni erano comode e vicine ai centri abitati, mentre nel secondo era necessaria l'automobile per recarvisi e la differenza a livello di utenza era evidente. Anche quando nel 1985 venne prospettata la chiusura della ferrovia i comitati spontanei dei pendolari si formarono prevalentemente nella parte nord della linea, poiché per la popolazione il treno rappresentava una vera alternativa all'automobile. Nella parte sud della ferrovia la macchina era in ogni caso necessaria per recarsi in stazione, quindi la perdita del treno sarebbe stata meno impattante. Un movimento viaggiatori tra i due capolinea era pressoché inesistente in quanto si tratta di due realtà culturalmente e socio-economicamente slegate. L'unica eccezione erano al-

[69] Cagliero, *testimonianza*
[70] Moriconi, *testimonianza*

cuni studenti del bacino astigiano diretti a Chivasso o viceversa per frequentare qualche istituto scolastico non presente nella città geograficamente più vicina. L'unica eccezione erano viaggiatori occasionali che dall'astigiano si recavano in Valle d'Aosta mediante il percorso più diretto con interscambio a Chivasso"[71].



Immagine 42: automotrici presso la stazione di Chiusano-Cossombrato negli anni '80.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 140.

"La tipica atmosfera ferroviaria era composta da rumori, odori e immagini, in grado di accendere la fantasia dei bambini: il suono della campanella, la chiusura manuale dei passaggi a livello, il rumore della littorina che arriva, così grossa rispetto alle automobili da fare quasi paura, e che stridendo sugli scambi rallenta fino a fermarsi sul binario in deviata sono immagini che restano nei ricordi di coloro che da bambini hanno vissuto gli ultimi anni della «vecchia ferrovia»"[72].

"Nonostante l'utenza fosse differente tra le due parti della linea, suddividere il servizio in due tratte distinte non avrebbe avuto alcun senso: l'efficienza della rete ferroviaria non va ricercata nella singola linea ma nell'intreccio che si crea tra le diverse ferrovie, nei collegamenti che il sistema a rete rende possibile permettendo spostamenti su tutto il territorio regionale. Anche dal punto di vista gestionale dividendo la linea a metà sarebbero necessari più convogli e più personale"[73].

In conclusione, l'importanza della ferrovia è rintracciabile nella lettera redatta nel 1959 dal Presidente della Camera di Commercio di Asti in difesa delle ferrovie afferenti alla città, in occasione del-

[71] Piero Cognasso, *testimonianza*
[72] Borello, *testimonianza*
[73] Mario Didier, *testimonianza*

la paventata chiusura. In essa è possibile rintracciare un contesto socio-economico molto diverso da quello odierno, e viene affermato che:

"le ferrovie devono essere mantenute in esercizio per i seguenti motivi di carattere economico e sociale:

1) non si ritiene che l'eventuale sostituzione del vettore ferroviario con quello stradale possa garantire gli attuali requisiti di sicurezza, comodità ed efficienza del traffico;

2) le preferenze degli utenti vanno (…) al vettore ferroviario (…) anche per l'economicità del servizio (…);

3) la popolazione scolastica (…) usufruisce quasi esclusivamente del vettore ferroviario; analogamente gli operai e gli impiegati, per le loro attività di lavoro e di ufficio;

4) (…) per alcune categorie di aziende è particolarmente sentita la necessità del servizio merci ferroviario (cantine sociali, stabilimenti vinicoli); analoghe necessità sentono i numerosi coltivatori diretti e produttori vinicoli per il trasporto di piccole partite della propria produzione;

5) gli interessati mercatali delle zone interessate sono intimamente legati alla esistenza stessa delle FF.SS. (…)

6) non tutte le vie di comunicazione stradale in atto, colleganti i centri serviti dalle FF.SS. con il capoluogo, sono praticabili d'inverno (…) per il loro fondo insidioso e sdrucciolevole che rende pericoloso il transito. In tale caso è evidente come la preferenza dell'utente volga nettamente a favore del vettore ferroviario;

7) la popolazione delle zone servite dalle linee in discussione, essenzialmente agricola, è pervasa dallo stato d'animo di chi è isolato, di chi si sente un po' dimenticato dall'autorità costituita. Causa questa non ultima dello spopolamento delle campagne da tempo in atto nella nostra Provincia. Pertanto, l'eventuale soppressione delle linee ferroviarie potrebbe ulteriormente accentuare questo senso di disagio e di distacco (…)"[74]

[74] *Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico*, 1959, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

4.5 IL DECLINO DEL SERVIZIO E LA CHIUSURA

"Il fischio del treno raggiungeva ogni sperduto paese. Poi vennero il boom economico, la gomma e la dismissione delle linee. Guardo la carta ferroviaria, disegna un corpo scarnificato, senza più capillari, ridotto alle arterie[75]."

Nonostante i lavori di ammodernamento, nel 1985 la ferrovia rischiò nuovamente la chiusura a causa dei costi dovuti al numeroso personale necessario[76]. Di conseguenza a partire dalla fine del decennio il segnalamento e i passaggi a livello vennero automatizzati, e ad eccezione delle stazioni di Cavagnolo-Brusasco e Montiglio-Murisengo tutti i binari di incrocio furono rimossi[77], rendendo le stazioni impresenziate ed eliminando quasi interamente il personale[78]. Nonostante l'ancora buona frequentazione, l'atmosfera delle stazioni cambiò totalmente: da luoghi curati e rappresentativi esse divennero spazi trascurati e spesso degradati[79]. Dopo l'alluvione del 1994 la ferrovia rimase interrotta per sei anni tra Cocconato e Chivasso, con un servizio sostitutivo su gomma, cui seguì

[75] Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, p. 115
[76] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, p. 229
[77] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 365
[78] Idem, pp. 365-366
[79] Borello, *testimonianza*



Immagine 43: stazione di Brozolo nel 1993, ridotta a fermata impresenziata in seguito all'automazione degli impianti.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

una progressiva disaffezione dell'utenza e il declino del servizio nel decennio successivo. Alla fine del '900 la composizione sociale e demografica del territorio era nuovamente mutata. L'agricoltura divenne più specializzata mentre il settore industriale subì una riduzione[80], ma lo spopolamento è proseguito con percentuali elevate. Tra il 1981 e il 2024 Asti e Chivasso presentano una popolazione stabile, mentre i comuni ad esse limitrofi mostrano un'inversione di tendenza, dovuta al fenomeno della periurbanizzazione e alla ricerca di condizioni di vita migliori rispetto alla città. Non si è fermato invece lo spopolamento dei comuni più interni, come visibile nella ***cartografia 16***. In questo contesto l'alluvione del 1994 distrusse due arcate del ponte sul Po, limitando per sei anni il servizio ferroviario tra Asti e Cocconato ed esercendo il restante tratto fino a Chivasso con autobus. La riapertura della ferrovia nel suo intero percorso non coincise con un ritorno al servizio precedente, in quanto il contesto economico e sociale era gradualmente mutato: il servizio ferroviario venne ridotto, con la sospensione nei mesi estivi, la sostituzione di alcune corse con bus e la chiusura della fermata di Sessant. L'unica miglioria è stata l'introduzione dei nuovi treni Aln 502 "*Minuetto*" nel 2006[81].

"Più che definire le ferrovie secondarie rami secchi, sarebbe opportuno comprendere quanto determinate decisioni politiche abbiano fatto seccare i rami."[82]

[80] Subbrero e Rapetti, *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, p. 17
[81] Vaschetto, *Treni e ferrovie del Piemonte*, pp. 84-85
[82] Marco Moriconi, *testimonianza*



Immagine 44: autotreni "Minuetto" presso la stazione di Cavagnolo-Brusasco nel 2008.

Fonte: Beppe Sinchetto, in Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 156.

Le ragioni del calo di utenza sono complesse, tuttavia è possibile risalire ad alcune delle cause dai racconti di chi ha vissuto le trasformazioni di quel periodo:

- **"La riduzione degli impiegati nelle industrie e l'aumento dell'età media hanno ridotto il pendolarismo lavorativo e studentesco" [83];**
- **"Al tempo stesso, la riduzione del servizio ha disincentivato la popolazione ad utilizzare il treno, e l'aumento della motorizzazione privata ha reso preferibile l'automobile"[84];**
- **"La sostituzione di alcune corse con autobus, aventi fermate in punti diversi rispetto al treno, ha reso il servizio più scomodo soprattutto per chi si recava in stazione in automobile"[85];**
- **"Un servizio strutturato esclusivamente per l'utenza studentesca senza treni nei giorni non scolastici non permette di intercettare le restanti esigenze di mobilità, con il risultato che perfino i ferrovieri erano costretti ti ad utilizzare l'automobile a causa**



Immagine 45: studenti scesi dal treno alla stazione di Cavagnolo-Brusasco nel 2008.

Fonte: Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 153.

[83] Cognasso, *testimonianza*
[84] Cognasso, *testimonianza*
[85] Borello, *testimonianza*

degli orari incompatibili"[86];

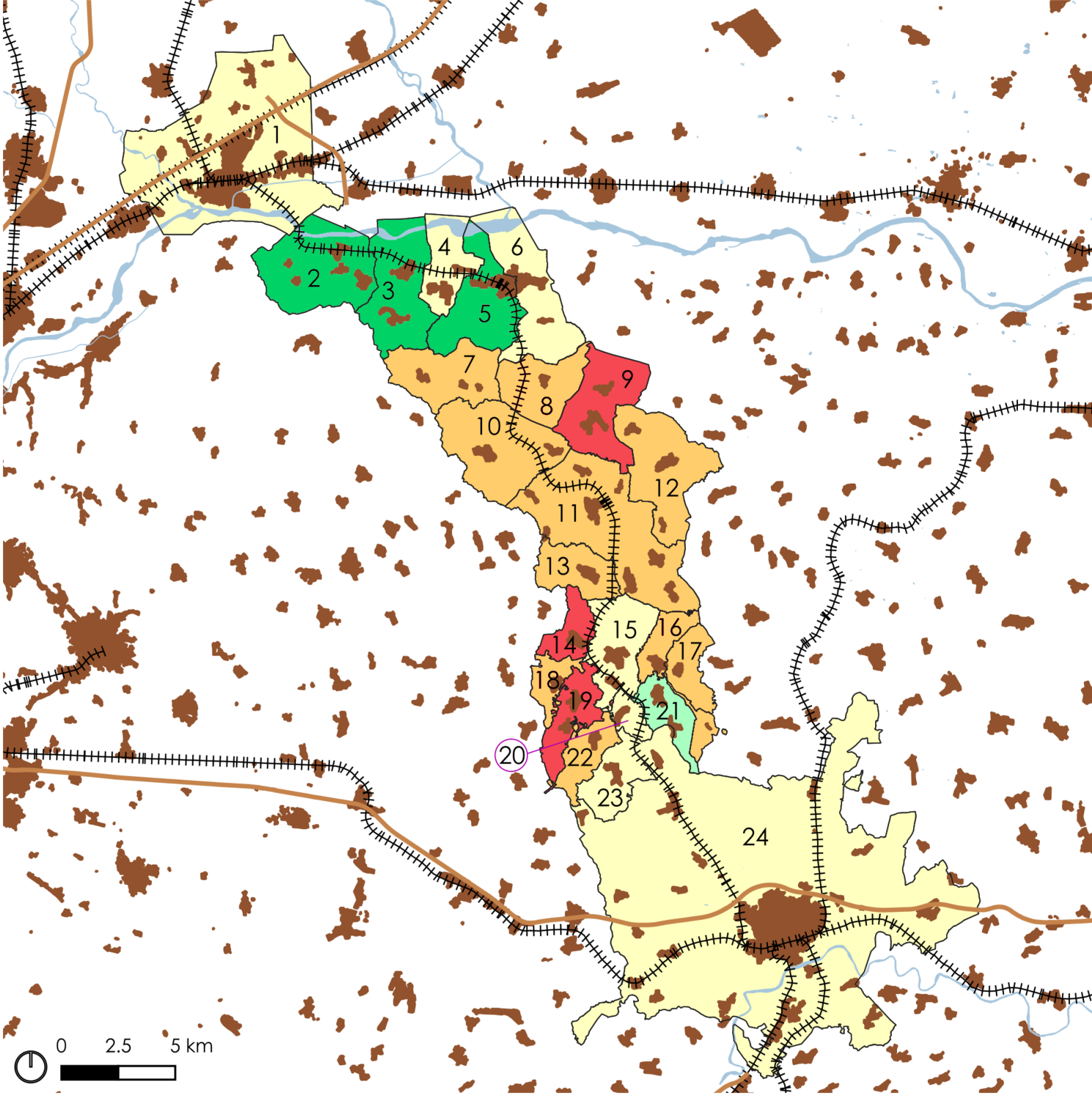
- **"Negli ultimi mesi di servizio le soppressioni dei treni erano particolarmente frequenti e apparentemente casuali, rendendo la ferrovia inaffidabile"[87]. Tali soppressioni erano giustificate da motivi tecnici non meglio specificati, ed erano concentrate soprattutto sulle dodici ferrovie sospese nel 2012, segno di una ridotta attenzione al servizio sulle linee per le quali si prospettava la chiusura"[88].**

Il calo di utenza può quindi essere ricondotto sia alle trasformazioni strutturali della società sia al progressivo ridimensionamento del servizio, che contribuì a disincentivarne l'utilizzo. Per quanto la riduzione dell'offerta sia ascrivibile ad una riduzione della domanda, va ricordato che è anche l'offerta a generare

COMUNE	Popolaz. 1971	Popolaz. 2024	Variazione %
1) Chivasso	25807	26118	1%
2) San Sebastiano da Po	1355	1881	39%
3) Lauriano	1150	1881	64%
4) Monteu da Po	772	838	9%
5) Cavagnolo	1694	2315	37%
6) Brusasco	1500	1499	0%
7) Moransengo-Tonengo	467	399	-15%
8) Brozolo	575	444	-23%
9) Robella	695	438	-37%
10) Cocconato	1651	1436	-13%
11) Montiglio Monferrato	1808	1486	-18%
12) Murisengo	1590	1271	-20%
13) Cunico	553	432	-22%
14) Cortanze	366	256	-30%
15) Montechiaro d'Asti	1362	1258	-8%
16) Villa San Secondo	505	387	-23%
17) Corsione	231	201	-13%
18) Soglio	173	129	-25%
19) Camerano Casasco	596	396	-34%
20) Chiusano d'Asti	234	254	9%
21) Cossombrato	396	506	28%
22) Cinaglio	451	405	-10%
23) Settime	505	544	8%
24) Asti	76151	73401	-4%

Tabella 5: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1971 e il 2024

[86] Cognasso, *testimonianza*
[87] Didier, *testimonianza*
[88] Giorgio Stagni, *La Regione Piemonte chiude il 24% della propria rete ferroviaria – Cronaca di uno scempio*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», giugno 2012 [stagniweb.it/piem12.htm]



LEGENDA

Comuni oggetto di analisi

- Decremento popolazione superiore al -30%
- Decremento popolazione tra il -10% e il -30%
- Stabilità popolazione tra il -10% e il +10%
- Incremento popolazione tra il +10% e il +30%
- Incremento popolazione superiore al +30%

- Rete autostradale
- Rete ferroviaria
- Idrografia principale
- Aree urbanizzate

Cartografia 17: variazione demografica nei comuni analizzati tra il 1971 e il 2024

utenza purché il territorio presenti una domanda di mobilità.

"Il risultato di questo circolo vizioso è evidente nel caso della stazione di Cunico-Scandeluzza, da cui negli anni '80 circa trenta pendolari si recavano quotidianamente ad Asti mentre nel 2010 i viaggiatori stabili nella stessa direzione non erano più di tre o quattro. Questo non significa che non vi sia una domanda di mobilità verso il capoluogo di provincia: la stessa riduzione del servizio ferroviario sono avvenute anche sulle altre linee afferenti alla città di Asti, e non è un caso che siano aumentati i problemi di traffico, carenza di parcheggi e inquinamento atmosferico"[89].

Nel 2011 il servizio non risultava particolarmente appetibile per l'utenza: erano previste cinque coppie di treni nei giorni settimanali e tre il sabato, con grossi buchi d'orario e bus sostituivi nei giorni non scolastici[90]. Infine il primo settembre dello stesso anno la circolazione ferroviaria venne sospesa sull'intera linea a causa di problemi strutturali nella galleria di Brozolo[91], la cui risoluzione venne ritenuta troppo onerosa e rimandata a data da destinarsi[92]. La situazione di stallo durò solamente un anno, in quanto nel 2012 la Regione Piemonte decise di sospendere il servizio sulla Asti-Chivasso e altre undici ferrovie piemontesi[93] a causa di difficoltà economiche[94].



Immagine 46: passaggio a livello presso Sant'Anna Robella nel 2013, con le sbarre rimosse e sullo sfondo il ripetitore telefonico installato l'anno precedente.

Fonte: Google Maps Street View

[89] Piero Cognasso, *testimonianza*

[90] Agenzia Mobilità Piemontese, *Studio servizio ferroviario Chivasso-Asti*, 2017, p. 6 [mtm.torino.it/wp-content/uploads/attachments/s_chivasso-asti_v-1-3.pdf]

[91] Idem, p. 7

[92] Maurizio Tropeano, *Ultima fermata per i treni fantasma*, in «La Stampa Torino», 1 giugno 2012 [https://www.lastampa.it/torino/2012/06/01/news/ultima-fermata-per-i-treni-fantasma-1.36466898/]

[93] Gabriele Cattaneo, *Regione Piemonte taglia 12 linee*, in «Ferrovie.it – News ferroviarie», 26 giugno 2012 [https://www.ferrovie.it/portale/articoli/2907]

[94] Paolo Hutter, *Piemonte, interrotte 12 linee ferroviarie. Cota "Squilibrio tra costi e ricavi"*, in «Il Fatto Quotidiano», 16 giugno 2012 [https://www.ilfattoquotidiano.it/2012/06/16/piemonte-interrotte-12-linee-ferroviarie-cota-squilibrio-tra-costi-e-ricavi/265431/]

Paradossalmente nella primavera 2012 lungo tali ferrovie erano stati installati nuovi costosi apparati di sicurezza, che nel caso della Asti-Chivasso vennero installati diversi mesi dopo il transito dell'ultimo treno[95].

La chiusura della ferrovia al servizio viaggiatori ordinario nel 2011 ha comportato una serie di conseguenze dal punto di vista sociale e in merito alla salvaguardia del patrimonio culturale. La sospensione del servizio ha determinato il progressivo degrado materiale dell'infrastruttura[96], incidendo sulla conservazione e sulla leggibilità delle sue componenti storiche e patrimoniali. Nonostante le tracce dei percorsi ferroviari permangano per decenni sul territorio, già dopo pochi anni di abbandono le infrastrutture diventano meno riconoscibili fino a ridursi ad elementi lineari di vegetazione incolta. Anche nel caso della Asti – Chivasso il sedime è andato incontro ad un rapido degrado, accentuato dalle caratteristiche morfologiche ed agroforestali del territorio: la crescita di vegetazione spontanea e alcune frane lungo il tracciato hanno danneggiato l'infrastruttura, complicando qualsiasi opzione di recupero.



Immagine 47: stazione di Montiglio-Murisengo nel 2013, con i binari invasi dalla vetazione spontanea

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

Si è progressivamente indebolito il legame tra il territorio, le comunità locali e le stazioni: alcune di esse sono state riutilizzate per altre funzioni, mentre altre sono diventate luoghi abbandonati e degradati. Questo legame si esprime anche

[95] Giorgio Stagni, *Piemonte – Dettagli di uno scempio,* in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», 2013 [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?File=piemsta1&Iniziol=1&Righel=100]
[96] Vaschetto, *Treni e ferrovie del Piemonte* p. 86

attraverso l'abitudine della popolazione ad utilizzare o meno un mezzo di trasporto, con l'effetto di non percepirne più l'esigenza e l'utilità: già il servizio ridotto degli anni precedenti aveva contribuito a disaffezionare l'utenza, con il risultato che l'assenza di un mezzo pubblico sostenibile ed accessibile non venga più percepita come un diritto negato. Il servizio sostitutivo con autobus infatti non è stato in grado di rimpiazzare adeguatamente il trasporto su rotaia, per la minore accessibilità dei mezzi, l'impossibilità di trasportare biciclette e i rallentamenti dovuti al traffico nelle città capolinea.

È anche andata perduta la funzione sociale e aggregativa rappresentata dal treno. Il viaggio svolgeva una funzione importante per i pendolari, il cui significato non è stato rimpiazzato adeguatamente da altri mezzi di trasporto:

"Per i giovani il viaggio in treno verso le scuole era un momento di aggregazione, non solo tra i ragazzi di ogni paese ma anche tra persone di comuni diversi, creando conoscenze che altrimenti non si sarebbero create. Le caratteristiche dei treni facevano stare i ragazzi in uno spazio ristretto che però non costringeva a stare fermi: potendo girare per il treno si creava un'atmosfera un po' da pub, un momento di vita intensa e chi voleva approfittarne per studiare non riusciva a causa del rumore e del caos. Una situazione molto diversa dal viaggiare seduti su un bus con sedili in fila «stile aereo» o dall'essere accompagnati in macchina dai genitori. Questo senso di isolamento durante il viaggio è oggi ancora più enfatizzato dalla diffusione di cellulari e cuffiette"[97].

Infine anche il costo del servizio, addotto dall'amministrazione regionale quale motivo della sospensione, è basato su dati che si prestano a diverse interpretazioni[98]. Pur senza entrare nel dettaglio e tenendo a mente che le finanze pubbliche vadano allocate saggiamente, occorre ricordare che trattandosi di un servizio pubblico i costi monetari non sono l'unica variabile in gioco, e che il finanziamento regionale non è destinato ai singoli passeggeri bensì al garantire a

[97] Moriconi, *testimonianza*

[98] Giorgio Stagni, *Abruzzo e Piemonte, due storie da vergognarsi*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», settembre 2012 [https://www.stagniweb.it/sulmona2.htm]

tutti i cittadini la possibilità di spostarsi[99]. Le comunità locali e la politica locale continuarono a chiedere la reintroduzione del servizio ferroviario[100] o in alternativa il riutilizzo dell'infrastruttura come pista ciclabile[101]. In particolare nel 2018 la Regione Piemonte ipotizzò il ripristino del traffico passeggeri tra Chivasso e Brozolo[102], caratterizzato da una maggiore domanda di mobilità e riattivabile con costi ridotti[103], ma tale possibilità non venne attuata.

[99] Andrea Malan, *Tagli al trasporto regionale: quanto costano davvero i treni dei pendolari?*, in «Il Sole 24 ore», 21 giugno 2012, [https://st.ilsole24ore.com/art/notizie/2012-06-21/tagli-trasporto-regionale-quanto-134059.shtml]

[100] Piero Meaglia, *Così la politica ha ucciso la linea ferroviaria Chivasso-Asti*, in «Giornale La Voce», 20 luglio 2016, [https://www.giornalelavoce.it/news/blog/222080/chivasso-cosi-la-politica-ha-ucciso-la-linea-ferroviaria-chivasso-asti.html]

[101] Marina Rissone, *Cocconato: "La pista ciclabile sulla ex ferrovia è una grande opportunità"*, in «La Stampa», 10 marzo 2021 [https://www.lastampa.it/asti/2021/03/10/news/cocconato-la-pista-ciclabile-sulla-ex-ferrovia-e-una-grande-opportunita-1.40005765/]

[102] Maurizio Sala, *I treni ripartiranno sulla Chivasso Asti ma solo nel Torinese fino a Brozolo*, in «La Stampa», 17 settembre 2018 [https://www.lastampa.it/asti/2018/09/17/news/i-treni-ripartiranno-sulla-chivasso-asti-ma-solo-nel-torinese-fino-a-brozolo-1.34045694/]

[103] Agenzia Mobilità Piemontese, *Studio servizio ferroviario Chivasso-Asti*, p. 5

4.6 LA RIAPERTURA: RINASCITA DELLA FERROVIA

"Lo smantellamento delle linee ferroviarie minori è un danno e un tema non eludibile da chi ne ha la responsabilità. L'unità del Paese trova un aspetto di fragilità, per la rarefazione dei servizi e lo smantellamento di infrastrutture realizzate con sacrificio in passato."[104]

La situazione è cambiata nel 2021, quando la ferrovia venne inclusa nel progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS, che in pochi mesi completò i lavori di ripristino necessari[105] rimettendo in funzione la ferrovia. In questo modo il 2 ottobre 2022 è stato possibile riaprire la ferrovia al transito di convogli turistici[106].

La destinazione di questi primi treni è stata Montiglio-Murisengo, scelta a causa della Fiera Nazionale del Tartufo di Montiglio Monferrato e diventata negli anni seguenti la meta preferenziale per i convogli turistici. Sono state inoltre organizzate alcune giornate dedicate al viaggio sui ferrocicli[107]. Altri treni sono

[104] Sergio Mattarella, *intervento all'assemblea Anci del 20 novembre 2024*, in in «Giornale La Voce», 25 novembre 2024, [https://www.giornalelavoce.it/news/attualita/553333/dal-discorso-di-mattarella-una-nuova-speranza-per-la-riattivazione-delle-linee-ferroviarie-sospese-in-piemonte.html]

[105] Giorgio Stagni, *Che cosa ci possono insegnare le ferrovie turistiche*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», giugno 2022 [https://www.stagniweb.it/chiuse.htm]

[106] https://www.fondazionefs.it/it/treni-storici/2022/10/2/ferrovia-del-basso-monferrato.html

[107] Angelo Finiguerra, *Con i ferrocicli rivive la linea ferroviaria Chivasso-Asti,* in «Giornale La Voce», 04 settembre 2022, [https://www.giornalelavoce.it/news/ed--chivasso/470144/con-i-ferrocicli-rivive-la-linea-ferroviaria-chivasso-asti.html]

stati effettuati negli anni seguenti, definendo pacchetti di esperienze turistiche abbinate al viaggio e coinvolgendo associazioni del territorio.



Immagine 48: treno storico presso la stazione di Brozolo, restaurata dalla Fondazione FS e riportata alle condizioni di inizio '900.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

La riapertura a uso turistico ha consentito di rimettere in funzione l'infrastruttura dopo oltre un decennio di abbandono, contribuendo alla conservazione delle sue componenti materiali e alla trasmissione della memoria storica associata alla ferrovia. L'introduzione dei treni storici ha inoltre offerto una nuova modalità di fruizione dell'infrastruttura e di promozione del territorio. Le stazioni di Cavagnolo-Brusasco, Brozolo, Cocconato e Montiglio-Murisengo sono state riportate alle condizioni originarie per preservarne il patrimonio architettonico[108], ed hanno riacquisito il ruolo punto di accesso al territorio seppur solo per pochi giorni all'anno.

In particolare presso la stazione di Montiglio-Murisengo l'associazione *Co.M.I.S.* rappresenta un polo di aggregazione e valorizzazione della ferrovia mediante eventi e esposizioni sul tema.

Dal punto di vista della coesione comunitaria e del legame tra società e ferrovia invece i vantaggi sono nettamente minori: il ruolo del treno quale strumento di aggregazione sociale e mobilità pubblica non è stato in alcun modo recuperato, tuttavia il mantenimento in funzione della ferrovia rende possibile la ripresa del servizio passeggeri in futuro. Il limite di molte ferrovie turistiche è lo scarso numero di treni storici effettuati: una maggiore offerta potrebbe portare ulteriori benefici al territorio, pur dovendo considerare i costi necessari.

[108] Franco Zampicinini, *Ritorno all'originale bellezza,* in «La Nuova Provincia», 07 febbraio 2024 [https://lanuovaprovincia.it/news/attualita/281134/ritorno-alloriginale-bellezza.html]



Immagine 49: treni storici a Montiglio-Murisengo il 2 ottobre 2022.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

Sono stati valutati anche gli altri possibili scenari, quali la riapertura al trasporto ordinario, la trasformazione in pista ciclabile e il perdurare dell'abbandono. Riprendendo le considerazioni fatte in merito agli altri casi studio, le diverse opzioni di riuso influenzano non solo la conservazione materiale del patrimonio ma anche la sua percezione da parte delle comunità, e l'esito di ogni opzione è strettamente legato alle caratteristiche del territorio attraversato dalla ferrovia.

Il ripristino del servizio passeggeri regolare renderebbe nuovamente disponibile al territorio un mezzo di trasporto pubblico, e non precluderebbe l'effettuazione di treni turistici. Un servizio ferroviario efficiente fornirebbe alla popolazione un'opzione di trasporto accessibile e sostenibile, potenzialmente in grado di migliorare la qualità della vita e riacquisire la funzione di coesione sociale che è andata perduta. Inoltre una connessione comoda ed efficiente con le città potrebbe contrastare lo spopolamento delle aree interne, rendendo i comuni collinari maggiormente appetibili per nuovi residenti. Va tuttavia sottolineato che il ripristino della ferrovia per l'uso turistico non è sufficiente per la ripresa del servizio passeggeri ordinario: le norme relative alle ferrovie turistiche richiedono meno impianti di sicurezza, che andrebbero ricostruiti per consentire il ripristino di un servizio ferroviario regolare[109].

La trasformazione del sedime in un itinerario ciclopedonale potrebbe portare benefici dal punto di vista turistico, ma solo in alcune stagioni e per una determinata tipologia di visitatori. Le piste ciclabili su ex ferrovie si sono spesso rive-

[109] Agenzia Mobilità Piemontese, *Interventi infrastrutturali necessari per il ripristino delle linee ferroviarie sospese*, 28 marzo 2025, p. 6 [mtm.torino.it/wp-content/uploads/piani-e-progetti/progetti-a-scala-regionale/S_INTERVENTI_INFRASTRUTTURALI.v.4.0.pdf]

late elementi di valorizzazione turistica per i territori e presentano il vantaggio di essere sostanzialmente pianeggianti, tuttavia l'orografia e la distribuzione insediativa del Monferrato renderebbero difficilmente accessibili le attrattive turistiche del territorio lontane dal percorso ferroviario. Tale distanza potrebbe vanificherebbe il vantaggio della planarità del percorso, in quanto per raggiungere i luoghi di interesse sarebbero necessarie lunghe deviazioni dal dislivello non irrilevante.

La trasformazione in pista ciclabile sarebbe un intervento irreversibile, la cui realizzazione e manutenzione sarebbe interamente a carico dei piccoli comuni attraversati. Infine, come già specificato ogni utilizzo non ferroviario del sedime è vincolato alla dismissione ministeriale della ferrovia, motivo per cui tale opzione non appare concretamente realizzabile. In merito alla dimensione valoriale e patrimoniale, nonostante l'utilizzo differente un itinerario ciclabile potrebbe testimoniare il passato della ferrovia e sviluppare nuovi flussi turistici, tuttavia la funzione sociale rischierebbe di essere ulteriormente compromessa. In territori dalla densità insediativa scarsa e diffusa la mobilità ciclabile rischia di non rappresentare una reale alternativa di trasporto, e le stazioni andrebbero incontro alla perdita del legame con le comunità locali.

Il terzo scenario possibile è il persistere dell'abbandono a causa di lunghe indecisioni politiche o insufficienti disponibilità finanziarie, con il risultato di rendere sempre più complicato ogni tipo di recupero. Il decadimento dell'infrastruttura infatti si aggrava con il passare degli anni, rendendo i progetti di riuso sempre più onerosi e tecnicamente complessi. Dopo diversi decenni di abbandono un eventuale recupero per la circolazione ferroviaria richiederebbe la ricostruzione completa dell'infrastruttura, e anche una trasformazione in itinerario ciclopedonale dovrebbe fare i conti con il decadimento materiale del sedime. La ferrovia continuerebbe ad essere rintracciabile nel paesaggio, ma rendendo progressivamente più difficile la conservazione e la leggibilità delle componenti materiali dell'infrastruttura e delle relazioni che ne testimoniano il valore storico e patrimoniale.

4.7 L'ARCHITETTURA DEI FABBRICATI FERROVIARI

Poi ci sono le stazioni; (...) chi esplora e fotografa la ferrovia rimane affascinato nel ritrovare una compattezza stilistica tra il treno e la sua stazione.

È qualcosa che oggi si legge sempre più con difficoltà, moltissime stazioni sono diventate un guscio vuoto, spesso ricoperto di scarabocchi, con i binari ridotti al minimo, (...) riducendo quella singolare, arcaica atmosfera di stazione[1].

Le stazioni sono i luoghi di interfaccia fisica e simbolica tra infrastruttura, territorio e comunità. Esse sono il luogo in cui le persone usufruiscono dei servizi offerti, e spesso a partire dalle stazioni si svilupparono nuovi nuclei edificati con consistenti trasformazioni della struttura insediativa territoriale[2]. Come già ac-

[1] Giorgio Stagni, *Orizzonte Ferrovia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», luglio 2006 [https://www.stagniweb.it/Foto6.asp?File=orizzf&Tipo=index&Righe=150]
[2] Maggi, *Le Ferrovie*, pp . 69-73

cennato, le stazioni rappresentano inoltre una componente significativa del patrimonio costruito ferroviario: le loro caratteristiche architettoniche e tipologiche possono riflettere il contesto storico, socio-economico e costruttivo nel quale furono realizzate e contribuire al riconoscimento del loro valore patrimoniale. Lungo le linee secondarie le stazioni si discostano spesso dallo stile monumentale degli scali maggiori, instaurando una relazione più diretta con i caratteri architettonici e costruttivi del territorio attraversato. I fabbricati ferroviari possono essere letti, in questo senso, come parte di un più ampio ecosistema valoriale, nel quale architettura, infrastruttura, paesaggio, memoria e pratiche delle comunità concorrono, attraverso le loro reciproche relazioni, alla costruzione del valore patrimoniale della ferrovia. Questo aspetto differenzia le stazioni storiche da quelle costruite o restaurate in epoche più recenti, in quanto negli ultimi decenni lo stile degli impianti è stato uniformato. Anche le case cantoniere spesso richiamano l'architettura vernacolare dei luoghi, ed in questo caso si tratta di una tipologia edilizia ormai totalmente in disuso.

Anche i fabbricati della Asti-Chivasso presentano caratteristiche architettoniche peculiari. Tutte le stazioni ferroviarie e gli edifici di servizio (ad esclusione dei due capolinea, aventi origini differenti) sono caratterizzati da un'architettura sobria e dignitosa, denotante accuratezza nella composizione progettuale e nella scelta dei materiali. Lo stile architettonico ideato dall'ingegnere svizzero Jacques Sutter presenta un'unione tra stilemi tardo ottocenteschi e tratti liberty, rivisitando le forme delle tradizionali ville rurali e cascine piemontesi[3], con un risultato ritenuto all'epoca ***"moderno, semplice e grazioso nel suo insieme"***[4]. Particolari inusuali sono l'asimmetria delle facciate e le ampie differenze tra il prospetto lato strada e quello lato ferrovia, oltre alla compresenza di aperture ad arco e aperture ad architrave. Nonostante le differenze, la presenza di lesene, fasce marcapiano, contorni delle aperture in mattoni a vista e la

[3] Giorgio Stagni, *Che cosa ci possono insegnare le ferrovie turistiche*
[4] Copia del giornale «Il Cittadino» del 20 ottobre 1912, Archivio Storico di Asti, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28

tinteggiatura giallo ocra unificano compositivamente i fabbricati. Inoltre in tutti gli edifici i mattoni a vista compongono un ampio bordo che contorna ognuno dei prospetti e riveste fino ad altezza d'uomo i piani terra. Le coperture sono a falde con tegole marsigliesi, ed i serramenti dei piani terra sono completati da inferriate con decorazioni in ferro battuto. Lo stesso stile architettonico si ripete anche negli altri fabbricati della ferrovia[5]. Come fece osservare il quotidiano «La Stampa» nell'edizione del giorno successivo all'inaugurazione:

"il progettista Jacques Sutter vi pose tutto l'ardore della sua anima d'artista. Ciò che (...) colpisce di più nel percorrere la nuova linea (...) è un senso di armonica lietezza trasparente dalla grazia civettuola dei caselli per guardiani e dei fabbricati delle stazioni che, nel fondo delle valli o aggrappati al breve pendio d'una collina, fondono in sé il gusto di una semplice arte nostrana e la deliziosa visione del paesaggio, in certi punti di una strana ed intensa coloritura elvetica"[6].

Tutti i fabbricati presentano le stesse caratteristiche distributive e tipologiche, mentre le dimensioni variano a seconda dell'importanza della località servita e del traffico previsto. Complessivamente si individuano quattro tipi di fabbricati viaggiatori e due tipologie di case cantoniere, che testimoniano la varietà tipologica presente lungo la linea.

Le stazioni maggiori presentano un fabbricato viaggiatori di grandi dimensioni, un magazzino merci, un edificio per i servizi igienici e in alcuni casi una torre piezometrica. Tale schema è riscontrabile nelle stazioni di Cavagnolo-Brusasco, Cocconato, Montiglio-Murisengo e Montechiaro d'Asti. Lato ferrovia i fabbricati viaggiatori presentano una facciata simmetrica suddivisa da cinque aperture: al primo piano esse sono identiche, mentre al piano terra i due ingressi posti alle estremità sono costituiti da una larga porta ad unico battente affiancata da due finestre e sormontata da un ampio sopraluce ad arco, componendo nell'insieme un unico portale. Le tre aperture centrali del piano terra presen-

[5] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento,* p. 355
[6] Silvio Bertotto, *Da Chivasso ad Asti in terza classe*, in «Giornale la Voce», 21 settembre 2024 [https://www.giornalelavoce.it/attualita/545964/da-chivasso-ad-asti-in-terza-classe.html]

tano un analogo sopraluce di dimensioni minori, ma le porte sono formate da due battenti. Inoltre una larga pensilina in lastre metalliche grecate sovrasta il marciapiede, installata all'altezza del primo piano con una struttura in ferro ad elementi chiodati. Il lato strada invece è caratterizzato da una torretta in stile liberty costituita da un volume emergente sull'angolo dell'edificio. Al centro del prospetto l'accesso all'atrio della stazione è costituito da un portale a due battenti con sopraluce ad arco, e le due finestre adiacenti presentano le medesime dimensioni. I due prospetti laterali invece presentano tre aperture per piano di dimensioni differenti simmetricamente distribuite. Il fabbricato merci è costituito da un semplice volume dal tetto a quattro falde, con ingresso principale sul prospetto minore e due aperture sui prospetti maggiori, affiancate lato ferrovia dal piano caricatore e da un breve binario tronco. Completano la stazione un piccolo edificio adibito a servizi igienici stilisticamente coerente con il resto del complesso e una torre piezometrica nelle stazioni di Montiglio-Murisengo e Cavagnolo-Brusasco[7]: nel primo caso essa è situata all'interno dello scalo merci, mentre nel secondo si trova a sud del deviatoio lato Asti.



Immagine 50: vista d'insieme della stazione di Montiglio-Murisengo nel 1993.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0



Immagine 51: prospetto lato strada della stazione di Montechiaro d'Asti.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

[7] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 354-360

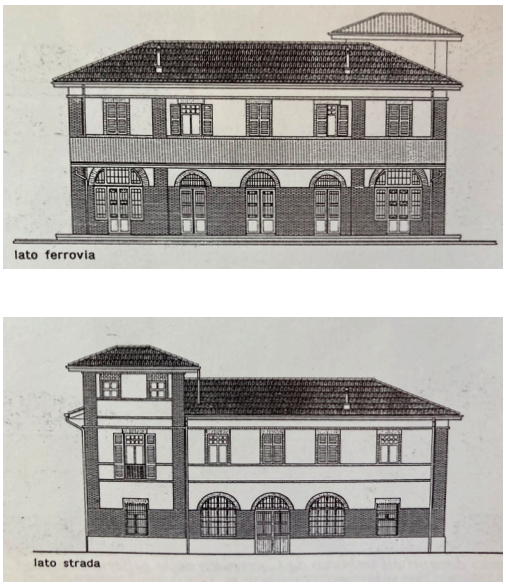


Immagine 52: prospetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni maggiori.

Fonte: disegni di Pierluigi Guarrera, in Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 356-357

Le stazioni di dimensione medio-grande presentano un'organizzazione simile alle precedenti ma con edifici di dimensioni minori: si tratta delle stazioni di San Sebastiano Po, Lauriano, Brozolo, Chiusano-Cossombrato e Serravalle d'Asti. Lato ferrovia la facciata è simmetrica, caratterizzata al piano terra da tre portali analoghi a quelli delle stazioni maggiori e una corrispondente tettoia, ed ogni portale è sovrastato al primo piano da due finestre per un totale di sei aperture molto vicine tra loro. Lato strada la facciata è suddivisa in tre campi asimmetrici, dei quali quello centrale costituito da un corpo di altezza maggiore: esso presenta al piano terra un grande portale di accesso all'atrio interno, una semplice finestra al primo piano e tre piccole aperture per il sottotetto. Un prospetto laterale ha tre aperture simmetriche per piano, mentre nell'altro è presente al primo piano una serie di quattro piccole finestre a forma di monofora, contornate e separate tra loro da un bordo di mattoni. Il fabbricato dei servizi igienici è analogo alle stazioni della prima tipologia, mentre il magazzino merci ha dimensioni dimezzate rispetto ai precedenti con una sola apertura lato ferrovia[8].



Immagine 53: fabbricato viaggiatori della stazione di Serravalle d'Asti.

Fotografia di Gabriele Balestrino

[8] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 354-360



Immagine 54: prospetto lato ferrovia della stazione di Brozolo dopo il restauro del 2022.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

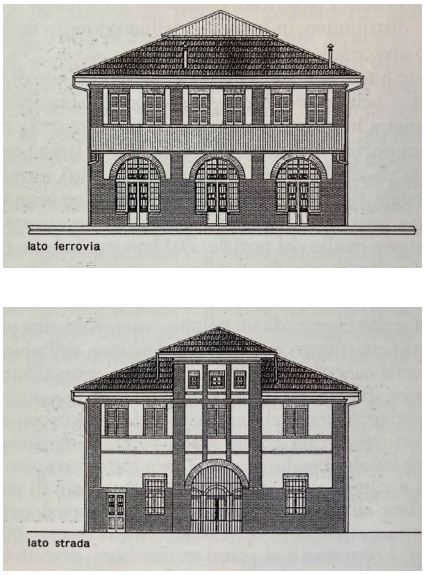


Immagine 55: prospetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni medio-grandi.

Fonte: disegni di Pierluigi Guarrera, in Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 356-357

Per quanto riguarda le stazioni di dimensione medio-piccola, il magazzino merci è adiacente al fabbricato viaggiatori: si tratta di una configurazione diffusa sulle linee complementari a scartamento ridotto ma rarissima sulla rete ferroviaria statale. Sulla Asti-Chivasso tale peculiarità caratterizza le stazioni di Cunico-Scandeluzza e Settime-Cinaglio-Mombarone. Lato ferrovia sono presenti tre aperture per piano non simmetriche con al piano terra uno dei già descritti portali, mentre lato strada al piano terra è presente una piccola porta e un portoncino a due ante con sopraluce ad arco, più tre finestre e una minuscola apertura al primo piano. Il magazzino merci è di dimensioni molto contenute con un portone su ognuno dei tre lati, tetto a due falde e un breve piano caricatore con il corrispondente binario tronco. Anche il fabbricato dei servizi igienici ha dimensioni minori rispetto a quelli presso le stazioni maggiori[9].

[9] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 354-360



Immagine 56: prospetto lato ferrovia della stazione di Cunico-Scandeluzza.

Fonte: F.Ceragioli, Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0



Immagine 58: prospetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni medio-piccole.

Fonte: disegni di Pierluigi Guarrera, in Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 356-357



Immagine 57: vista d'insieme della stazione di Settime-Cinaglio-Mombarone, fotografata il 30 maggio 2011 dalla cabina di uno degli ultimi treni regolari.

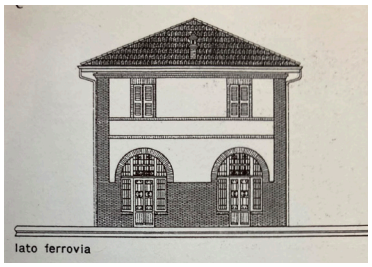
Fonte: Fotografia di Mario Didier, in in Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 156

Lungo la ferrovia sono presenti anche due stazioni ancora più piccole: Monteu da Po e Sessant. Le dimensioni del fabbricato viaggiatori sono identiche a quello precedente ma prive dell'annesso magazzino in quanto non dotate di scalo merci. Lato strada il prospetto è simile alla tipologia medio-piccola mentre lato ferrovia sono presenti due campi simmetrici, entrambi con finestra al piano primo e i soliti portali al piano terra. I prospetti laterali sono entrambi simmetrici con due aperture per piano.



Immagine 59: fabbricato viaggiatori della stazione di Sessant.

Fotografia di Gabriele Balestrino



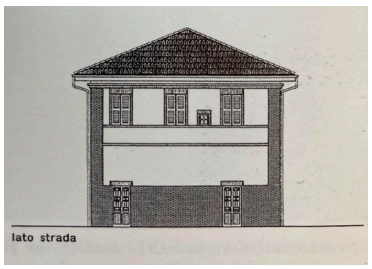


Immagine 60: prospetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni minori.

Fonte: disegni di Pierluigi Guarrera, in Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 356-357

Infine sono degne di nota le case cantoniere, anche dette caselli ferroviari. Generalmente si tratta di costruzioni modeste senza peculiarità architettoniche, ma sulla Asti-Chivasso sono anch'esse coerenti con lo stile delle stazioni. Sono presenti due tipi di case cantoniere: una maggiore con funzione di magazzino e alloggio per il casellante e una minore solamente per l'alloggio dei guardiani dei passaggi a livello[10]. Quelle di dimensioni maggiori sono caratterizzate da un'architettura particolare, in quanto lato ferrovia la simmetria delle finestre è rotta da un'ampia apertura in prossimità della scala, con lato inferiore a gradoni e quello superiore ad arco. Sull'adiacente prospetto laterale è presente l'ingresso al piano superiore, con la scala parzialmente esterna: nella maggior parte dei casi la scala è stata successivamente coperta creando un terrazzo e chiudendo l'apertura ad arco con una vetrata. Due di esse sono diventate le fermate di Sant'Anna Robella e Cocconito Bonvino[11]. Le case cantoniere minori invece sono di dimensioni nettamente più piccole e stilisticamente conformi con gli altri edifici[12].

[10] Minola, *Curiosità ferroviarie. Originalità delle ferrovie in Italia, in Europa e nel Mondo*, pp. 89-90
[11] *Convenzione per l'istituzione della fermata ferroviaria di Sant'Anna Robella*, 1937, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura affari generali, b. 209
[12] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, pp. 354-360



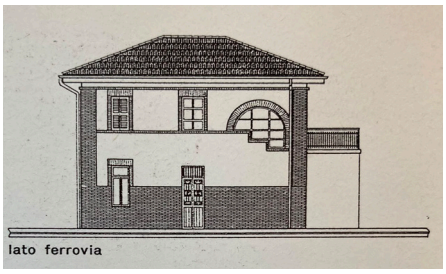
Immagine 61: fabbricato della stazione di Sant'Anna Robella.

Fonte: Google Maps



Immagine 63: casa cantoniera maggiore, presso Asti.

Fotografia di Gabriele Balestrino



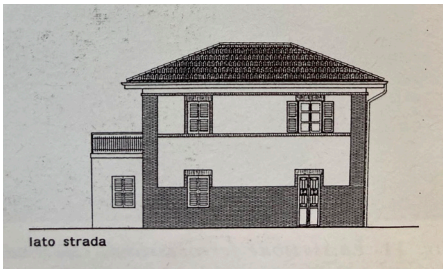


Immagine 62: prospetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni minori.

Fonte: disegni di Pierluigi Guarrera, in Zampicinini, Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento, pp. 356-357



Immagine 64: casa cantoniera minore, presso Serravalle d'Asti.

Fonte: Google Maps

Le stazioni non hanno subito trasformazioni rilevanti, e ad eccezione di ritinteggiature o piccoli ampliamenti esse conservano ancora l'ambientazione originaria di inizio '900. Dopo che l'automazione della circolazione portò alla chiu-

sura degli edifici[13] l'Ente Ferrovie dello Stato ne ipotizzò la demolizione, opzione scartata per il loro valore architettonico e per il discreto stato di conservazione che rese possibile l'affitto a privati[14]: sono numerose le stazioni riutilizzate come ristoranti, biblioteche o circoli ricreativi. Nel primo decennio del ventunesimo secolo tuttavia le stazioni vennero parzialmente ammodernate con l'installazione di una nuova segnaletica la cui visibilità ha modificato l'aspetto delle aree ferroviarie. Anche se in misura minore rispetto ad altre linee secondarie piemontesi, le stazioni della Asti-Chivasso vennero dotate di numerosi e ridondanti cartelli "*1*" anche nelle fermate più piccole ad unico binario, e di insegne "*Vietato attraversare i binari*" anch'esse ripetute diverse volte in ogni stazione[15].

Dopo lasospensione del servizio nel 2011 le stazioni non recuperate per altri usi andarono incontro ad un inevitabile degrado fino alla riapertura della ferrovia per servizi turistici. In quest'occasione le stazioni di Cavagnolo-Brusasco, Brozolo, Cocconato e Montiglio-Murisengo sono state completamente restaurate dalla Fondazione FS Italiane, compresi gli interni e i fabbricati accessori[16]: esse sono tornate all'originario splendore, ricreando un'ambientazione ferroviaria tipica di inizio Novecento coerente con i treni storici utilizzati[17]. In particolare presso la stazione di Montiglio-Murisengo ha sede l'associazione *Co.M.I.S.* che punta a valorizzarla con una mostra permanente dedicata alla ferrovia, il plastico e l'organizzazione di esposizioni ed eventi.

[13] Idem, p. 365
[14] Idem, p. 367
[15] Giorgio Stagni, *Lo spreco e la desolazione - Immagini della ferrovia moderna,* in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», 2016 [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?Tipo=index&File=desolaz&Inizio=1&Righe=100]
[16] Stagni, *Che cosa ci possono insegnare le ferrovie turistiche*
[17] Franco Zampicinini, *Ritorno all'originale bellezza*, in «La Nuova Provincia», 07 febbraio 2024 [https://lanuovaprovincia.it/news/attualita/281134/ritorno-alloriginale-bellezza.html]

4.8 STAZIONI E TERRITORIO: TRACCE DI UNA RECIPROCA INFLUENZA

Entrai nella stazione. Per fortuna il vetturino dell'unico legnetto, quello della posta, stava ancora lì a chiacchierare con gl'impiegati ferroviari: il paesello era a circa tre quarti d'ora di carrozza dalla stazione, e la via era tutta in salita. Montai sull'unico calessino sganghera-to, senza fanali; e via nel buio[1].

Le stazioni costituiscono i principali luoghi di relazione tra l'infrastruttura ferroviaria, il territorio e le comunità. Attraverso di esse la ferrovia rende accessibili i propri servizi e genera flussi di persone e merci che, nel tempo, possono contribuire alla trasformazione degli assetti insediativi e delle attività presenti nel territorio. Esse rendono accessibili alle comunità i servizi forniti dal treno, e sono in grado di generare flussi regolari di persone con una conseguente trasformazione degli insediamenti. Seppure lungo la Asti-Chivasso gli scali ferroviari gli scali ferroviari siano talvolta distanti diversi chilometri dai rispettivi paesi, soprattutto prima della motorizzazione di massa esse rappresentavano il punto di accesso privilegiato al

[1] Luigi Pirandello, in Maggi, *Le Ferrovie,* p. 71

territorio. Le stazioni erano curate e abbellite dai ferrovieri che vi abitavano, ed erano considerate un biglietto da visita dei paesi[2]: ne sono una testimonianza le cartoline della prima metà del '900, in cui le stazioni venivano raffigurate quale punto d'interesse e vanto della comunità[3]. Dall'analisi cartografica e territoriale emergono quattro modalità ricorrenti di relazione tra localizzazione degli scali e sviluppo degli insediamenti:

1. **Nei casi di Cavagnolo e Serravalle d'Asti la stazione venne localizzata già al margine del centro abitato, pertanto l'espansione insediativa non ha creato nuclei insediativi a sé stanti;**

2. **Laddove la stazione era relativamente vicina al borgo storico l'edificato si è espanso in quella direzione gradualmente, talvolta creando un insediamento continuo. Questa situazione è riscontrabile nei comuni di pianura limitrofi a Chivasso: San Sebastiano da Po, Lauriano e Monteu da Po;**

3. **Nei casi di distanze maggiori è avvenuta la nascita di una nuova borgata presso lo scalo ferroviario. Talvolta si tratta di poche case o stabilimenti produttivi, mentre altrove si sono sviluppate borgate di dimensioni maggiori. Esempi del primo caso sono le stazioni di Cunico-Scandeluzza o Brozolo, mentre la seconda casistica è riscontrabile a Montiglio-Murisengo e Montechiaro d'Asti;**

4. **Presso le fermate di Sant'Anna-Robella e Cocconito-Bonvino, istituite nel 1937, non si è sviluppato alcun insediamento. Questo è dovuto all'apertura tardiva degli scali, alla loro posizione remota e alla modeste dimensioni dei centri abitati serviti**

[2] Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, pp. 9-11
[3] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 364

Le trasformazioni associate ai singoli scali non sono sempre immediatamente riconoscibili, anche perché legate a pratiche e funzioni oggi scomparse. Le loro tracce possono tuttavia essere individuate attraverso il confronto tra fonti storiche, analisi cartografica e osservazione diretta del territorio. Queste ultime sono state riassunte in alcune cartografie autoprodotte mediante strumenti GIS. Le cartografie rappresentano inoltre i principali elementi di interesse storico e culturale del territorio, consentendo di leggere la ferrovia in relazione al più ampio sistema patrimoniale nel quale è inserita.

Le cartografie seguono i seguenti parametri interpretativi:



Sessant

Stazione di tipologia minore, chiusa al servizio viaggiatori già nel 2003 a causa del ridotto numero di viaggiatori e della compresenza dei bus urbani di Asti. La stazione ha un piccolo piazzale antistante ed è situata direttamente lungo la SP 458, immediatamente a valle del piccolo borgo storico.

Lungo la strada provinciale si è sviluppato un nucleo insediativo e produttivo lineare e disordinato, solo in parte motivato dalla presenza della stazione. A seguito di un lungo periodo di abbandono la stazione è stata acquisita e restaurata accuratamente diventando la sede della pro loco della frazione.





Immagine 65: stazione di Sessant.

Fonte: Google Maps

Serravalle d'Asti

Lo scalo ferroviario è della tipologia medio-grande, situato un centinaio di metri dalla SP 458 a cui è collegato da un caratteristico viale alberato di ippocastani. Si tratta di una delle poche stazioni poste direttamente nel centro abitato, infatti data la poca distanza tra il nucleo storico, la strada provinciale e la stazione nel corso dei decenni si è formata un'unica area urbanizzata. La stazione e lo scalo merci si presentano in buone condizioni in quanto fino a pochi anni fa erano sede di un'attività di ristorazione.





Immagine 66: stazione di Serravalle d'Asti.

Fonte: Google Maps

Settime-Cinaglio-Mombarone

Si tratta di una stazione di dimensione medio-piccola, caratterizzata dall'insolita configurazione con magazzino merci adiacente al fabbricato viaggiatori. Come suggerisce la denominazione, essa è sorta nel fondovalle a servizio di tre piccoli centri abitati localizzati in cresta alle colline limitrofe. La stazione è disposta parallelamente alla SP 458 ma in posizione rialzata rispetto alla strada, per cui è collegata alla viabilità mediante un piazzale di accesso laterale al fabbricato viaggiatori. Intorno al piazzale si è sviluppata una borgata residenziale e produttiva, dotata di esercizi commerciali di vicinato a servizio dei piccoli comuni limitrofi. L'edificio si presenta in ottime condizioni poiché fino al 2021 ospitava anch'essa un ristorante[4].

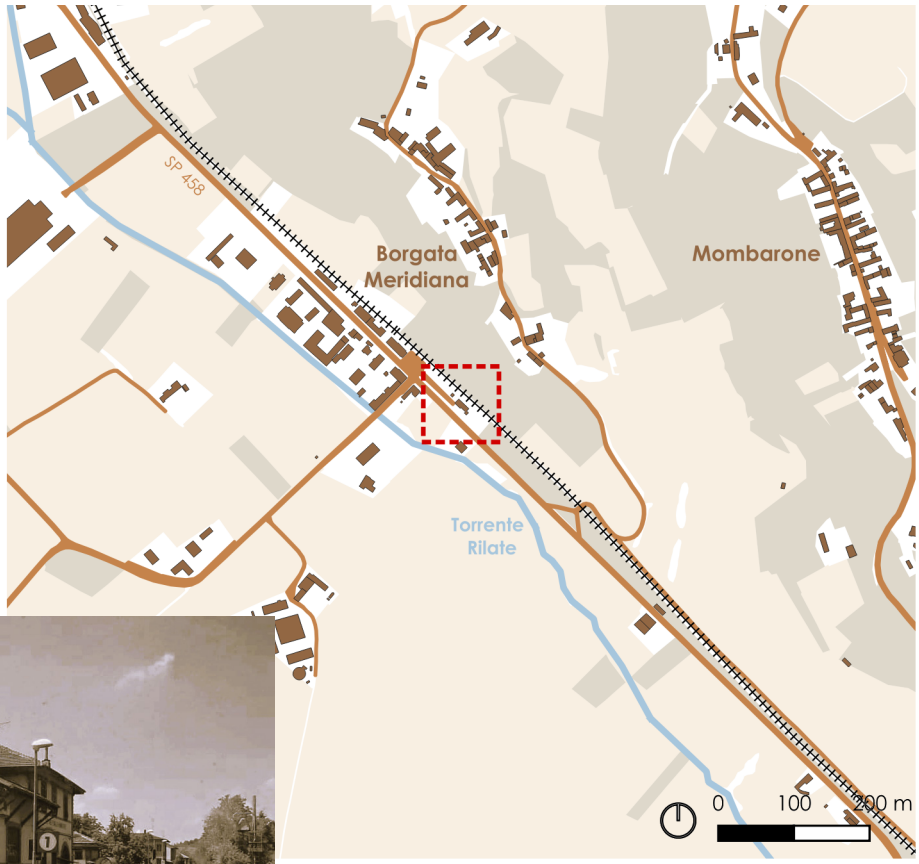




Immagine 67: stazione di Settime-Cinaglio-Mombarone.

Fonte: Fotografia di Mario Didier, in in Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 156

[4] Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 221

Chiusano-Cossombrato

Stazione di dimensioni medio-grandi, posta direttamente lungo la SP 458 tra i due comuni che le danno il nome. Lungo la strada provinciale sono presenti alcune abitazioni e attività produttive tra cui una fornace di grosse dimensioni e un mobilificio, entrambe chiusi da qualche anno. In particolare lo stabilimento della fornace è situato esattamente di fronte alla stazione. Gli edifici ferroviari sono in buono stato di conservazione: ad oggi non hanno alcun utilizzo ma a partire dal 2007 sono stati per alcuni anni sede dell'Osservatorio del Paesaggio, ente che ha organizzato mostre ed eventi presso la propria sede[5].

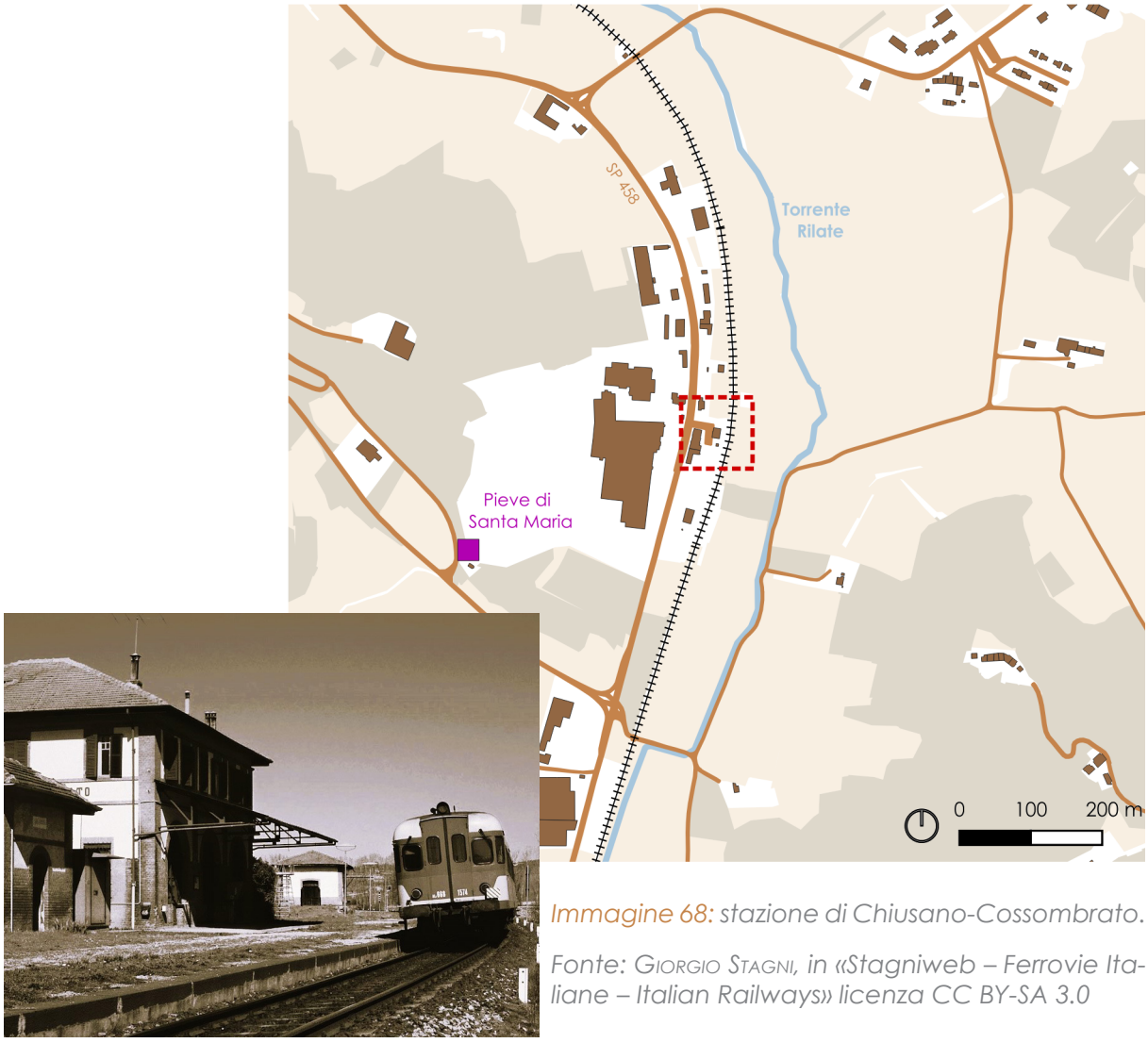


Immagine 68: stazione di Chiusano-Cossombrato.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

[5] [https://www.osservatoriodelpaesaggio.org/AZIONI%20svolte/2007/Inaugurazione%20nuova%20Sede%20Osservatorio%20(Chiusano%207%2007%2007)/Inaugurazione%20nuova%20sede%20-%20Riepilogo%20immagini.htm]

Montechiaro d'Asti

Scalo di dimensioni maggiori, situata a valle del paese di Montechiaro e appena a monte della SP 458. Il dislivello tra l'ampio piazzale antistante l'edificio e la strada provinciale viene superato mediante uno stretto collegamento sterrato. Il borgo storico di Montechiaro si trova ad appena un chilometro dallo scalo ferroviario, e presso la stazione si è sviluppato un centro abitato e produttivo di dimensioni rilevanti. Oggi il fabbricato viaggiatori è adibito a bar/ristorante, con tavoli anche all'aperto lato binari.





Immagine 69: stazione di Montechiaro d'Asti.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

Cunico-Scandeluzza

Stazione della terza tipologia, caratterizzata dall'inusuale magazzino merci adiacente al fabbricato viaggiatori. È situata lungo la SP 18, a poca distanza dall'incrocio con la SP 22 del fondovalle Versa e di fronte al piccolo piazzale sono presenti un paio di abitazioni, tra cui un elegante edificio liberty originariamente adibito ad osteria. Poche decine di metri a nord sono invece localizzati uno stabilimento di lavorazione della pietra, la distilleria Bosso[6]. e la struttura abbandonata di un mulino. In particolare la distilleria Bosso era inizialmente localizzata altrove, e all'inizio degli anni '30 venne spostata nella posizione odierna per agevolare lo spostamento delle merci utilizzando la ferrovia[7]. La stazione si presentava in condizioni precarie già prima della sospensione del servizio ferroviario, in seguito al quale la situazione di degrado si è notevolmente aggravata, ed anche le abitazioni antistanti sono in condizioni non ottimali. Nei racconti di chi ha vissuto la stazione alla fine del secolo scorso invece essa viene ricordata come un luogo affollato e vivo: fino agli anni '80 la stazione era presenziata e le abitazioni di fronte interamente abitate. La presenza del treno era l'unica ragione per risiedere in quel punto del fondovalle, nonostante fossero presenti anche svantaggi. Ad esempio il primo treno del mattino era composto da due rumorose littorine di produzione Breda, che nel silenzio della campagna facevano tremare i vetri delle case antistanti la stazione, cosi come l'ultimo treno serale che effettuando solo le fermate più importanti transitava a Cunico senza sostare. Il piccolo piazzale era affollato di automobili e motorini, poiché molti studenti si recavano a scuola in treno raggiungendo in moto la stazione: essendo lo spazio insufficiente, spesso i veicoli venivano parcheggiati anche davanti agli

[6] Franco Zampicinini, *Asti-Chivasso: in progetto la fermata del treno storico alla stazione di Cunico*, in «La Nuova Provincia», 04 marzo 2026 [https://lanuovaprovincia.it/news/attualita/281134/ritorno-allorigina-le-bellezza.html]

[7] [https://grappabosso.it/?page_id=194]

ingressi delle case[8]. In seguito l'edificio è stato abbandonato, e contemporaneamente anche la frequentazione ha subito un progressivo calo per i motivi illustrati in precedenza. In particolare negli anni '80 erano circa trenta i pendolari che si recavano quotidianamente ad Asti in treno partendo da Cunico-Scandeluzza, mentre nel 2010 si erano ridotti a tre o quattro[9].

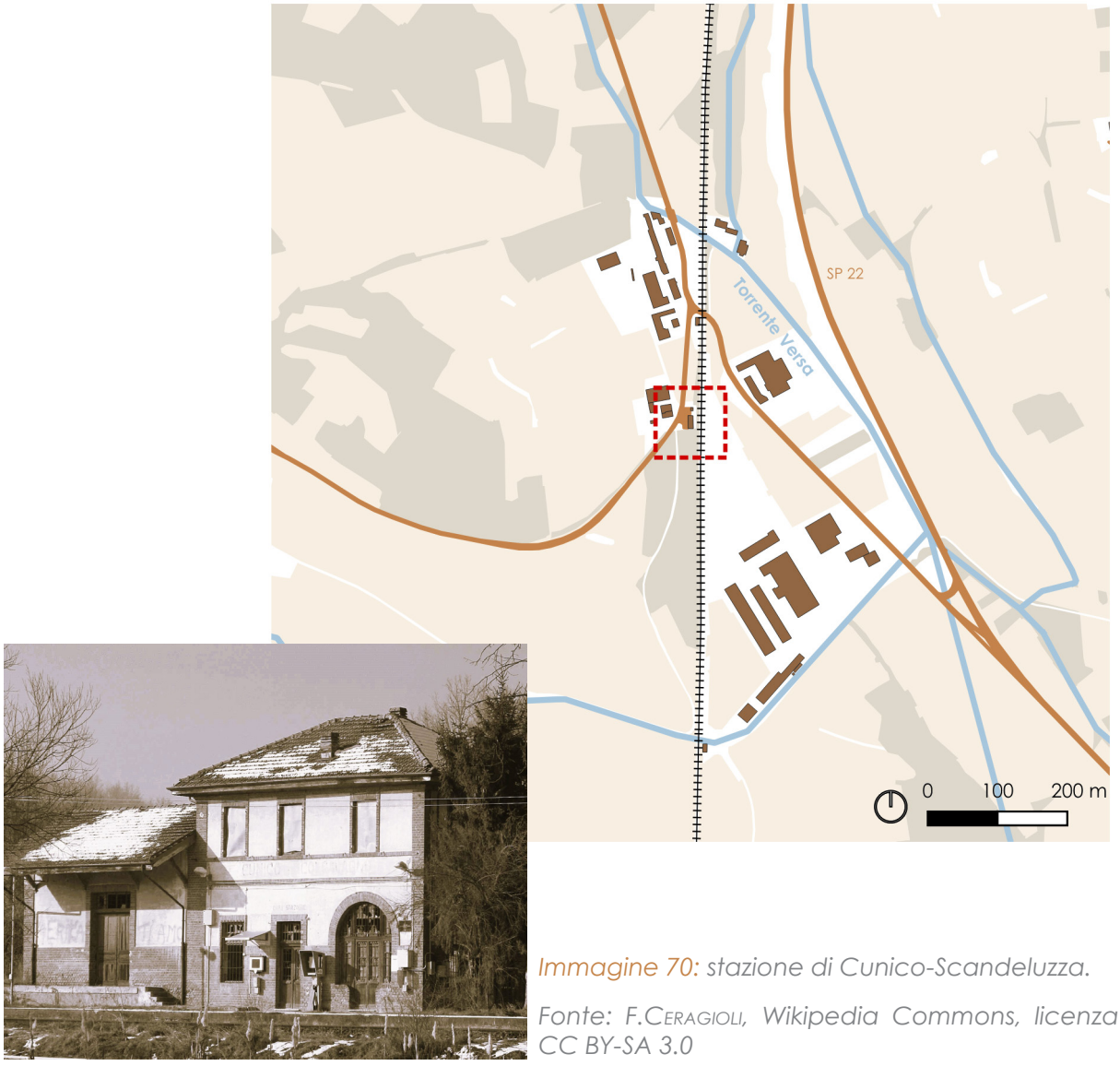


Immagine 70: stazione di Cunico-Scandeluzza.

Fonte: F.Ceragioli, Wikipedia Commons, licenza CC BY-SA 3.0

[8] Borello, *testimonianza*
[9] Cognasso, *testimonianza*

Montiglio-Murisengo

Stazione della tipologia più grande, situata nel fondovalle tra i due comuni da essa serviti ma nettamente più vicina all'abitato di Montiglio Monferrato. Oltre al binario di corsa è presente un binario di raddoppio servito da marciapiede ed un breve binario tronco adiacente allo scalo merci. Intorno ad essa si è sviluppata una piccola borgata residenziale e produttiva, in cui si trova uno stabilimento per la produzione di materiali cementizi che generava un discreto traffico merci fino agli anni '90 [10]. Anche altre aziende agroalimentari della zona trasportavano merci via ferrovia, in particolare vino e farina le cui operazioni di carico e scarico richiedevano che i carri sostassero l'intera giornata nella stazione[11]. Nei pressi della stazione è inoltre situato il lago di Codana. La stazione si presenta oggi in ottime condizioni grazie ai lavori di restauro eseguiti dalla Fondazione FS Italiane. All'interno del fabbricato viaggiatori si trovano alcuni locali destinati alla gestione della circolazione e alla manovra dei deviatoi, mentre gli altri spazi del piano terra ed il magazzino merci sono diventati sede dell'associazione Co.M.I.S., che organizza eventi e manifestazioni legati alla promozione del territorio e della ferrovia.

[10] Didier, *testimonianza*
[11] Cagliero, *testimonianza*



Immagine 71: stazione di Montiglio-Murisengo.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0



Sant'Anna Robella

Si tratta di una fermata istituita nel 1937 in risposta alle richieste delle comunità locali[12]. Essa è stata realizzata adattando una preesistente casa cantoniera della tipologia più grande, senza binario di raddoppio. Cosi come nel caso di Montiglio-Murisengo anch'essa è situata nel fondovalle, presso l'incrocio tra la strada che risale a Montiglio Monferrato e quella che dalla vallata raggiunge la borgata Sant'Anna e il paese di Robella. Intorno ad essa non si è sviluppato alcun insediamento, anche a causa dell'apertura tardiva rispetto alle altre stazioni della linea. Architettonicamente è costituita da una casa cantoniera di fronte alla quale è stato edificato un marciapiede, ed oggi si presenta in uno stato di forte degrado e con tutte le aperture murate.

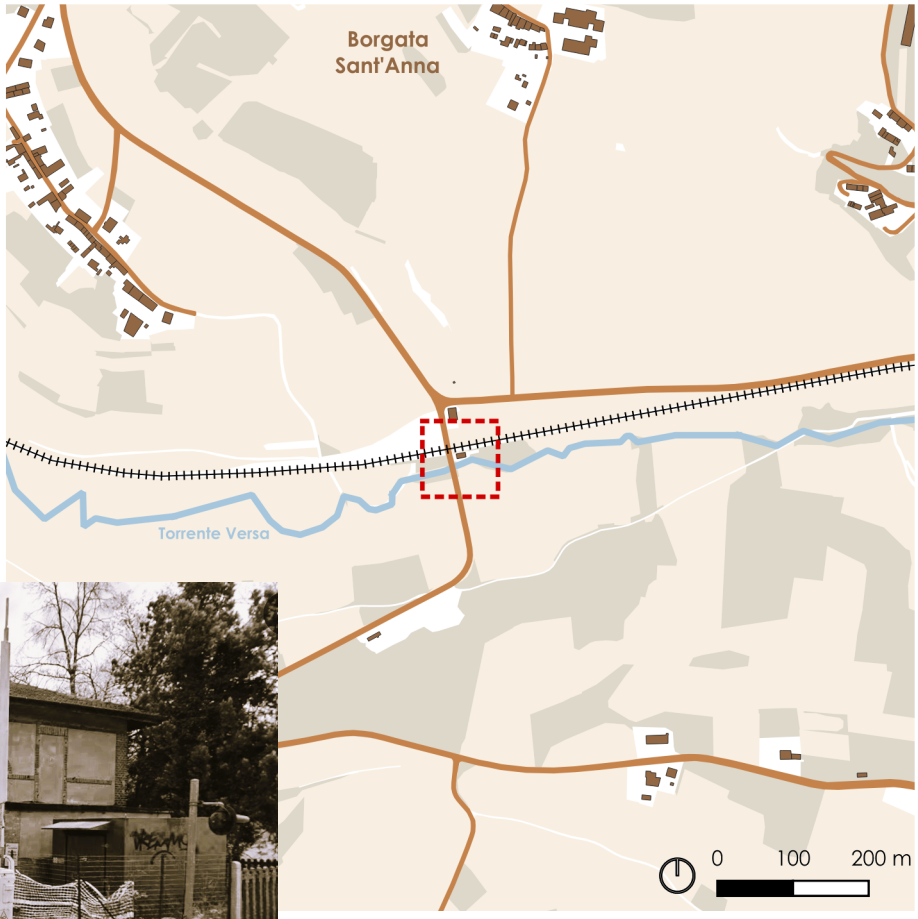




Immagine 72: stazione di Sant'Anna Robella.

Fonte: Google Maps Street View

[12] *Convenzione per l'istituzione della fermata ferroviaria di Sant'Anna Robella*, 1937, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura affari generali, b. 209

Cocconato

Stazione di tipologia grande, situata nel fondovalle lontano dal centro abitato di Cocconato. La distanza tra il nucleo storico e la stazione fece sì che il comune di Cocconato istituisse un servizio autobus di collegamento, del quale si hanno tracce negli anni '20[13] e negli anni '60[14]. Lungo la strada di accesso è presente una piccola borgata e la sede della cantina Bava, mentre poco a monte nel dopoguerra si è sviluppato l'importante stabilimento della Conbipel, attivo nel settore dell'abbigliamento. Il nucleo abitato si è sviluppato lungo la breve via di collegamento tra la strada di fondovalle e la stazione, e rappresenta un esempio emblematico di questa tipologia di insediamento. Nel 1911 la famiglia Bava decise di aprire un ristorante presso la nuova stazione ferroviaria, costruendo la sede originaria della propria cantina nonché il primo edificio della borgata[15]. Intorno all'*Albergo della Stazione* vennero in seguito realizzate altre abitazioni, nonché le espansioni dello stabilimento vitivinicolo. Nel secondo dopoguerra lo sviluppo dell'impresa tessile Conbipel e il pendolarismo ferroviario fecero aumentare l'importanza della borgata, che vide l'insediamento di alcuni servizi e piccole imprese del settore edile-impiantistico. In particolare la Conbipel, pur non essendo direttamente adiacente alla stazione, negli anni '70 generava un consistente movimento di carri merci[16]. È interessante osservare come ancora nel primo decennio del ventunesimo secolo buona parte di queste attività fossero presenti, a cui di aggiunge una pizzeria situata nel fabbricato viaggiatori. Nel decennio successivo invece la borgata è andata incontro ad un crescente abbandono, con la perdita del servizio ferroviario e la chiusura di tutte le attività ad eccezione della cantina Bava.

[13] Zampicinini, *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, p. 358
[14] *Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei Trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298
[15] [https://www.bava.com/azienda-bava-vini/]
[16] Giorgio Rubiola, in Dellapiana, *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*, pp. 189-190

Non è facile definire i motivi esatti di questo improvviso cambiamento, legato anche alle difficoltà economiche della Conbipel e a scelte personali degli abitanti, tuttavia l'assenza del treno ha sicuramente contribuito a trasformare un luogo vivo e frequentato in una strada senza uscita degradata e non più attraente per le attività. Il fabbricato viaggiatori attualmente è in buone condizioni in seguito al restauro effettuato dalla Fondazione FS Italiane, mentre il magazzino merci è ridotto allo stato di rudere.

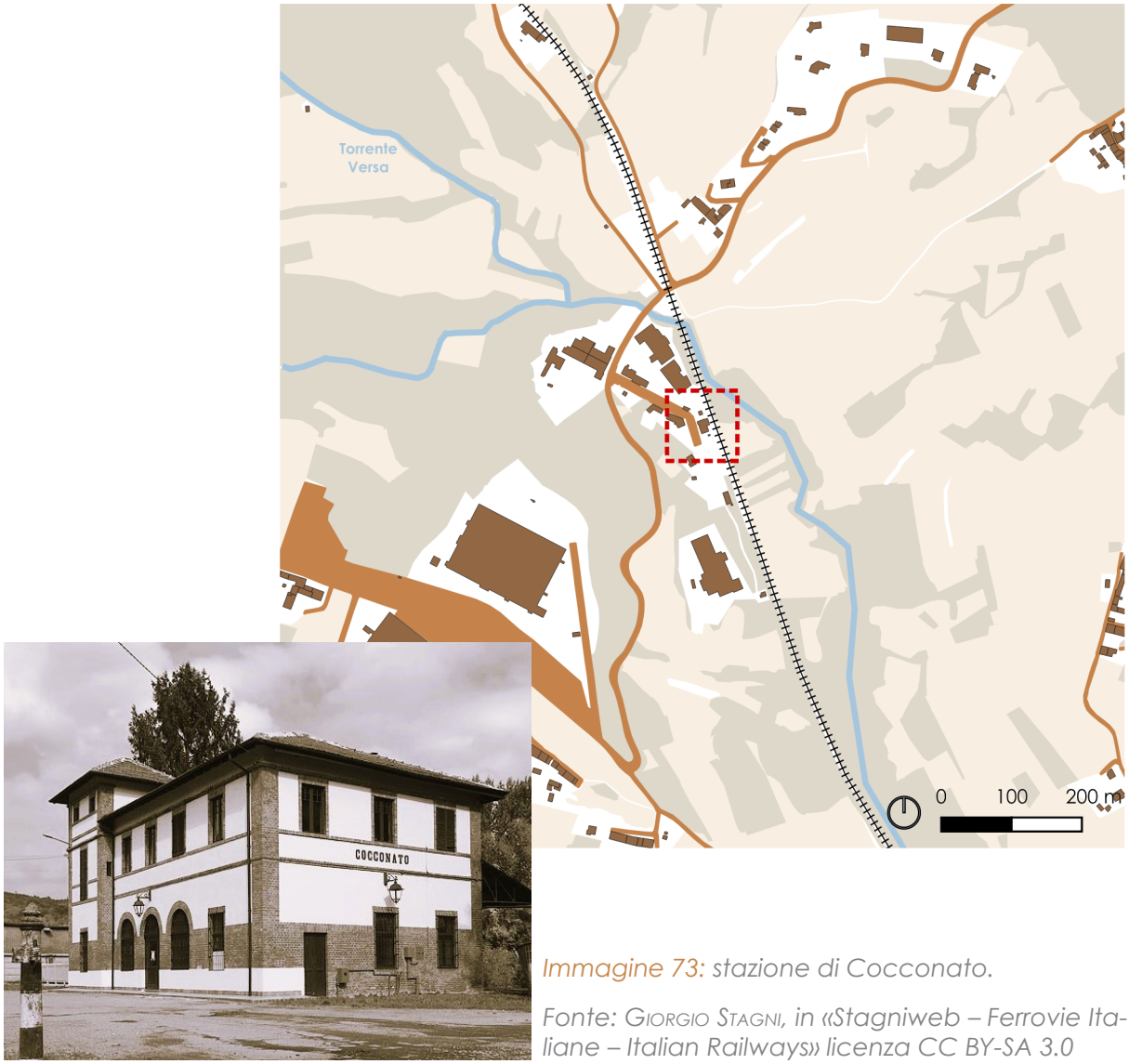
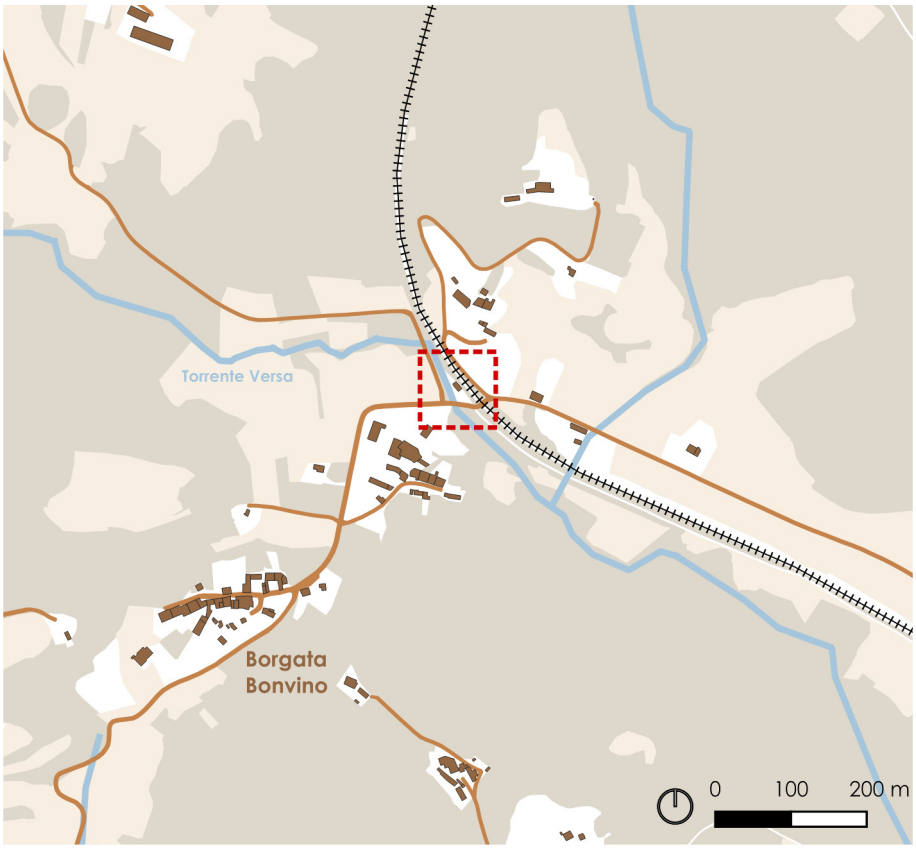


Immagine 73: stazione di Cocconato.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

Cocconito Bonvino

Analogamente al caso di Sant'Anna Robella, anche la fermata di Cocconito Bonvino è costituita da una casa cantoniera di tipologia maggiore, senza binari di raddoppio, e istituita nel 1937 per offrire un servizio più accessibile agli abitanti di alcune piccole frazioni di Cocconato. Nei dintorni sono presenti alcune cascine, non legate alla presenza della fermata. Il numero di viaggiatori tuttavia si mantenne molto basso, per cui la fermata venne chiusa già nel 1963 nono stante la raccolta firme realizzata dagli abitanti delle frazioni in favore del mantenimento della fermata[17] e il comune di Cocconato avesse inviato rimostranze in tal senso al Ministero dei Trasporti e alla prefettura di Asti. All'interno della lettera l'allora sindaco evidenziò la situazione di marginalità del comune, nonché la difficile percorrenza delle strada dissestate tra le frazioni e la stazione di Cocconato. Oggi l'edificio è in condizioni di forte degrado nonché irraggiungibile a causa della vegetazione infestante.



[17] *Raccolta firme contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino da parte degli abitanti delle due frazioni*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

Brozolo

Oltrepassata la galleria di Brozolo, presso il portale di ingresso opposto si trova l'omonima stazione. Essa è di tipologia medio-grande, ed è localizzata su un piazzale adiacente alla SP 590. Brozolo oggi è un comune sparso di poche centinaia di abitanti, tuttavia nel dopoguerra la stazione ebbe una notevole importanza in quanto capolinea di alcune corse specifiche in coincidenza con gli orari degli stabilimenti industriali di Torino e Chivasso, le quali consentirono ai contadini di lavorare in fabbrica senza doversi trasferire in città. Anche il trasporto merci veniva utilizzato fino agli anni'70 da alcune aziende della zona, in particolare un caseificio[18].

La stazione è situata in fondo ad una piccola vallata laterale del Po, ed intorno ad essa è presente un nucleo abitato che si è espanso anche negli ultimi decenni in quanto situato in posizione favorevole con una buona accessibilità stradale verso la pianura. Nel 2018 la Regione Piemonte elaborò un progetto per il ripristino del servizio passeggeri tra tratto tra Brozolo e Chivasso, caratterizzato da una maggiore domanda di mobilità[19] [20]. Tale progetto tuttavia non venne portato a termine[21]. La stazione è stata restaurata dalla Fondazione FS Italiane, e si presenta oggi in ottime condizioni nonostante il ristorante situato al suo interno non sia più in attività.

[18] Cagliero, *testimonianza*
[19] Sala, *I treni ripartiranno sulla Chivasso Asti ma solo nel Torinese fino a Brozolo*
[20] Agenzia Mobilità Piemontese, *Studio servizio ferroviario Chivasso-Asti*, p. 5
[21] Piero Meaglia, *Ma il treno per Asti torna davvero o è solo fumo pre-elettorale?*, in «Giornale La Voce», 26 agosto 2019, [https://www.giornalelavoce.it/news/blog/317587/chivasso-ma-il-treno-per-asti-torna-davvero-o-e-solo-fumo-pre-elettorale.html?id=0]



Immagine 74: stazione di Brozolo.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0



Cavagnolo-Brusasco

Stazione di dimensione maggiore, nonché l'unico impianto della linea oltre a Montiglio-Murisengo ancora dotato di un binario di raddoppio. La stazione si trova all'interno dell'ampio nucleo abitato formato dai due comuni attigui di Cavagnolo e Brusasco, a valle degli ultimi rilievi collinari. La stazione si trova al fondo di una via laterale alla SP 590, caratterizzata dal tipico filare alberato.

Negli anni '60 veniva effettuato un discreto numero di carri merci a servizio dello stabilimento Eternit[22], e nello stesso periodo il giardino della stazione era stato addobbato con decorazioni e dipinti a tema ferroviario, realizzati dal capostazione titolare[23]. Oggi il fabbricato viaggiatori è stato restaurato dalla Fondazione FS Italiane ed il suo interno ospita un circolo culturale.





Immagine 75: stazione di Cavagnolo-Brusasco.

Fonte: Beppe Sinchetto, in Dellapiana, La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 156.

[22] Cagliero, *testimonianza*
[23] Muscolino, *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, pp. 126-127

Monteu da Po

Scalo di tipologia minore, situata tra il nucleo storico di Monteu da Po e la SP 590. La stazione si trova presso l'area archeologica della città romana di Industria e la pieve di San Giovanni di Dustria, sorta dopo l'abbandono della città romana. Oggi il centro abitato di Monteu da Po si trova più a sud, a ridosso dei primi rilievi collinari, e nell'area della stazione si è formato un insediamento residenziale dalla maglia insediativa irregolare. La costruzione del deposito militare di carburanti ha avuto un ruolo rilevante nello sviluppo dell'insediamento: esso è stato realizzato negli anni '30 ad est del paese, ed è costituito da un'area maggiore a sud della ferrovia ed un impianto più piccolo appena a nord di essa, quest'ultimo con un binario di raccordo utilizzato per ricevere i carri merci all'interno dell'area militare[24].

Il deposito di carburanti ha reso il piccolo paese di Monteu da Po un obiettivo strategico durante la seconda guerra mondiale: i frequenti bombardamenti aerei puntavano a colpire direttamente il deposito o a renderlo inutilizzabile interrompendo la ferrovia, e per proteggere la popolazione fu necessario realizzare un rifugio antiaereo nel centro del paese[25]. Anche nel dopoguerra il deposito generava un consistente movimento di carri cisterna, che costituiva il solo traffico merci a treno completo effettuato sulla linea. Il deposito venne dismesso negli anni '90, e da allora si trova in condizioni di forte degrado. Attualmente anche il fabbricato viaggiatori è in abbandono, pur trovandosi in una posizione strategica per l'accesso all'area archeologica e nonostante alcuni treni turistici vi abbiano effettuato fermata.

[24] Laura Dellapiana La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze, p. 90
[25] Emiliano Rozzano, *Dentro il rifugio antiaereo di Monteu da Po: il paese che si salvava sotto terra per sfuggire alle bombe della guerra*, in «Giornale La Voce» 06 febbraio 2026



Immagine 76: stazione di Monteu da Po.

Fonte: Google Maps



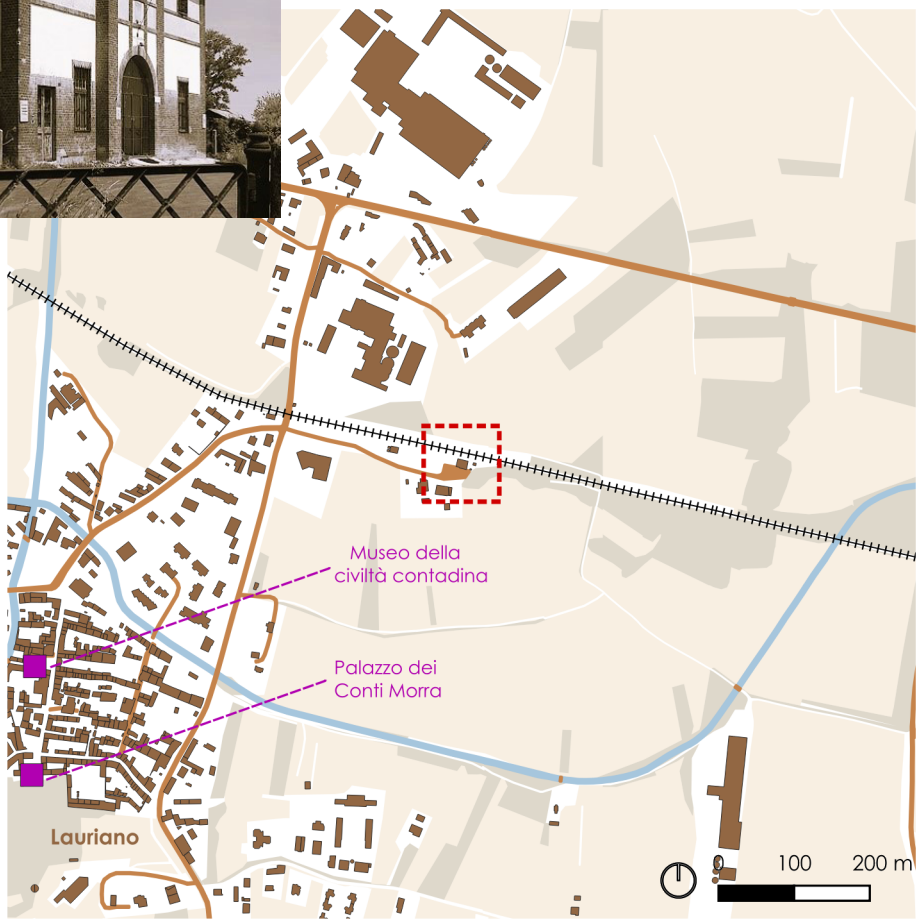
Lauriano

Stazione di dimensioni medio-grandi, localizzato appena fuori dall'abitato in fondo ad una strada senza uscita. Nonostante la vicinanza della stazione al paese, quest'ultimo non si è espanso verso di essa, lasciando lo scalo ferroviario in una posizione marginale. Questo tuttavia non riduce la sua importanza, testimoniata dal fatto che presso la stazione sia stata aperta una trattoria nel 1912 e la casa del fascio nel 1936[26]. Attualmente l'edificio è inutilizzato, e dopo un periodo di abbandono è stato restaurato almeno esternamente dalla Fondazione FS Italiane



Immagine 77: stazione di Lauriano.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0



[26] Baroetto e Elia, *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, p. 274

San Sebastiano Po

Anch'essa di dimensioni medio-grandi, è localizzata in una delle numerose frazioni che compongono il comune. La stazione ha comunque una posizione centrale all'interno del comune, in quanto si trova di fronte al municipio e a poca distanza dalla SP 590. L'accessibilità favorevole e la presenza di numerosi servizi ha reso l'area della stazione prevalentemente residenziale, ed anche il fabbricato viaggiatori è stato adibito a biblioteca comunale.





Immagine 78: stazione di San Sebastiano Po.

Fonte: Giorgio Stagni, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways» licenza CC BY-SA 3.0

Considerazioni finali

L'analisi dei singoli scali ferroviari consente di comprendere alcune dinamiche comuni. Come già accennato, le borgate sviluppatesi intorno alle stazioni hanno dimensioni piuttosto modeste, fino ad essere talvolta completamente assenti. L'analisi mostra inoltre come, in diversi casi, la localizzazione di attività produttive in prossimità degli scali sia stata strettamente connessa alla possibilità di utilizzare il trasporto ferroviario delle merci.

Per i fabbricati ferroviari il punto di svolta è avvenuto all'inizio degli anni '90, quando l'automazione degli impianti ha reso superflua la presenza del personale ferroviario e di servizi quali biglietterie e sale d'attesa. Insieme alla soppressione del trasporto merci avvenuta nel decennio precedente, questo ha portato all'abbandono dei fabbricati e alla necessità di attribuirvi nuove funzioni.

Nel caso della Asti-Chivasso, su quindici stazioni intermedie dieci fabbricati hanno trovato nel tempo un nuovo utilizzo, ma di questi solamente cinque risultano tuttora in uso. La chiusura di numerose attività di ristorazione a partire dal 2010 può essere ricondotta a una pluralità di fattori, tra cui la crisi economica, l'abbandono della ferrovia e il conseguente degrado degli spazi.

A partire dal 2022 alcuni fabbricati sono stati restaurati dalla Fondazione FS: questo ha permesso di conservarne il valore architettonico, ma non di trovare nell'immediato nuove funzioni per i locali interni. Inoltre, la presenza dei treni storici restituisce parzialmente alle stazioni il ruolo di porte d'accesso al territorio, ma non recupera il legame quotidiano con la comunità.

Dal confronto tra i diversi scali emerge una relazione causale non univoca tra ferrovia e sviluppo insediativo, bensì differenti modalità di interazione tra la localizzazione delle stazioni, le trasformazioni del territorio, le attività produttive e le pratiche delle comunità. La persistenza delle tracce di queste relazioni rafforza l'interpretazione della ferrovia non come un semplice insieme di manufatti ma un sistema patrimoniale territoriale.

CONCLUSIONI

In conclusione, il presente lavoro di ricerca si è posto l'obiettivo di comprendere per quali motivi le ferrovie in disuso siano considerabili un patrimonio culturale e in che modo le possibili opzioni di recupero ne influenzino la valorizzazione. Sono state evidenziate le vaste dimensioni del fenomeno, dovute all'ampia dismissione ferroviaria avvenuta a partire dal secondo dopoguerra. L'opinione pubblica e il mondo accademico tuttavia stanno manifestando un maggiore interesse in merito solamente negli ultimi anni, per cui il lavoro di ricerca risulta essere quanto mai attuale.

La ricerca ha permesso di evidenziare la relazione tra le infrastrutture ferroviarie e le trasformazioni socio-economiche dei territori, individuando una componente di solida causalità. Le ferrovie infatti non hanno solamente rivoluzionato le modalità di trasporto, ma hanno trasformato profondamente i territori, la società e il paesaggio. Le trasformazioni territoriali hanno generato cambiamenti nel settore economico e nella società, alcuni tuttora evidenti mentre altri rilevabili solamente da un'analisi più attenta. Il tema del paesaggio presenta un duplice significato: alle trasformazioni oggettive del territorio si affianca il peculiare punto di vista generato dal viaggio in treno, che rappresenta una forma differente di fruizione paesaggistica talvolta radicata nella memoria collettiva.

Alle componenti tangibili si affianca una dimensione intangibile, più difficile da individuare ma non per questo meno rilevante. Il valore delle ferrovie nella memoria collettiva è dovuto alla presenza costante del treno e alle pratiche, condivise e ripetute nel tempo, ad esso associate.

L'analisi dei casi studio selezionati e del caso pilota ha consentito di individuare quanto le suddette componenti cambino nel corso delle epoche storiche. Le ferrovie hanno svolto funzioni differenti nei vari decenni, ed anche la dismissione rappresenta una tappa portatrice di profonde trasformazioni nonché po-

tenzialmente dannosa per la tutela del patrimonio culturale costituito dalle infrastrutture ferroviarie.

I risultati emersi evidenziano quanto le ferrovie si siano adeguate alle caratteristiche territoriali e come, al tempo stesso, ne abbiano influenzato le trasformazioni. In seguito le infrastrutture ferroviarie si sono adattate alle mutate caratteristiche socio-economiche finché, per motivi complessi e non sempre inevitabili, molte linee sono state dismesse. L'abbandono porta con sé il degrado del patrimonio materiale e la perdita del legame tra il treno e la società, oltre a costituire sia una risorsa che una sfida per i territori attraversati. La comparazione tra i casi studio ha consentito di comprendere come non esista una sola opzione di riuso preferibile, ma poiché ogni scenario presenta punti di forza e di debolezza la decisione vada ponderata su ogni specifico contesto.

La dimensione multiscalare del tema è stata particolarmente approfondita nell'analisi della ferrovia Asti – Chivasso. Gli aspetti territoriali, storici, economici e le reciproche trasformazioni si concretizzano in tracce a scale territoriali differenti, e le caratteristiche intangibili sono state colte anche mediante testimonianze dirette di persone che hanno vissuto le varie epoche della linea ferroviaria. La ricerca svolta ha il pregio di preservare la memoria di tali testimonianze, anche se è stato riscontrato un limite nella mancata conoscenza di alcuni aspetti sociologici, dei quali ad oggi non restano tracce documentali precise. Nonostante ciò, il lavoro ripercorre in maniera fedele la storia della ferrovia Asti – Chivasso, contribuendo alla comprensione più completa e articolata dell'infrastruttura e del territorio da essa attraversato anche mediante strumenti digitali innovativi.

Complessivamente il lavoro costituisce un punto di partenza per ulteriori approfondimenti, nonché per l'applicazione del metodo di ricerca individuato ad altre infrastrutture ferroviarie.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA GENERALE

- Fondazione FS Italiane (a cura di) (2022). *Atlante delle linee ferroviarie turistiche*, Aversa, Grafica Nappa
- Guermandi, M. P. *La Convenzione di Faro: il difficile cammino di un altro concetto di patrimonio*, in «Rivista IBC» (n° XXVI), aprile 2018 [http://rivista.ibc.regione.emilia-romagna.it/]
- Maggi, S. (2003). *Le Ferrovie*, Bologna, Società editrice Il Mulino
- Mainini, G., Rosa, G. e Sajeva, A. (1981). *Archeologia industriale,* Firenze, La Nuova Italia
- Minola, M. (2016). *Curiosità ferroviarie. Originalità delle ferrovie in Italia, in Europa e nel Mondo*, Sant'Ambrogio di Torino, Susalibri
- Oppido, S. *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, in Fusco Girard L. (a cura di) (2014). *Complex Evaluation of hybrid landscapes*, Napoli, FedOAPress
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana (a cura di) (2022), *Atlante delle greenways su linee FS*, Aversa, Grafica Nappa
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana (a cura di) (2022), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Aversa, Grafica Nappa
- Rumiz, P. (2012) *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli
- Vanore, M. (2010) *Infrastrutture culturali. Percorsi di terra e d'acqua tra paesaggi e archeologie del Polesine*, Venezia, Iuav
- Vaschetto, D. (2018) *Treni e ferrovie del Piemonte*, Torino, Edizioni del Capricorno
- Viola, F. (2016) *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli, Clean Edizioni

BIBLIOGRAFIA INERENTE I CASI STUDIO

- Agenzia Mobilità Piemontese (2021). *Studio servizio ferroviario Asti-Castagnole-Alba* [mtm.torino.it/wp-content/uploads/piani-e-progetti/progetti-a-scala-regionale/S_ASTI-CASTAGNOLE-ALBA_v.2.0.pdf]
- Baroetto, L. e Elia, R. (2001). *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese,* Lauriano, Pro Loco di Lauriano Piazzo
- Maggiori, L. *Le ferrovie costiere arretrano. Non è sempre una buona notizia*, in «Altreconomia», 01 febbraio 2022 [https://altreconomia.it/le-ferrovie-costiere-arretrano-non-e-sempre-una-buona-notizia/]
- Martiner Testa, M. *Sul treno Asti-Alba oltre 1.000 passeggeri ogni giorno: primi bilanci a due mesi dalla riattivazione della linea*, in «La Nuova Provincia», 21 novembre 2023, [https://www.lanuovaprovincia.it/news/attualita/231550/sul-treno-asti-alba-oltre-1-000-passeggeri-ogni-giorno-primi-bilanci-a-due-mesi-dalla-riattivazione-della-linea.html]

- Moro, V. *Stop al treno delle colline Unesco. Il convoglio del vino in Piemonte è troppo caro per i Comuni*, in «La Stampa», 28 agosto 2025 [https://www.lastampa.it/asti/2025/08/28/news/stop_treno_vino_piemonte-15285341/]

BIBLIOGRAFIA INERENTE LA FERROVIA ASTI - CHIVASSO

- Agenzia Mobilità Piemontese (2025). *Interventi infrastrutturali necessari per il ripristino delle linee ferroviarie sospese* [mtm.torino.it/wp-content/uploads/piani-e-progetti/progetti-a-scala-regionale/S_INTERVENTI_INFRASTRUTTURALI.v.4.0.pdf]

- Agenzia Mobilità Piemontese (2017) *Studio servizio ferroviario Chivasso-Asti* [mtm.torino.it/wp-content/uploads/attachments/s_chivasso-asti_v-1-3.pdf]

- Ballatore, L. (2002). *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Savigliano, Il Punto

- Bertotto, S. *Da Chivasso ad Asti in terza classe*, in «Giornale la Voce», 21 settembre 2024 [https://www.giornalelavoce.it/attualita/545964/da-chivasso-ad-asti-in-terza-classe.html]

- Cattaneo, G. *Regione Piemonte taglia 12 linee*, in «Ferrovie.it – News ferroviarie», 26 giugno 2012 [https://www.ferrovie.it/portale/articoli/2907]

- Currado, G. *Asti, stazione di Asti. La Rete ferroviaria di Langa e Monferrato dalla nascita al declino*, in «Astigiani» (n° 6), dicembre 2013

- Dellapiana, L. (a cura di). *La ferrovia Asti - Chivasso e la perduta tramvia per Cortanze*. Catalogo della mostra (Asti, Archivio di Stato, 20 settembre - 22 novembre 2024). Responsabile scientifico Valentina Emanuela Pistarino (Asti: Archivio di Stato di Asti, 2025)

- Finiguerra, A. *Con i ferrocicli rivive la linea ferroviaria Chivasso-Asti,* in «Giornale La Voce», 04 settembre 2022, [https://www.giornalelavoce.it/news/ed--chivasso/470144/con-i-ferrocicli-rivive-la-linea-ferroviaria-chivasso-asti.html]

- Gatti, A. (1942). *Il mercante di sole*, Milano, Mondadori

- Gatti, A. (1947). *Risucchi*, Milano, Cavallotti Editori

- Hutter, P. *Piemonte, interrotte 12 linee ferroviarie. Cota "Squilibrio tra costi e ricavi"*, in «Il Fatto Quotidiano», 16 giugno 2012 [https://www.ilfattoquotidiano.it/2012/06/16/piemonte-interrotte-12-linee-ferroviarie-cota-squilibrio-tra-costi-e-ricavi/265431/]

- Malan, A. *Tagli al trasporto regionale: quanto costano davvero i treni dei pendolari?*, in «Il Sole 24 ore», 21 giugno 2012, [https://st.ilsole24ore.com/art/notizie/2012-06-21/tagli-trasporto-regionale-quanto-134059.shtml]

- Meaglia, P. *Così la politica ha ucciso la linea ferroviaria Chivasso-Asti*, in «Giornale La Voce», 20 luglio 2016, [https://www.giornalelavoce.it/news/blog/222080/chivasso-cosi-la-politica-ha-ucciso-la-linea-ferroviaria-chivasso-asti.html]

- Meaglia, P. *Ma il treno per Asti torna davvero o è solo fumo pre-elettorale?*, in «Giornale La Voce», 26 agosto 2019, [https://www.giornalelavoce.it/news/blog/317587/

chivasso-ma-il-treno-per-asti-torna-davvero-o-e-solo-fumo-pre-elettorale.html?id=0]

- Muscolino, P. (1981). *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, Cortona, Edizioni Calosci
- Rissone, M. *Cocconato: "La pista ciclabile sulla ex ferrovia è una grande opportunità"*, in «La Stampa», 10 marzo 2021 [https://www.lastampa.it/asti/2021/03/10/news/cocconato-la-pista-ciclabile-sulla-ex-ferrovia-e-una-grande-opportunita-1.40005765/]
- Rozzano, E. *Dentro il rifugio antiaereo di Monteu da Po: il paese che si salvava sotto terra per sfuggire alle bombe della guerra*, in «Giornale La Voce» 06 febbraio 2026
- Sala, M. *I treni ripartiranno sulla Chivasso Asti ma solo nel Torinese fino a Brozolo*, in «La Stampa», 17 settembre 2018 [https://www.lastampa.it/asti/2018/09/17/news/i-treni-ripartiranno-sulla-chivasso-asti-ma-solo-nel-torinese-fino-a-brozolo-1.34045694/]
- Subbrero, G. e Rapetti, V. (2021) *L'agricoltura in provincia di Alessandria da metà Ottocento a oggi*, Acqui Terme, Percorsi Condivisi
- Tropeano, M. *Ultima fermata per i treni fantasma*, in «La Stampa Torino», 1 giugno 2012 [https://www.lastampa.it/torino/2012/06/01/news/ultima-fermata-per-i-treni-fantasma-1.36466898/]
- Zampicinini, F. (1993). in *Strade ferrate in Piemonte – Cultura Ferroviaria tra Otto e Novecento*, a cura del Museo delle attrezzature per la didattica e la ricerca Torino, Politecnico di Torino - Facoltà di Ingegneria
- Zampicinini, F. *Asti-Chivasso: in progetto la fermata del treno storico alla stazione di Cunico*, in «La Nuova Provincia», 04 marzo 2026 [https://lanuovaprovincia.it/news/attualita/281134/ritorno-alloriginale-bellezza.html]
- Zampicinini, F. *Ritorno all'originale bellezza,* in «La Nuova Provincia», 07 febbraio 2024 [https://lanuovaprovincia.it/news/attualita/281134/ritorno-alloriginale-bellezza.html]

FONTI ARCHIVISTICHE

- *Atti della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie*, 1914-1928, Archivio storico di Asti, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, b. 70
- *Convenzione per l'istituzione della fermata ferroviaria di Sant'Anna Robella*, 1937, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura affari generali, b. 209
- *Computo metrico mensile dei lavori di rinnovamento dell'armamento della linea Asti-Chivasso*, giugno 1982. Per gentile concessione di Mario Cresta
- Copia del giornale «Il Cittadino» del 20 ottobre 1912, Archivio Storico di Asti, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28
- *Dispaccio di servizio con resoconti di azioni di "armati" lungo la ferrovia Asti-Chivasso*, 1944-1945, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37, f. 5
- *Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei Trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298
- *Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico*, 1959, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298
- *Relazione del Genio Civile di Asti riguardo al bombardamento subito dal rilevato ferroviario della Asti-Chivasso nella città di Asti*, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 11
- *Relazione del Prefetto di Asti con resoconto dell'alluvione del 4 settembre 1948*, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Archivio Storico di Gabinetto, b. 35
- *Raccolta firme contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino da parte degli abitanti delle due frazioni omonime*, 1963, Archivio Storico di Asti, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

SITOGRAFIA

SITOGRAFIA GENERALE

- Tuzza A. (a cura di). *Treni di Carta: Bibliografia Ferroviaria Italiana* (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.trenidicarta.it/]
- Enciclopedia Treccani (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.treccani.it/enciclopedia]
- Mazzucato T. *Finalmente ratificata la Convenzione di Faro*, in «Ecopolis», 7 ottobre 2020 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://ecopolis.legambientepadova.it/finalmente-ratificata-la-convenzione-di-faro/]
- Stagni G. *Segni di Ferrovia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», luglio 2002 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/segni-di-ferrovia.htm]
- Stagni G. *Orizzonte Ferrovia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Rail- ways », luglio 2006 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/Foto6.asp?File=orizzf&Tipo=index&Righe=150]
- *La ferrovia Retica nel paesaggio dell'Albula e del Bernina*, 25 ottobre 2016 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https: //www.unesco.it/it/unesco-vicino-a-te/siti-patrimonio-mondiale/la-ferrovia-retica- nel-paesaggio-dellalbula-e-del-bernina/]
- Stagni G. *Sulmona-Carpinone – Come si uccide una ferrovia*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», marzo 2012 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/sulmona1/]
- *Ferrovie abbandonate – Il database delle ferrovie non più utilizzate* (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://ferrovieabbandonate.it/]
- Fondazione FS Italiane: Progetto Binari senza Tempo (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html]
- Fondazione FS Italiane: Chi siamo (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/chi-siamo.html]

SITOGRAFIA INERENTE I CASI STUDIO

- Ffestiniog & Welsh Highland Railway (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.festrail.co.uk/]
- Ffestiniog Railway Society (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://ffestiniograilway.org.uk/]
- Visit Mid Wales: Ffestiniog & Welsh Highland Railway (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.visitmidwales.co.uk/things-to-do/ffestiniog-and-welshhighland-railways]

- In viaggio sulla ferrovia dei Parchi (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://ferroviadeiparchi.it/]
- Associazione Le Rotaie-Molise: treni storici, modellismo, museo (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.lerotaie.com/]
- TrENO LMR: il primo treno gastronomico di Langhe Monferrato e Roero (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://trenolmr.com/]
- Sito ufficiale del Trenino Verde della Sardegna (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.treninoverde.com/]
- Sardinie4Me by Sardegna Travel (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://sardinie4me.cz/zeleny-vlak/]
- Il Trenino Verde della Sardegna: la riscossa della lentezza (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.italia.it/it/sardegna/cosa-fare/trenino-epoca-verde-della-sardegna]
- Trenino Verde della Sardegna (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.treninoverdesardegna.com/]
- Helptreninoverde: Salviamo il Trenino Verde della Sardegna dalla chiusura e facciamoci sentire in maniera che venga valorizzato per le sue reali potenzialità, per ora ignorate! (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://helptreninoverde.wordpress.com/]
- IRD Kiltimagh CLG. Promoting socio-economic development in Kiltimagh (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.ird-kiltimagh.ie/]
- The unique railbike experience (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://velorail.ie/]
- The Larzac by velorail (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.explore-millau.com/en/millau-grands-causses-tourisme-incoming-agency/you-are-looking-for/our-unique-experiences/the-larzac-by-velorail/]
- Velorail et train touristique di Larzac (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.tourisme-aveyron.com/fr/diffusio/loisirs/velorail-et-train-touristique-du-larzac-sainte-eulalie-de-cernon_TFO020280855965]
- Sur les rails du Larzac (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.surlesrailsdularzac.com/en/home/]
- Cycling Riviera, la pista ciclabile del Parco Costiero della Riviera dei Fiori (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://lamialiguria.it/2023/03/la-pista-ciclabile-del-parco-costiero-della-riviera-dei-fiori/]
- Bianchi M. *I treni si congedano dal mare*, in «Ferrovie.it – News ferroviarie», 3 novembre 2016 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.ferrovie.it/portale/articoli/4298]
- Stagni G. *Velocità, capacità, frequenza, capillarità: a che cosa serve il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways», ottobre 2016 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/rivier16.htm]
- Messa, S. *La Ciclabile dei Fiori è diventata una grande opportunità di business*, in «Bikeitalia», 31 luglio 2025 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.bikeitalia.it/2025/07/31/la-ciclabile-dei-fiori-e-diventata-una-grande-opportunita-di-business/]
- The High Line: History (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.thehighline.org/history/]

- Diller Scofidio + Renfro: High Line (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://dsrny.com/project/the-high-line]
- Design trust for public space: Friends of the High Line (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://friendsofthehighline.wordpress.com/friends-of-the-high-line]
- Urban Design Lab: How the High Line transformed public space in New York? (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://urbandesignlab.in/how-the-high-line-transformed-public-space-in-new-york-city/]
- Stratosferica: Il tracciato di un'ex linea tranviaria si trasforma in un parco urbano lineare temporaneo, un nuovo spazio aperto alla comunità (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stratosferica.org/precollinear-park/]
- Torinostratosferica: Precollinear Park (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://torinostratosferica.it/precollinear-park/]
- Arch Daily: Torino Stratosferica transforms abandoned tramway into vibrant urban park (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.archdaily.com/959769/torino-stratosferica-transforms-abandoned-tramway-into-vibrant-urban-park]
- Binari e dintorni: Proseguono i lavori sulla Sulmona-Carpinone per una nuova fermata "panoramica" (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.binariedintorni.it/2024/01/fondazione-fs-proseguono-i-lavori-sulla-sulmona-carpinone-per-una-nuova-fermata-panoramica/]
- Stagni G. *Binario o Ciclopista?*, in «Stagniweb - Ferrovie Italiane - Italian Railways» (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?File=bicislor&InizioI=1&RigheI=50]

SITOGRAFIA INERENTE LA FERROVIA ASTI - CHIVASSO

- Gran Monferrato: Perchè si dice Alto e Basso Monferrato (ultima consultazione il 09 settembre 2026)[https://www.granmonferrato.it/perche-si-dice-alto-e-basso-monferrato/]
- Stagni G. *La Regione Piemonte chiude il 24% della propria rete ferroviaria – Cronaca di uno scempio*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», giugno 2012 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/piem12.htm]
- Stagni G. *Piemonte – Dettagli di uno scempio,* in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», 2013 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?File=piemsta1&InizioI=1&RigheI=100]
- Stagni G. *Abruzzo e Piemonte, due storie da vergognarsi*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», settembre 2012 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/sulmona2.htm]
- Stagni G. *Che cosa ci possono insegnare le ferrovie turistiche*, in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», giugno 2022 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/chiuse.htm]

- Fondazione FS: ferrovia del Basso Monferrato (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.fondazionefs.it/it/treni-storici/2022/10/2/ferrovia-del-basso-monferrato.html]

- Stagni G. *Lo spreco e la desolazione - Immagini della ferrovia moderna,* in «Stagniweb – Ferrovie Italiane – Italian Railways», 2016 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.stagniweb.it/foto6.asp?Tipo=index&File=desolaz&Inizio=1&Righe=100]

- Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano: inaugurazione nuova sede (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.osservatoriodelpaesaggio.org/AZIONI%20svolte/2007/Inaugurazione%20nuova%20Sede%20Osservatorio%20(Chiusano%207%2007%2007)/Inaugurazione%20nuova%20sede%20-%20Riepilogo%20immagini.htm]

- Grappa Bosso: maestri distillatori dal 1888 (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://grappabosso.it/?page_id=194]

- Azienda Vitivinicola e di Invecchiamento Bava (ultima consultazione il 09 settembre 2026) [https://www.bava.com/azienda-bava-vini/]

TESTIMONIANZE

Un ringraziamento, per le testimonianze fornite e il prezioso aiuto, a:

- Andrea Borello
- Gianni Cagliero
- Laura Dellapiana
- Marco Moriconi
- Mario Cresta
- Mario Didier
- Piero Cognasso