



FACOLTÀ DI ARCHITETTURA  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PER IL PROGETTO SOSTENIBILE.  
A.A 2017/2018

TESI DI LAUREA DI II LIVELLO:

*IL RECUPERO DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE FERROVIARIO  
DISMESSO LUNGO LA LINEA FERROVIARIA BRA - ALBA - ASTI.*

*RIFUNZIONALIZZARE GLI SPAZI NELL'OTTICA DI INCENTIVO  
AL TURISMO SOSTENIBILE.*



RELATORE: *Daniela Bosia*

CO-RELATORE: *Roberto Cerrato*

CANDIDATO: *Enrico Giacone*

# Politecnico di Torino



Facoltà di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in  
Architettura per il Progetto Sostenibile.

A.a 2017/2018

Tesi di Laurea di II Livello:

*Il recupero del patrimonio immobiliare ferroviario dismesso lungo la linea ferroviaria Bra - Alba - Asti. Rifunzionalizzare gli spazi nell'ottica di incentivo al turismo sostenibile.*

Relatore: Daniela Bosia

Co-relatore: Roberto Cerrato

Candidato: Enrico Giacone

# **Indice**

Premessa. *p.1*

## **Capitolo Primo**

### **1. Analisi Territoriale ed Insediativa**

- 1.1 Analisi territoriale di Langhe, Roero e Monferrato. *p.1*
- 1.2 Le componenti Unesco. *p.31*
- 1.3 Il modello insediativo: dalla struttura storica alla situazione urbanistica attuale. *p.35*
- 1.4 La rete viaria stradale, problematiche ed opportunità. *p.41*

## **Capitolo Secondo**

### **2. Analisi della rete ferroviaria Bra-Alba-Asti**

- 2.1 L'analisi conoscitiva ed inquadramento territoriale. *p.45*
- 2.2 La consistenza dei fabbricati ferroviari. *p.50*
- 2.3 Le fasi realizzative. *p.90*
- 2.4 Analisi dello stato attuale della linea. *p.100*
- 2.5 Le azioni del tavolo Tecnico per la Mobilità Sostenibile. *p.109*
- 2.6 La rigenerazione dei fabbricati ferroviari impresenziati. *p.118*

- 2.7 La Legge 128-2017, istituzione di ferrovie turistiche. p.137

## **Capitolo Terzo**

### 3.L'uso della linea a fini turistici

- 3.1 L'importanza della linea come catalizzatore dei flussi turistici. *p.139*
- 3.2 La capacità turistica di Langhe, Roero e Monferrato. *p.141*
- 3.3 Il cicloturismo in Langhe, Roero e Monferrato. *p.146*
- 3.4 La Legge 2-2018: sviluppo della mobilità in bicicletta. *p.160*

## **Capitolo Quarto**

### 4.L'uso quotidiano della linea

- 4.1 Il ruolo della ferrovia nel contesto quotidiano. *p.166*
- 4.2 Le situazioni degradanti nelle stazioni. *p.173*
- 4.3 Il trasporto di merci su rotaia. *p.177*

## **Capitolo Quinto**

### 5.La sostenibilità del trasporto su ferro

- 5.1 Analisi del consumo di risorse e sostenibilità ambientale del treno rispetto ai mezzi privati. *p.180*

## **Capitolo Sesto**

### **6. Le proposte progettuali**

- 6.1 Proposte progettuali per la riqualificazione delle stazioni di Santa Vittoria d'Alba e di Castagnole delle Lanze. *p. 187*
- 6.1.1 La stazione di Santa Vittoria d'Alba, inquadramento territoriale e idee progettuali. *p. 189*
- 6.1.2 La stazione di Castagnole delle Lanze, inquadramento territoriale e idee progettuali. *p. 198*
- 6.2 Leggi regionali per le strutture ricettive extralberghiere. *p. 207*
- 6.3 Gli Standard qualitativi Fiab. *p. 209*
- 6.4 Tavole Progettuali. *p. 213*
  - 6.4.1 La stazione di Santa Vittoria d'Alba. *p. 214*
  - 6.4.2 La stazione di Castagnole delle Lanze. *p. 237*
- 6.5 I servizi integrabili alle stazioni per l'accessibilità delle stesse e del territorio. *p. 260*

## **Capitolo Settimo**

### **7. Conclusioni** *p. 268*

### **Riferimenti bibliografici e sitografici** *p. 274*

## **Premessa**

Sin dall'inizio del mio percorso di studi presso il Politecnico di Torino ho avuto la ferma volontà di apprendere nuove nozioni e capacità che, in futuro, potrebbero servire sia nel mio percorso di crescita professionale, sia per poter in qualche modo migliorare le condizioni dell'ambiente che ci circonda, a cui tutti, me compreso, dobbiamo rendere conto per le nostre azioni.

Nello specifico, in questa tesi ho voluto focalizzare l'attenzione su una particolare sfumatura che caratterizza il territorio di Langhe, Roero e Monferrato, da cui provengo, ossia la linea ferroviaria che collega i poli urbani di Bra, Alba ed Asti.

La scelta che ha portato ad avvicinarmi a questa tematica nasce dal fatto che, a mia personale memoria, gli edifici ferroviari disposti lungo questa traccia mi sono da sempre apparsi come testimonianze di un mondo passato, che ho solamente potuto conoscere tramite racconti e lavoro di immaginazione; quando esisteva la figura del capostazione e le stazioni ferroviarie erano luoghi di incontro e di scambio di persone, merci e notizie.

Oggigiorno rimangono solamente questi contenitori architettonici, svuotati della loro funzione ed esclusi all'accesso, che rischiano di diventare delle componenti sottoutilizzate da parte di Ferrovie dello Stato, molte volte considerati come dei veri e propri fardelli. Un simile destino ha coinvolto l'intera traccia ferroviaria che da Alba conduce a Castagnole delle Lanze ed Asti, subendo la chiusura forzata tra il 2010 ed il 2012 per cause legate alla mancanza di fondi economici per la manutenzione, oltre a gravi dissesti idro-

geologici localizzati nei manufatti infrastrutturali lungo il tracciato, diventando di fatto una linea in disuso.

La mia intenzione è quella di evitare che la memoria storica della linea si possa dissolvere come è accaduto similmente per altre linee ferrate dismesse lungo la penisola italiana, cercando di dare nuova vita ai suoi fabbricati, rimanendo comunque nell'ottica che, in futuro, il servizio ferroviario verrà ripristinato in modo integrale e funzionale.

Sono convinto nel sostenere che questa infrastruttura debba infatti essere utilizzata secondo la propria natura di collegamento ferroviario per non vedersi convertita in una delle tante *greenways*, realtà molto attuali, ma che sorgono lì dove non sussistono più le condizioni per poter offrire una seconda possibilità al trasporto su ferro.

Proprio la dismissione di questa tipologia di trasporto dal territorio di Langhe, Roero e Monferrato, peraltro riconosciuto dall'Unesco come patrimonio, naturale ed antropico, da salvaguardare e valorizzare, ha portato come conseguenza l'aumento dei livelli di inquinamento atmosferico dovuto all'elevato numero di veicoli privati circolanti lungo le principali arterie di collegamento stradale; le stesse vie, è bene ricordarlo, che si sviluppano in modo quasi parallelo ai binari.

E' possibile trovare in questo testo, attraverso metodi semplificati, una comparazione tra i vari livelli di inquinamento prodotti dai veicoli su gomma e da quelli su ferro, sfruttando le potenzialità offerte da sistemi di calcolo integrati a *database* che raccolgono informazioni su tutti gli Stati europei; queste vanno dalla dotazione di

infrastrutture alla orografia territoriale, dalla produzione energetica nazionale ai consumi energetici delle diverse tipologie di trasporto. Ci si potrà quindi rendere conto che il trasporto di merci e persone su binari risulta vincente rispetto all'uso inflazionato delle automobili.

La ripresa funzionale della linea potrà contribuire a rendere maggiormente note le località secondarie di Langhe, Roero Monferrato, ora oscurate da mete più famose quali Barolo e Barbaresco, facilitando la fruizione di una tipologia di turisti che per loro natura hanno fatto propri i principi di mobilità dolce, ossia i cicloturisti; nelle stazioni, riqualificate per diventare "amiche della bicicletta", essi potrebbero trovare validi punti di appoggio e di riferimento per il loro turismo itinerante, con la creazione di ostelli ricavati nei locali dismessi e di spazi coperti e sicuri in cui custodire le biciclette. In ultima istanza, la riqualificazione degli immobili ferroviari deve essere necessariamente pensata anche per i fruitori abituali del trasporto su ferro; tramite la riapertura della linea potranno raggiungere i capoluoghi di Torino ed Asti, disponendo di spazi sicuri e confortevoli durante l'attesa del convoglio. Proprio questa delicata tematica è impugnata da chi viaggia per motivi di studio, di lavoro o sanitari, in quanto l'attuale servizio nelle stazioni minori non va oltre piccole pensiline esposte alle intemperie, senza la possibilità di disporre di servizi igienici. Per questo motivo verrà anche toccato il tema dell'accessibilità nelle aree ferroviarie, grazie alle proposte illustrate durante il ciclo di convegni "*Land(e)scape the disabilities* per l'accessibilità nei luoghi Unesco", come ad esempio l'uso di percorsi tattili e pannelli dedicati a chi soffre di disabilità; in



certi casi saranno evidenziate la pericolosità e la poca accessibilità di alcune stazioni ancora in uso.

Semplici, ma significative testimonianze, che a mio parere esplicano in modo chiaro e preciso il passato della linea ferroviaria, sono i video documenti fruibili attraverso i seguenti codici QR.



Traccia ferroviaria Bra-Alba<sup>a</sup>.



Traccia ferroviaria Alba-Asti<sup>b</sup>.



Traccia ferroviaria Asti-Castagnole delle Lanze<sup>c</sup>.

---

a•<https://www.youtube.com/watch?v=qgu6X7YYeyQ>

b•[https://www.youtube.com/watch?v=PPuRD\\_uSYCI&t=283s](https://www.youtube.com/watch?v=PPuRD_uSYCI&t=283s)

c•<https://www.youtube.com/watch?v=qApAg8Rd5UA>

Nella creazione di questa tesi ho potuto approfondire diverse realtà, alcune a me già note, altre del tutto sconosciute, che hanno contribuito a rendermi più consapevole del territorio in cui vivo, mostrandomi dinamiche e luoghi a cui mai avrei pensato di appartenere.

Ringrazio pertanto la mia relatrice Prof.ssa Arch. Daniela Bosia ed il suo collaboratore, Arch. Lorenzo Savio, per la disponibilità e l'attenzione con cui mi hanno seguito ed aiutato nella raccolta dei dati propedeutici, nella loro organizzazione e sintetizzazione in questo testo.

Esprimo riconoscenza verso il mio co-relatore Dott. Roberto Cerato, Direttore dell' "Associazione per il Patrimonio dei paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato", grazie al quale sono potuto entrare in contatto con le realtà che sono l'eccellenza del nostro territorio, riconosciute in tutto il mondo; un sentito ringraziamento va inoltre ai suoi collaboratori, tra cui la gentilissima Arch. Elisa Gandino.

Una doverosa gratitudine va a tutti i componenti del Tavolo Tecnico per la Mobilità Sostenibile, in particolare all'Arch. Giovanni Currado, suo Direttore, ed al sempre disponibile Prof. Marco Devecchi, offrendomi la possibilità di presiedere alle riunioni e convegni e aggiornandomi costantemente sullo stato di avanzamento dei lavori per la riapertura della linea.

Esprimo la mia riconoscenza all'Associazione Fiab-Federazione Italiana Amici della Bicicletta; attraverso il Presidente di Muoviti Chieri!-Fiab, Massimo Gaspardo Moro, ed all'esponente albese

Fiab Elisabetta Brovia ho potuto assumere maggiore consapevolezza su questa associazione, sulla propria *mission* e sulle ricadute sociali ed economiche che è in grado di apportare ai territori che sanno accoglierla.

Ringrazio inoltre la disponibilità dei promotori del progetto *Ccar-CO2* di Foligno (Pg) per avermi illustrato le peculiarità della loro iniziativa di mobilità sostenibile ed accessibile, che spero potrà avere un piccolo incremento di attenzione tramite questa tesi.

Il ringraziamento più grande, che giunge dal profondo, lo voglio però rivolgere ai miei genitori, alla mia famiglia, ai miei amici ed alla mia fidanzata, perché tutti quanti, in modi diversi, hanno saputo incoraggiarmi e sostenermi, dandomi le motivazioni per cui valesse la pena di andare avanti, sempre e comunque!

# CAPITOLO PRIMO

# **1. Analisi territoriale ed insediativa**

## **1.1 Analisi territoriale di Langhe, Roero e Monferrato**

Il territorio in cui si sviluppa la linea ferroviaria Bra-Alba-Asti si estende su una superficie di 36,4 Km<sup>2</sup> e possiede una struttura caratterizzata da generale omogeneità culturale<sup>1</sup>, ma che al tempo stesso presenta spiccate differenze paesaggistiche ed insediative. I comuni interessati dal passaggio della linea si attestano lungo i limiti di due Province del Piemonte sud-orientale, Cuneo e Asti; per la Provincia di Cuneo, si riportano, in ordine di sviluppo delle stazioni, la città di Bra, i comuni di Pocapaglia, Santa Vittoria d'Alba, Monticello d'Alba, la città di Alba e la sua frazione Mussotto, i comuni di Barbaresco e Neive; per il territorio astigiano si elencano i comuni di Castagnole delle Lanze, Costigliole d'Asti e la sua frazione Motta di Costigliole, Isola d'Asti ed il capoluogo Asti. I poli di Bra e Alba sono i punti di riferimento per le varie realtà di sviluppo economico del Roero e parte delle Langhe, basate sia sull'industria alimentare (Ferrero S.p.A.) e tessile (Miroglio S.p.A.), sia su attività che sfruttano le risorse paesaggistiche ed enogastronomiche offerte dal territorio; analoga funzione accentrante distingue i centri di Asti ed Alessandria sul territorio del Monferrato.

L'ambito territoriale di riferimento viene denominato Langhe, Roero e Monferrato, tuttavia non è identificabile all'interno di un'unica entità amministrativa, ma la sua geometria, e i relativi confini, sono variabili a seconda delle motivazioni con cui lo si considera<sup>2</sup>. Facendo un esempio, i comuni posti sull'altipiano a ovest di Bra,

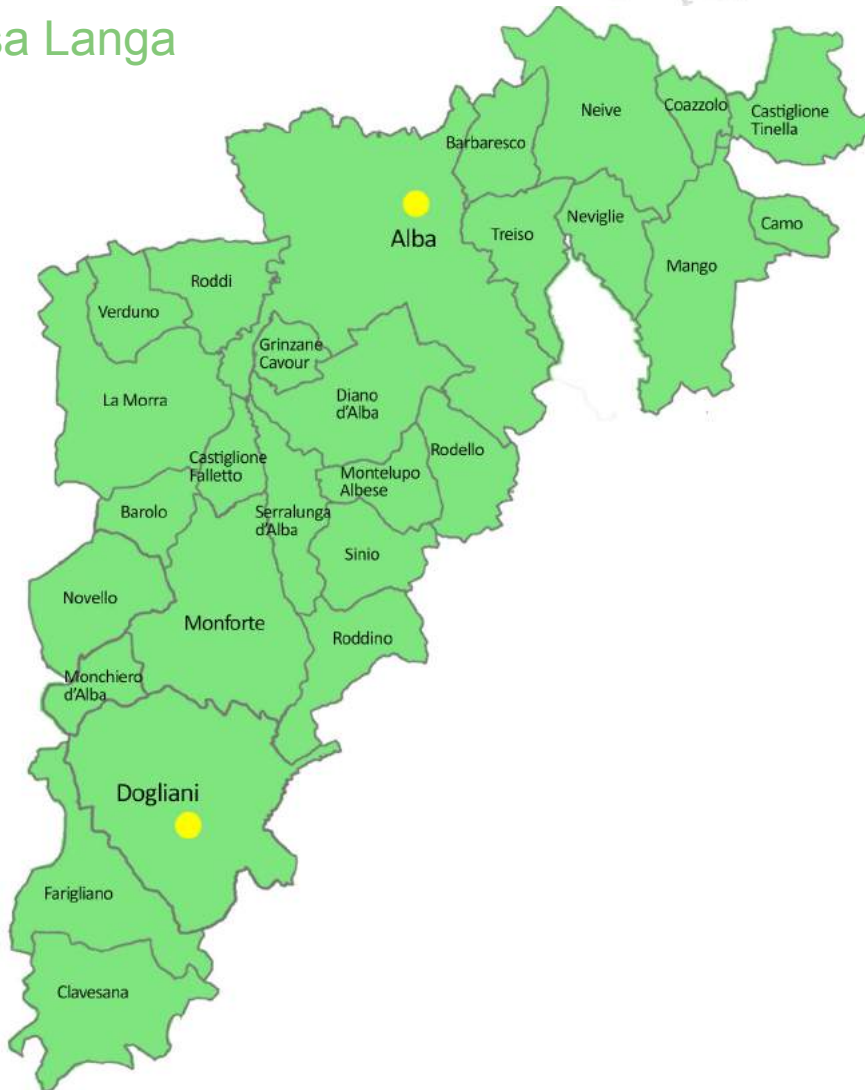
come Cherasco e Narzole, non sono tradizionalmente considerati strettamente correlati con il Roero e le Langhe, principalmente a causa della diversità nello sviluppo economico e sociale rispetto alle ultime, ma ricadono comunque al di sotto di tale sistema per quanto riguarda l'Azienda Sanitaria Asl Cn2. In generale si possono individuare quattro partizioni fondamentali, utili per avere una visione di massima di tali realtà; nello specifico, al confine con la Provincia di Torino si attesta il Roero, nella porzione centrale si inseriscono le Langhe, ripartite in Bassa Langa ed Alta Langa, infine ad est, interessando la provincia astigiana, si estende il territorio del Monferrato.

Per la distinzione di Roero, Alta e Bassa Langa, racchiuse nella provincia cuneese, si può fare riferimento alle caratteristiche orografiche dell'area, sia per la notevole diversità delle quote altimetriche dei rilievi (nel Roero meno elevati rispetto alle Langhe), sia per la posizione rispetto al fiume Tanaro (geograficamente le Langhe si posizionano sulla destra orografica). Per la porzione di Monferrato interessato, l'inquadramento risulta più semplificato, appartenendo il larga misura alla Provincia astigiana, assumendo quindi la denominazione di Alto e Basso Monferrato Astigiano, separandosi dagli altri due territori monferrini del Monferrato casalese e Monferrato di Acqui, Ovada e Gavi, che verranno trattati in modo secondario, non essendo interessati direttamente dal passaggio del tratto di linea ferroviaria analizzata.

Nelle pagine seguenti sono riportati gli Ambiti di Paesaggio di Langhe, Roero e Monferrato, identificati in accordo con il PPR (Piano Paesaggistico Regionale) vigente<sup>3</sup>.



## La Bassa Langa



Ambito n°64<sup>3</sup>, BASSA LANGA, immagine tratta dal Piano Paesaggistico Regione Piemonte<sup>3</sup> e rielaborata dall'autore.

Roddi



Neive



Grinzane Cavour



Diano



Serralunga



Alba



Verduno



Barbaresco



Barolo



Castiglione Tinella



Castiglione Falletto



Coazzolo



Centri abitati della Bassa Langa, immagine elaborata dall'autore.



Dogliani



Mango



La Morra



Monforte



Monchiero



Montelupo Albese



Novello



Treiso



Naviglie



Sinio



Roddino



Rodello



Centri abitati della Bassa Langa, immagine elaborata dall'autore.

Camo

Farigliano

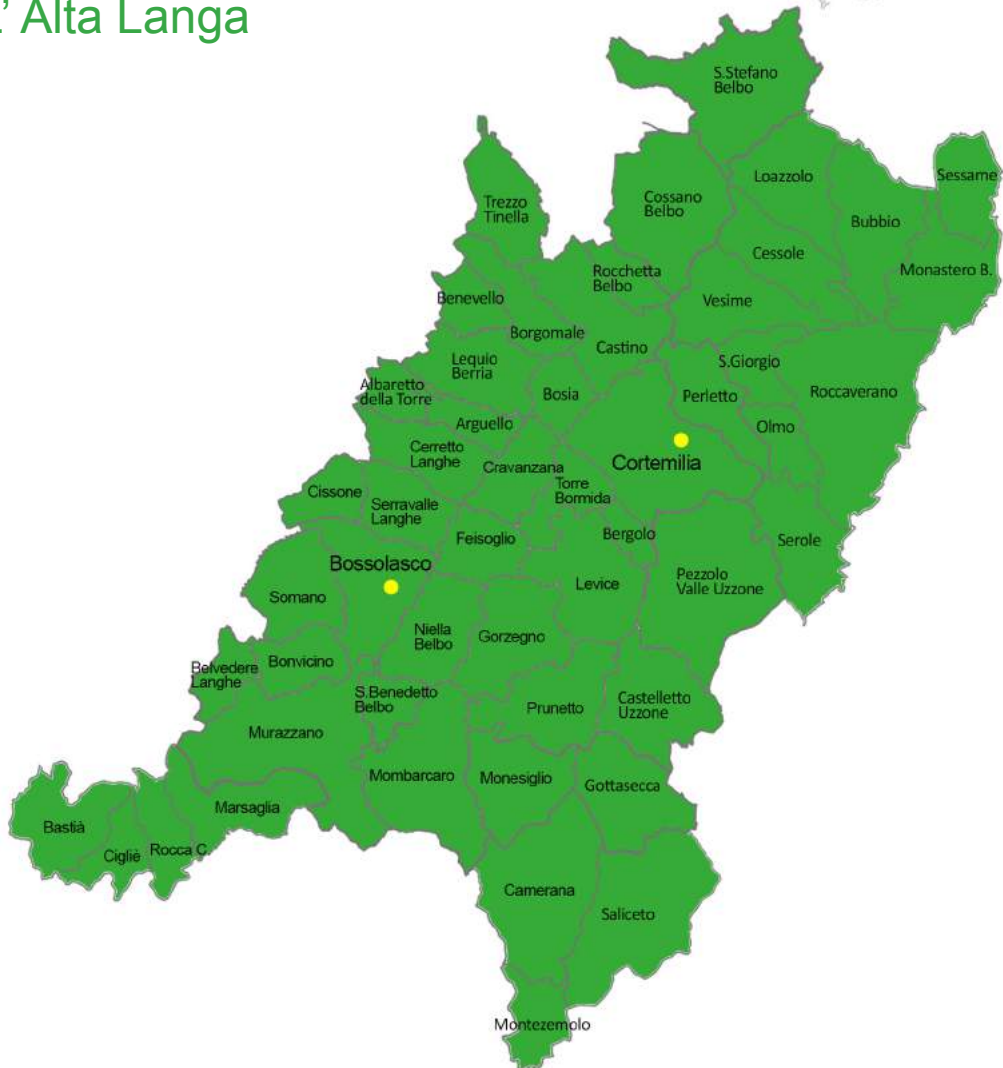
Clavesana



Centri abitati della Bassa Langa, immagine elaborata dall'autore.



## L' Alta Langa



Ambito n°63<sup>3</sup>, ALTA LANGA, immagine tratta dal Piano Paesaggistico Regione Piemonte<sup>3</sup> e rielaborata dall'autore.

S.Stefano Belbo



Belvedere Langhe



Arguello



Levice



Albaretto Torre



Benevello



Bergolo



Bonvicino



Bossolasco



Vesime



Borgomale



Castino



Centri abitati dell'Alta Langa, immagine elaborata dall'autore.

Perletto      Pezzolo Valle Uzzone      Prunetto



Rocchetta B.      Cravanzana      Castelletto Uzzone



S.Benedetto Belbo      Bosia      Serravalle L.



Somano      Torre Bormida      Trezzo Tinella



Centri abitati dell'Alta Langa, immagine elaborata dall'autore.

Cerretto



Cissone



Cortemilia



Cossano Belbo



Feisoglio



Gorzegno



Gottasecca



Lequio Berria



Murazzano



Mombarcaro



Monesiglio



Niella Belbo



Centri abitati dell'Alta Langa, immagine elaborata dall'autore.

Monastero Bormida



Cessole



Cigliè



Loazzolo



Bubbio



Olmo Gentile



Montezemolo



Marsaglia



Camerana



Serole



Sessame



Roccoverano



Centri abitati dell'Alta Langa, immagine elaborata dall'autore.

Rocca Cigliè



Saliceto



S.Giorgio Scarampi



Bastia Mondovì

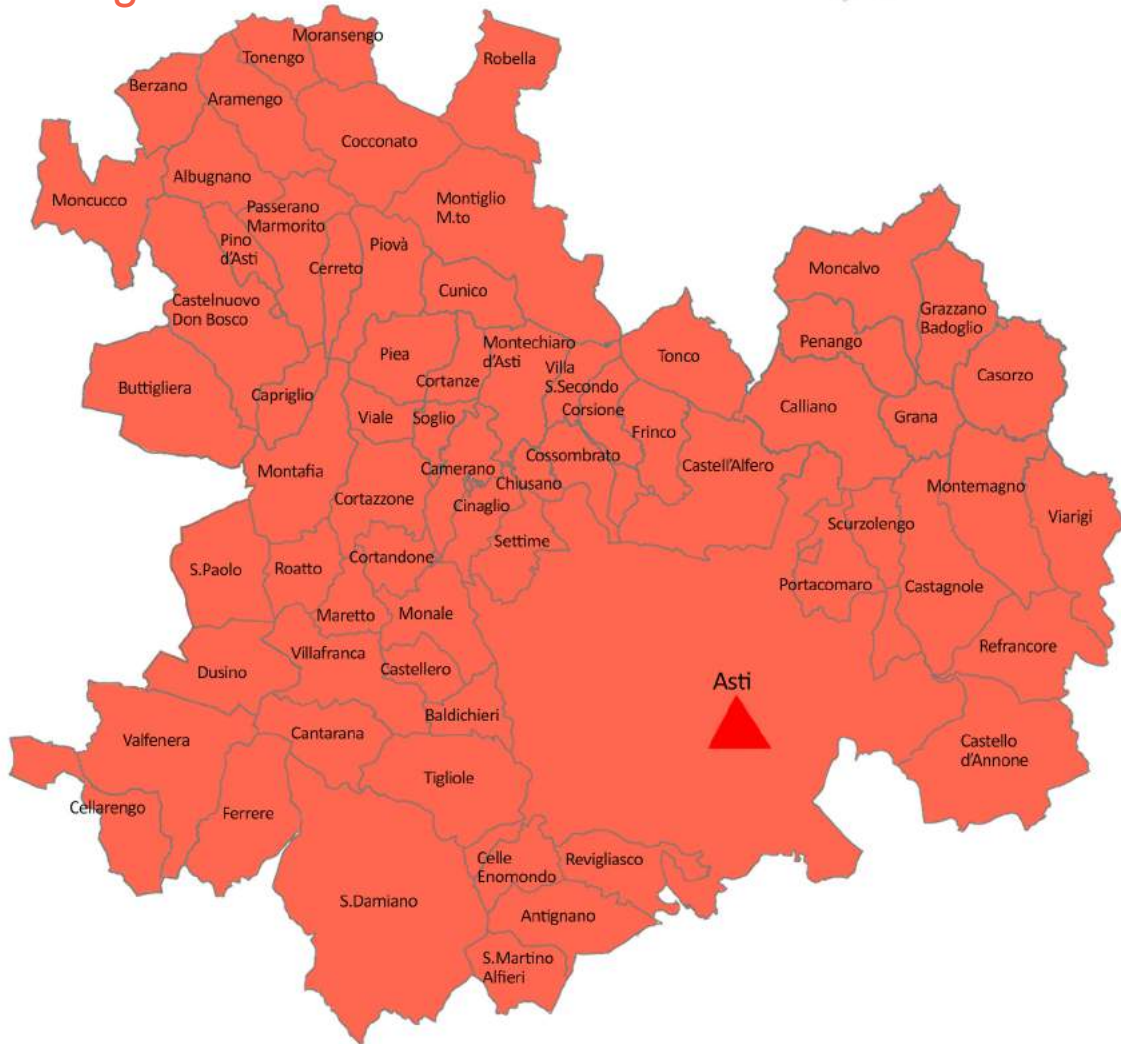


Centri abitati dell'Alta Langa, immagine elaborata dall'autore.





## L'Astigiano



Ambito n°68<sup>3</sup>, ASTIGIANO, immagine tratta dal Piano Paesaggistico Regione Piemonte<sup>3</sup> e rielaborata dall'autore.

Cortadone



Soglio



Villafranca



Celle Enomondo



Revigliasco



Cortazzone



Buttigliera



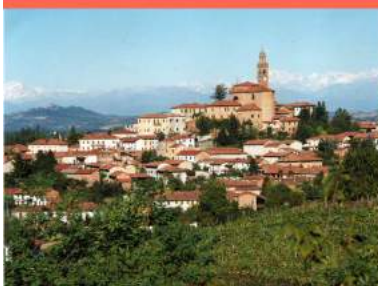
Monale



Castellero



Villa S. Secondo



Tonco



S. Damiano d'Asti



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Valfenera



Cantarana



Penango



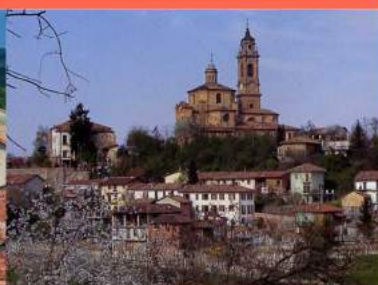
San Paolo



Pino



Piova



Moncalvo



Roatto



Robella



S.Martino Alfieri



Portacomaro



Settime



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Montemagno



Cerreto



Antignano



Scurzolengo



Castagnole M.to



Capriglio



Albugnano



Refrancone



Calliano



Camerano



Casorzo



Castell'Alfero



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Castello d'Annone



Piea



Viale



Frinco



Castelnuovo D.Bosco



Cellarengo



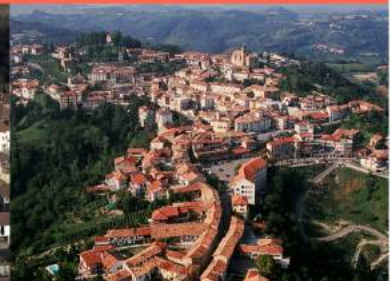
Chiusano



Cinaglio



Cocconato



Corsione



Cossombrato



Cunico



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Baldichieri



Dusino



Ferrere



Grana



Grazzano Badoglio



Aramengo



Maretto



Moncucco



Montafia



Montechiaro



Montiglio



Moransengo



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Passerano M.



Asti



Cortanze



Tigliole



Tonengo



Viarigi



Centri abitati dell'Astigiano, immagine elaborata dall'autore.



## Il Monferrato Astigiano



Ambito n°71<sup>3</sup>, MONFERRATO ASTIGIANO, immagine tratta dal Piano Paesaggistico Regione Piemonte<sup>3</sup> e rielaborata dall'autore.



Mombercelli



Castagnole Lanze



Castel Boglione



Castelnuovo Belbo



Castenuovo Calcea



Costigliole d'Asti



Vigliano d'Asti



Maranzana



Mombaruzzo



Incisa Scapaccino



Isola d'Asti



Vinchio



Centri abitati del Monferrato Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Rocchetta Tanaro



Castellero



Alice Bel Colle



Molina



Agliano Terme



Azzano d'Asti



Belveglio



Bruno



Masio



Calamandrana



Calosso



Canelli



Centri abitati del Monferrato Astigiano, immagine elaborata dall'autore.

Moasca



S.Marzano Oliveto



Moltaldo Scarampi



Nizza Monferrato



Belveglio



Mongardino



Rocca d'Arazzo



Montegrosso



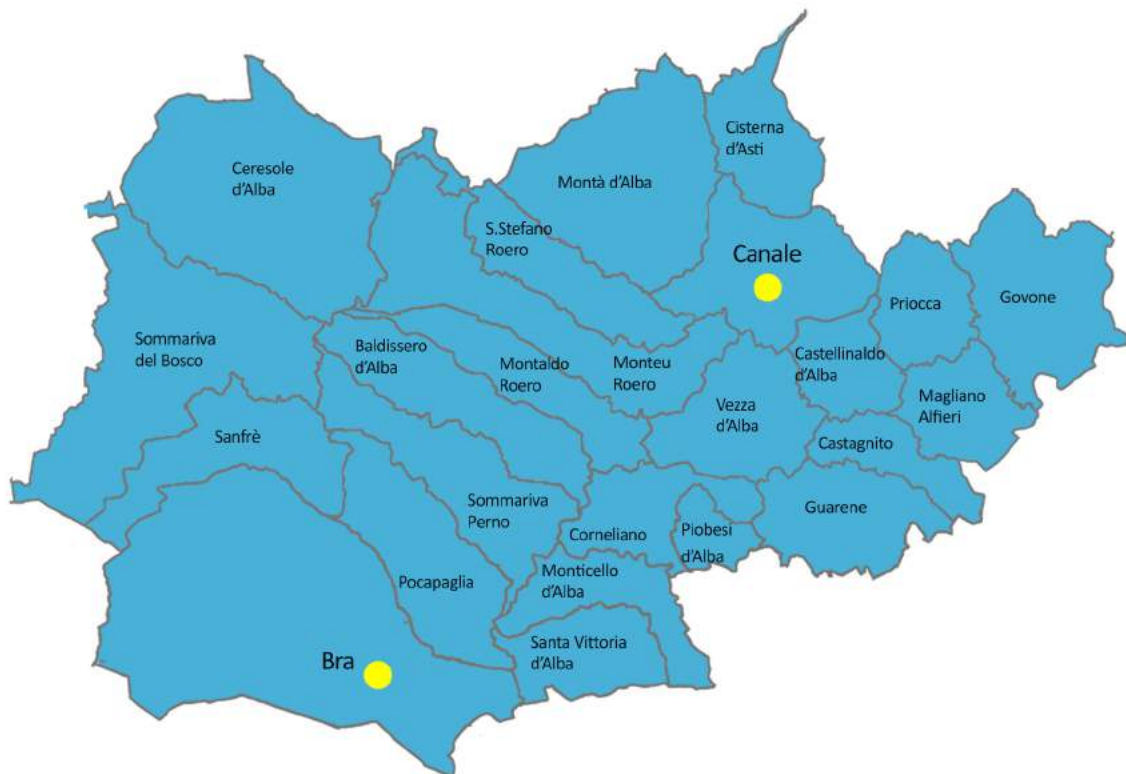
Vaglio



Centri abitati del Monferrato Astigiano, immagine elaborata dall'autore.



## Il Roero



Ambito n°65<sup>3</sup>, ROERO, immagine tratta dal Piano Paesaggistico Regione Piemonte<sup>3</sup> e rielaborata dall'autore.

Sanfrè



Govone



Cisterna



Montà d'Alba



Montaldo Roero



Monteu Roero



Sommariva Bosco



Piobesi d'Alba



Pocapaglia



Sommariva Perno



Corneliano d'Alba



Monticello

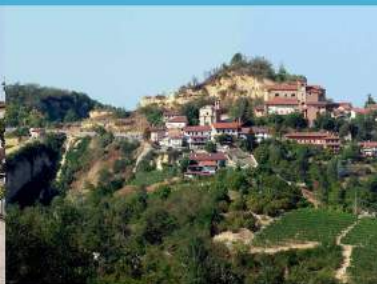


Centri abitati del Roero, immagine elaborata dall'autore.

Bra



Santo Stefano Roero



Ceresole



Vezza d'Alba



Baldissero d'Alba



Guarene



Priocca



Castellinaldo



Canale



Castagnito



Santa Vittoria d'Alba



Magliano Alfieri



Centri abitati del Roero, immagine elaborata dall'autore.

La realtà geografica in cui si sviluppa la tratta Bra-Alba-Asti è descritta da caratteri geomorfologici unici, i comuni attraversati dalla linea, o che fanno parte del bacino di utenza che le gravita attorno dipendendo da essa per lo spostamento di persone e merci, raccolgono una sequenza di paesaggi che spaziano dall'Alta Langa, a carattere spiccatamente appenninico, con quote altimetriche normalmente al di sopra dei 600/700 m, per diminuire a quota 500/400 m delle colline di Bassa Langa, fino ai rilievi più dolci del Roero, con elevazione di 400/300 m s.l.m. Il Monferrato racchiude in sé tutte le variazioni di quota descritte precedentemente, in quanto la sua morfologia spazia dalle aree pianeggianti a nord/est, fino a lambire l'Appennino ligure a sud<sup>1</sup>.

In generale, questi differenti ambiti sono accumulati dall'orientamento dei versanti collinari in direzione nord/sud, segnati dai corsi d'acqua secondari che concorrono ad alimentare il fiume Tanaro giacente nel fondovalle e coincidente in larga parte con lo sviluppo della linea ferrata.

Analizzando nello specifico i diversi sistemi, a partire da ponente si incontra il Roero, che possiede paesaggi molto eterogenei tra di loro; si divide infatti tra i pianalti pratici rivolti verso la pianura torinese, per passare agli strapiombi delle Rocche, le voragini (oltre 100 m di dislivello verticale) che scalfiscono i versanti collinari rivolti verso la pianura fluviale. Proprio grazie al fenomeno geologico di erosione, avvenuto 250.000 anni fa, ricordato con la denominazione "Cattura del Tanaro"<sup>1</sup>, i corsi d'acqua presenti sulle pianura roerina iniziarono a confluire verso il Tanaro, incidendo i terreni sabbiosi astiani. In corrispondenza delle Rocche si può

trovare una vegetazione eterogenea, che varia dalle pinete poste sulla sommità delle creste, a piante adattate all'habitat umido tipico della base dei loro basamenti. Da segnalare inoltre la presenza di fossili marini tra gli strati sabbiosi messi a nudo dall'erosione, un tempo parte di un fondale marino, emerso nell'era terziaria.



Sistema vegetativo alla sommità delle Rocche, foto tratta dal sito [www.cantinadestefanis.com](http://www.cantinadestefanis.com).



Sistema vegetativo alla base delle Rocche, foto dell'autore.



Procedendo verso sud, il paesaggio muta conformazione, con tradizionali coltivazioni a vigneto e nocciolo; da ricordare tra i prodotti enologici il “Roero” e “Roero Arneis”.

La rete ecologica del Roero è caratterizzata da diversi ambiti di interesse naturalistico, tra cui l’area di protezione regionale “Zona di salvaguardia dei boschi e delle Rocche del Roero”, in cui rientrano il “SIC di Santa Vittoria e di Monticello d’Alba per la tutela delle colonie di chiropteri”, ed il “SIC boschi e Rocche del Roero”. Nelle vicinanze si collocano anche il “Parco forestale del Roero” a Sommariva Perno, le “Oasi naturalistiche di Pocapaglia, Priocca, Canale e Magliano Alfieri”, la “Tenuta reale di Pollenzo”<sup>2</sup> e l’area “Rocche dei Roeri cuneesi” a valenza ambientale-storico-culturale<sup>3</sup>.

Proseguendo l’analisi, nella zona centrale si sviluppano l’Alta Langa e la Bassa Langa; per la Bassa Langa, delimitata a nord dal fiume Tanaro, il paesaggio risulta formato da versanti collinari coltivati a vigneto con alti gradi di specializzazione; è doveroso ricordare alcuni importanti vini come il “Barolo”, il “Barbaresco”, il “Dolcetto d’Alba”, il “Nebbiolo”, il “Pelaverga di Verduno” e la “Barbera d’Alba”.

rilievi collinari si interrompono a ovest affacciandosi sulla pianura cuneese, mentre ad est proseguono con i rilievi monferrini.

L’Alta Langa è accumulata con la Bassa Langa grazie alla prosecuzione dei rilievi collinari, in cui il clima più affine a quello appenninico consente poche coltivazioni; la più diffusa è quella a nocciolo, oltre ad ampie superfici prative o boscate.

A levante infine si estende il vasto complesso del Monferrato asti-

giano, caratterizzato dalla prevalenza di rilievi collinari delimitati dai fiumi Belbo e Versa, con elevazione massima di 550 m s.l.m., intervallati da tratti pianeggianti.

Qui la viticoltura domina storicamente sulle altre forme di agricoltura, offrendo prodotti quali la “Barbera d’Asti”, il “Grignolino”, la “Freisa d’Asti”, il “Cortese di Gavi”, “Asti Spumante”, il “Brachetto d’Acqui” ed il “Moscato d’Asti”.

Il Monferrato si protende poi verso sud, fino a lambire le provincie liguri di Savona e Genova; verso est si conclude invece con la lombarda Lomellina.

Tutti questi territori, come ricordato prima, sono accumulati da analoghe radici culturali, che in alcuni frangenti contribuiscono a nette divisioni; basta ricordare l’evoluzione del dialetto piemontese, in cui la stessa parola subisce variazioni fonetiche a seconda che venga pronunciata nel Roero, nelle Langhe o nel Monferrato.

---

1•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria “Bra-Alba-castagnole delle Lanze”, Report finale, parte 1<sup>^</sup>-Quadro conoscitivo*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.

2•FONDAZIONE CRC, *Langhe e Roero, tradizione e innovazione n.22*, Tipolito Europa, Cuneo, luglio 2014.

3•<http://www.regione.piemonte.it>.

## 1.2 Le componenti Unesco

Proprio l'assidua e costante cura della società contadina verso il proprio territorio, coltivato con vitigni autoctoni, ha potuto portare, dopo il critico spopolamento avvenuto nel secondo dopoguerra, alla sua rivalutazione e valorizzazione, confermata con la recente inclusione dei "Paesaggi vitivinicoli di Langhe, Roero e Monferrato" nella lista del Patrimonio dell'umanità stilata dall'Unesco.

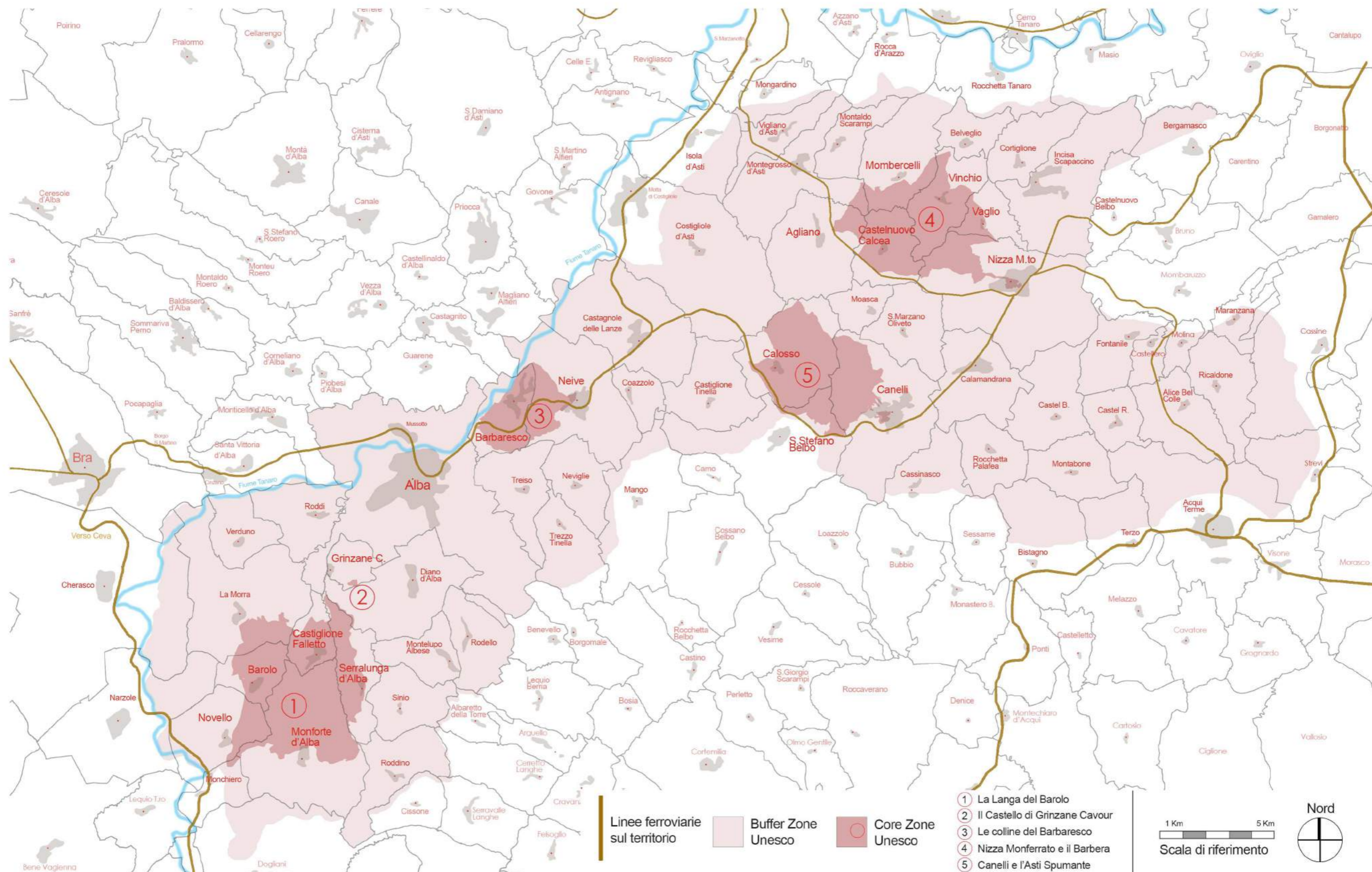
La candidatura è stata resa possibile grazie alle caratteristiche di "paesaggio culturale"<sup>4</sup>, risultato delle azioni naturali ed antropiche; proprio la componente umana è stata decisiva nell'evoluzione dell'area, sia attraverso azioni su elementi fisici definiti "luoghi del vino", cioè spazi destinati alla coltivazione, produzione e conservazione del vino, sia attraverso risorse immateriali, ma ugualmente essenziali; le conoscenze, spesso empiriche, se non addirittura rituali, le tradizioni e le pratiche legate all'enologia hanno saputo definire l'identità della popolazione, che ha potuto sfruttare la morfologia e la geologia del terreno, prevedere il clima, per giungere al risultato di cui oggi possiamo ancora beneficiare. Queste operazioni hanno impegnato il lavoro di diverse generazioni di agricoltori, che dopo alcuni secoli hanno prodotto sul paesaggio una tale mole di trasformazioni da rappresentare una testimonianza unica di tradizione culturale, e colturale, di produzione vitivinicola.

L'iscrizione al registro Unesco risale al 2014, il percorso di candidatura è avvenuto anche per volontà delle istituzioni territoriali. Tale riconoscimento obbliga le comunità locali a conservare, tutelare e valorizzare il patrimonio, per poterlo consegnare alle future

generazioni. Per queste finalità, lo Stato italiano ha approvato nel febbraio 2006 la Legge n°77/2006 “Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico ed ambientale, inseriti nella lista del patrimonio mondiale, posti sotto la tutela Unesco”<sup>4</sup>, rafforzando quanto sostenuto dalla “Convenzione sulla protezione del patrimonio mondiale culturale e naturale” stipulata a Parigi nel 1972.



Acquerello dell'artista Alessadro Anastasio con i colori dei paesaggi Unesco, foto tratta dal sito [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it).



Raccolta dei siti Unesco direttamente interessati dal passaggio della linea ferroviaria, elaborazione dell'autore.

La Legge svolge le funzioni di:

- Riconoscere i siti Unesco come elementi di eccellenza culturale, paesaggistica e naturale italiana;
- Istituzionalizzare il Piano di gestione, in modo da renderlo disponibile a tutti i Siti, e da assicurare le condizioni per la loro tutela;
- Istituire specifiche misure finanziarie da destinare agli interventi volti alla tutela, ma soprattutto alla fruizione e divulgazione dei contenuti dei siti.

Attualmente, l' "Associazione per il patrimonio dei paesaggi vitivinicoli di Langhe, Roero e Monferrato" conta sei componenti, cioè le aree aventi caratteristiche di eccellenza, le quali assumono il titolo di "Core zone"<sup>5</sup>.

Le sei componenti, individuate sia nelle Langhe che nel Monferrato, sono:

- Componente 1 "La Langa del Barolo";
- Componente 2 "Il castello di Grinzane Cavour";
- Componente 3 "Le colline del Barbaresco";
- Componente 4 "Nizza Monferrato e il Barbera";
- Componente 5 "Canelli e l'Asti Spumante";
- Componente 6 "Il Monferrato degli Infernot".

A protezione ideale delle "Core zone", sono stati delineati i confini delle più ampie "Buffer zone".

---

4•ASS. PER IL PATRIMONIO DEI PAESAGGI VITIVINICOLI DI LANGHE-ROERO E MONFERRATO, *Valorizzare un Patrimonio UNESCO, Il primo progetto finanziato con la Legge 77/2006 nei Paesaggi Vitivinicoli del Piemonte*, Officine grafiche di Comunicazione, Bra (Cn), ottobre 2016.

5•ASS. PER IL PATRIMONIO DEI PAESAGGI VITIVINICOLI DI LANGHE-ROERO E MONFERRATO, *I paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe – Roero e Monferrato, sito iscritto nella lista del patrimonio Mondiale dell'Umanità*, settembre 2015.

### **1.3 Il modello insediativo, dalla struttura storica alla situazione urbanistica attuale**

I territori di Langhe e Roero si sono antropologicamente sviluppati in modo autonomo l'uno dall'altro, particolarità che ancora oggi è apprezzabile; storicamente<sup>6</sup> la Bassa Langa ha ricoperto un ruolo centrale grazie ai centri romani di *Alba Pompeia* e *Pollentia*, da cui si sviluppavano tre vie di comunicazione, una in direzione di Acqui Terme, una verso Asti costeggiando il Tanaro e la terza, transitando per l'attuale Pollenzo, proseguiva verso *Vada Sabatia/Vado*. Inoltre, fino al XVIII sec., i territori albesi fecero parte del Marchesato del Monferrato, giustificando così la scarsa influenza che all'epoca la città deteneva sul territorio.

Con la decadenza del potere romano, i centri di pianura si attestarono sui crinali delle colline, riducendo le dimensioni dell'abitato, pur essendo ben collegati tra loro grazie a strade locali. Solo con lo sviluppo delle strade di fondovalle si assistette allo spostamento dell'abitato verso la pianura, e in tempi relativamente recenti si svilupparono le relazioni tra centro abitato e la coltivazione viticola intensiva e specializzata.

Sul territorio del Roero meridionale e della Bassa Langa si sviluppa quindi un fitto reticolo di piccoli nuclei urbani, raramente di medie dimensioni, accumulati dalla presenza nel loro *skyline* di torri di avvistamento, ville, castelli, mura in pietra o laterizio, oltre agli immancabili campanili, emergenze architettoniche che connotano i borghi rurali. Raramente si possono trovare nuclei storici

posizionati lungo il fondovalle, ad eccezione di Alba; più ricorrenti sono invece i borghi edificati sulle vette collinari, i “bricchi”, oppure assecondanti il dorso dei crinali.

Il tessuto edilizio si presenta generalmente denso e strutturato in modalità radiocentriche oppure disposto a ventaglio, in cui il costruito possiede caratteri di continuità cromatica, materica e tipologica. Il rapporto tra pieni e vuoti è reso omogeneo dalla continuità delle coperture, realizzate in coppi o in lose.

Le distinzioni tra le varie zone territoriali si possono infatti riscontrare anche nei diversi materiali da costruzione, se infatti nel Roero e Monferrato era prevalente l’impiego di laterizio per realizzare murature piene e coperture, nelle Langhe era preferito l’uso della tradizionale “pietra di Langa”, composta da marna e arenaria, facilmente sfaldabile e accumulabile in blocchi<sup>7</sup>. Se oggi questo materiale viene considerato pregevole per l’edilizia, in passato era usato soprattutto per la sua disponibilità e facile lavorazione; infatti, tramite le operazioni agricole di dissodamento venivano asportati i blocchi di arenaria dal terreno, poi sbozzati in modo da assumere una forma più adatta all’uso edilizio. Lo stesso materiale era lavorato in lastre più sottili per fungere da copertura, tipologia diffusa soprattutto in Alta Langa.

La continuità degli scorci paesaggistici è resa possibile dalla rete viabile disposta sui crinali, la quale fa godere di suggestivi *focus* ottici sui terreni coltivati a vite o a noccioleto, coltivazioni che spesso si compenetrano con i centri abitati, o circondanti i cascinali isolati, evocati negli scritti di Pavese e Fenoglio. Se da un lato si cerca di tutelare il patrimonio paesaggistico, dall’altro, soprattutto



nel dopoguerra, con strascichi riscontrabili ancora negli ultimi anni, si è verificata una crescita consistente delle aree urbanizzate, nel fondovalle come sui crinali collinari<sup>6</sup>.

Lo storico trasferimento della popolazione verso la pianura fluviale, dove si attestano gli assi viari principali, con il passare degli anni ha generato una slegatura dall'impianto originario, consumando il suolo naturale a favore di un esponenziale diffusione di infrastrutture ed edificato.

Le problematiche, di cui le amministrazioni sembrano aver assunto una reale consapevolezza solo in tempi recenti, si riferiscono ai seguenti punti:

- L'aumento della presenza turistica ha generato il rischio di avere interventi edilizi non allineati con le tipologie architettoniche tradizionali, o con recupero di pratiche costruttive non documentate;
- I centri minori sono sottoposti al rischio di un'espansione residenziale poco controllata, dequalificando perciò l'intero abitato;
- Gli interventi per il contenimento del rischio idrogeologico, seppure indispensabili, comportano la costruzione di opere impattanti, sia sull'estetica del paesaggio, che sull'assetto idrico naturale;
- Il nuovo Polo ospedaliero di Bra e Alba, costruito in modo poco appropriato sul fianco collinare del comune di Verduno, risulta altamente impattante nel contesto generale.

E' possibile inoltre realizzare un'analisi più approfondita regione per regione; iniziando dal Roero, in cui gli insediamenti di origine

medievale sono strettamente influenzati dalla morfologia dei calanchi delle Rocche. Dal XI sec. la popolazione decise di abbandonare il fondovalle servito dalla rete di strade romane che collegavano Alba con Asti, prediligendo l'area collinare, a partire dalla porzione sud/est dei rilievi roerini. Il motivo di tale migrazione risiede nel fatto che i borghi costruiti in posizione elevata, potenziati con mura e torri di avvistamento, offrivano migliore protezione. A queste prime iniziative, nei secoli successivi aumentarono i trasferimenti dei borghi di pianura verso le colline, con il fenomeno definito "arrocamento dei borghi"<sup>6</sup>. Solo nel secondo dopoguerra si è verificata un'inversione di tendenza, quindi gli abitanti dei centri collinari decisero di spostare verso valle le proprie attività produttive, e in un secondo tempo le proprie abitazioni.

Una simile modalità di urbanizzazione si è verificata anche per quanto riguarda la realtà delle Basse Langhe, in cui i borghi si attestarono sulle sommità collinari protetti a volte da imponenti opere difensive come i castelli di Grinzane Cavour o Serralunga d'Alba. Discorso differente riguarda la situazione dell'Alta Langa, caratterizzata ancora oggi da piccoli insediamenti, notevolmente distanziati tra di loro a causa della difficile realtà morfologica e delle ampie superfici boscate, che da sempre rendono difficoltoso lo sviluppo antropico; sono pochi infatti i poli di riferimento, generalmente identificabili nei centri abitati di Cortemilia, Dogliani e Bossolasco.

Per quanto riguarda l'asse identificato dalla valle del Tanaro, in cui coesistono i poli accentranti di Alba e Bra, sia dalla sinistra che dalla destra orografica è ripresa negli ultimi secoli la pratica di

insediamento nelle zone rurali pianeggianti, realizzata con il progressivo disboscamento e successiva messa a dimora di vigneti sui versanti esposti a sud, sfruttando i terreni prossimi al fiume a seminativo e frutteto. Dalle pratiche agricole si è passato alle attività produttive, artigianali, commerciali e residenziali. Analogo sviluppo ha avuto il territorio monferrino attraversato dal Tanaro, in cui il fenomeno di urbanizzazione è ugualmente densificato lungo le sponde fluviali, fino a giungere alla città di Asti, polo di riferimento per i Comuni limitrofi. Se queste nuove dinamiche hanno contribuito da un lato al miglioramento delle condizioni economiche complessive, dall'altro hanno avuto come effetto collaterale il deterioramento del paesaggio storico e naturale.



Edificio industriale altamente impattante sul paesaggio circostante, foto dell'autore.

Anche per quanto riguarda la costruzione di fabbricati residenziali non sono state considerate le caratteristiche tipologiche locali, principalmente a causa della scarsa attenzione posta in passato nel rilascio delle concessioni edilizie, azzerando la leggibilità dell'insediamento storico e occludendo completamente gli affacci degli assi viari, a danno dei preziosi focus ottici dalla pianura verso i versanti collinari<sup>6</sup>.

L'urbanizzazione incontrollata ha contribuito inoltre ad aggravare il rischio idrogeologico dell'area, già di per sé molto fragile; attraverso la perdita di suolo naturale si verifica annualmente il fenomeno del ruscellamento delle acque meteoriche, con la sua pericolosa evoluzione in *stormwater*, in cui la pioggia non assorbita dal terreno e non smaltita dai sistemi di captazione provoca allagamenti e danni a edifici e colture.

---

6•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze"*, Report finale, parte 1<sup>^</sup>-Quadro conoscitivo, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.

7•D.BOSIA, *Guida al recupero dell'architettura rurale del G.A.L. Langhe Roero Leader*, Blu Edizioni, Torino, 2006.

## **1.4 La rete viaria stradale, problematiche ed opportunità**

La principale rete viaria, che ha storicamente permesso il collegamento della Provincia di Cuneo con la Pianura Padana e quindi lo sviluppo economico e sociale del territorio, è la SS231, passante per Fossano, Bra e Alba, verso Asti; tale via di comunicazione risulta l'unica arteria di importanza nazionale.

I flussi di traffico sull'asse Cuneo-Asti infatti insistono in modo critico sulla rete viabile tra le città di Bra e Alba, preferita rispetto al collegamento autostradale Marene-Cherasco, principalmente in ragione dei costi di pedaggio e dei tempi di percorrenza sensibilmente allungati.

Questo fenomeno ha come conseguenza la diminuzione della velocità media di percorrenza, data dalla saturazione di veicoli nel periodo di maggiore traffico; inoltre è provata<sup>8</sup> la correlazione con l'aumento dei valori di inquinamento atmosferico e acustico.

Per quanto riguarda i volumi di traffico, secondo i rilievi A.N.A.S. sulla Sp7 tra Roreto di Cherasco e Roddi si registra un traffico giornaliero medio di 14.771 veicoli, con il 20% di mezzi pesanti, mentre per la SS231, il TGM si attesta sui 14.000 mezzi, con un massimo di 22.795 veicoli e il 25% di traffico pesante presso il bivio per Monticello d'Alba in località Piana Biglini<sup>9</sup>.

Analizzando la rete viaria locale, molto estesa ed interconnessa, la viabilità è resa difficoltosa a causa delle basse prestazioni dei tracciati conseguente alla natura impervia dei rilievi, che ha imposto

la creazione di tornanti per limitarne la pendenza. Le arterie locali principali sono la Sp29 che collega Alba a Canale, la Sp3 che da Alba transita verso Barolo, la Sp661 che collega Bra a Cherasco. La porzione mancante per il completamento della A33, da realizzarsi tra Alba ed il ponte sul fiume Tanaro appositamente eretto, dovrebbe risolvere i problemi di viabilità, soprattutto per quanto concerne il traffico a scopi commerciali; attualmente il progetto definitivo ha acquisito le autorizzazioni necessarie, la società costruttrice è in possesso del progetto esecutivo, ma permangono alcune difficoltà per la copertura finanziaria dell'opera. Essa stessa acquisterebbe un'importanza strategica per alleviare la congestione lungo la Sp7, che verrà interessata dal traffico correlato al nuovo Polo ospedaliero di Verduno.



Tratto incompleto della A33 nei pressi di Pollenzo, immagine tratta dal sito [www.ilfattoquotidiano.it](http://www.ilfattoquotidiano.it)

In un'ottica di riduzione del traffico veicolare privato, un aiuto potrebbe giungere attraverso il miglioramento del trasporto pubblico su gomma, il cui servizio extraurbano tra Alba e Bra è affidato al consorzio "Granda Bus", fruito principalmente dagli studenti di scuole medie e superiori. Le linee extraurbane principali sono la Alba(Fs)-Bra(Fs)-Cavallermaggiore(Fs) e la Alba(Fs)-Asti(Fs). Quest'ultima ha subito un potenziamento<sup>9</sup> a seguito della chiusura della linea ferroviaria Alba-Asti, con 41 corse giornaliere dalle 5:00 alle 22:00. Il servizio extraurbano per Asti è programmato in base alle coincidenze del servizio ferroviario metropolitano per Torino, oltre che per i regionali veloci verso Alessandria e Genova; per Alba è previsto il rispetto delle coincidenze con il SFM4 passante per Bra. Giornalmente il flusso di passeggeri si attesta intorno alle 900 unità, con punte minime di 600<sup>10</sup>.



Il nuovo Polo Ospedaliero di Bra e Alba sulla collina di Verduno, immagine tratta dal sito [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it)

---

8•<http://www.regione.piemonte.it/territorio/dwd/pianifica/ptr2011/rapportoamb.pdf>

9•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze", Report finale, parte 1<sup>a</sup>-Quadro conoscitivo*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.

10•<http://www.grandabus.it/>

# CAPITOLO SECONDO



## **2. Analisi della rete ferroviaria Bra-Alba-Asti**

### **2.1 L'analisi conoscitiva e inquadramento territoriale**

Avendo analizzato le modalità di trasporto su gomma, sia pubblico che privato, è doveroso definire il ruolo che il trasporto su ferro ricopre nei confini regionali. Attualmente infatti la rete ferroviaria piemontese<sup>11</sup> può contare su 1.895 km di linee, ripartite in fondamentali (555 km), complementari (1.256 km) e nodali (84 km). La rete fondamentale è strategica per quanto riguarda il collegamento di Torino con Milano, con il centro Italia e con gli Stati confinanti (Francia e Svizzera). La rete complementare, per definizione, offre collegamenti tra i vari capoluoghi di provincia. I punti di nodo sono essenziali per rendere possibile il dialogo tra le linee a diverso scartamento, o semplicemente nei casi di confluenza di diverse tratte; nello specifico il punto di nodo piemontese è localizzato nell'area metropolitana di Torino.

Esistono poi sostanziali differenze infrastrutturali tra le varie tratte, caratterizzate da due diverse modalità di alimentazione delle motrici (linea elettrificata o locomotori diesel), o dotate di doppio o singolo binario, fattore che incide fortemente sulla praticità della linea, e quindi sul numero di corse giornaliere disponibili. In particolare, le linee diesel stanno lentamente, ma inevitabilmente, cedendo il passo alle motrici con motore elettrico, permettendo la diminuzione dei fattori di degrado come gas di scarico ed inquina-

mento acustico nelle aree attraversate.

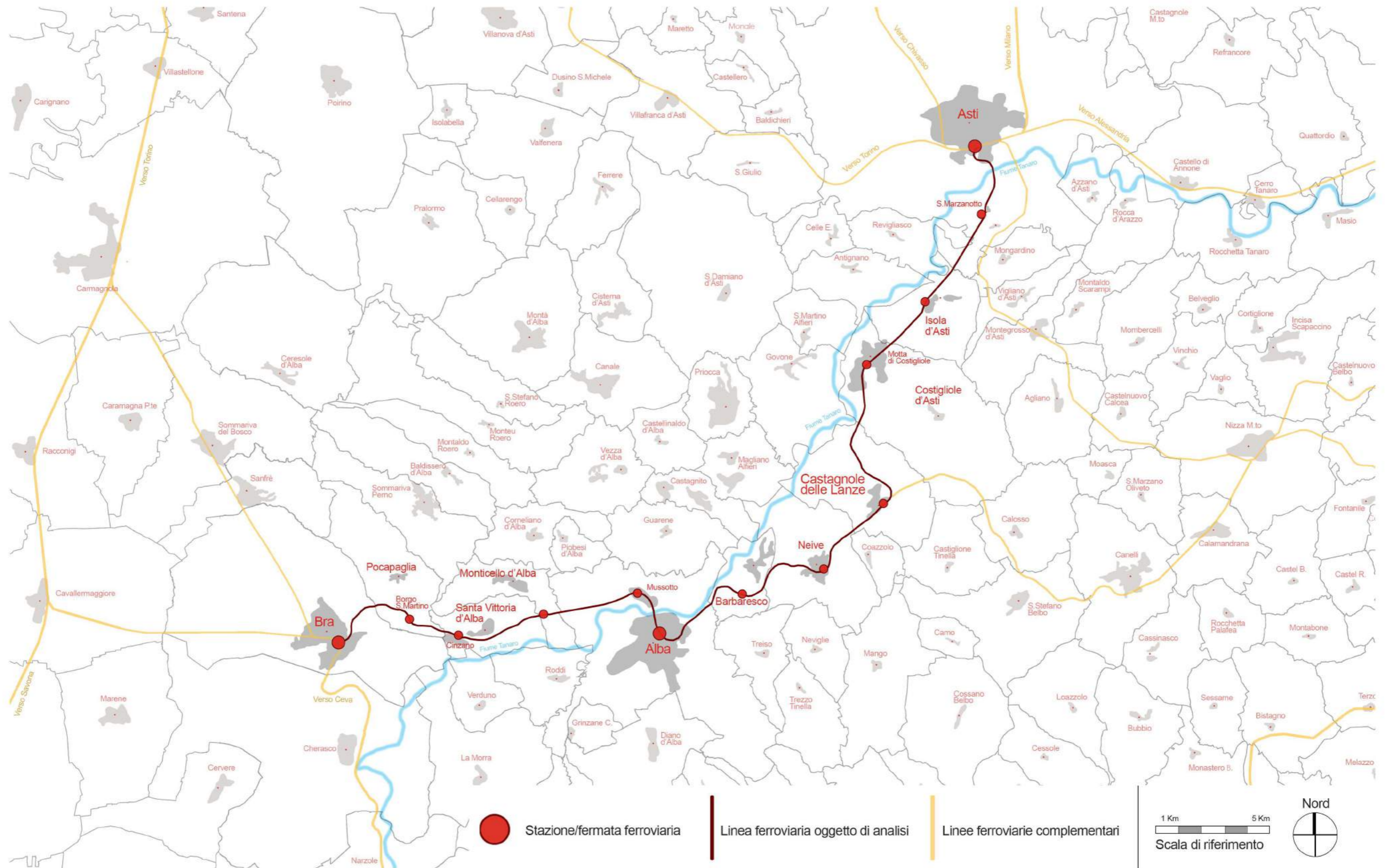
La linea ferroviaria oggetto di analisi fa parte delle linee complementari del basso Piemonte, diramandosi dalla linea complementare principale che collega Torino con Savona; attraversando le provincie di Cuneo ed Asti, la tratta interagisce con le diverse realtà territoriali, in parte accomunate dall'appartenenza all'area Unesco. Le stazioni a disposizione coprono una scala gerarchica che va dalla stazione di diramazione con altre linee, alla stazione passante, alla semplice fermata; lo stato conservativo dei vari immobili risulta variegato, con esempi riusciti di risanamento e manutenzione ordinaria e straordinaria, mentre in alcuni casi si assiste al completo abbandono della struttura e delle aree attigue.



La rete ferroviaria piemontese, elaborazione dell'autore.

Per inquadrare le varie componenti è stato creato un insieme che considera idealmente i fabbricati compresi tra la città di Bra, passando per Castagnole delle Lanze fino a giungere ad Asti, per un totale di 13 stazioni e fermate, con uno sviluppo complessivo di 51,43 km di binari di cui circa 18 km elettrificati e 33,43 km ancora a trazione diesel.

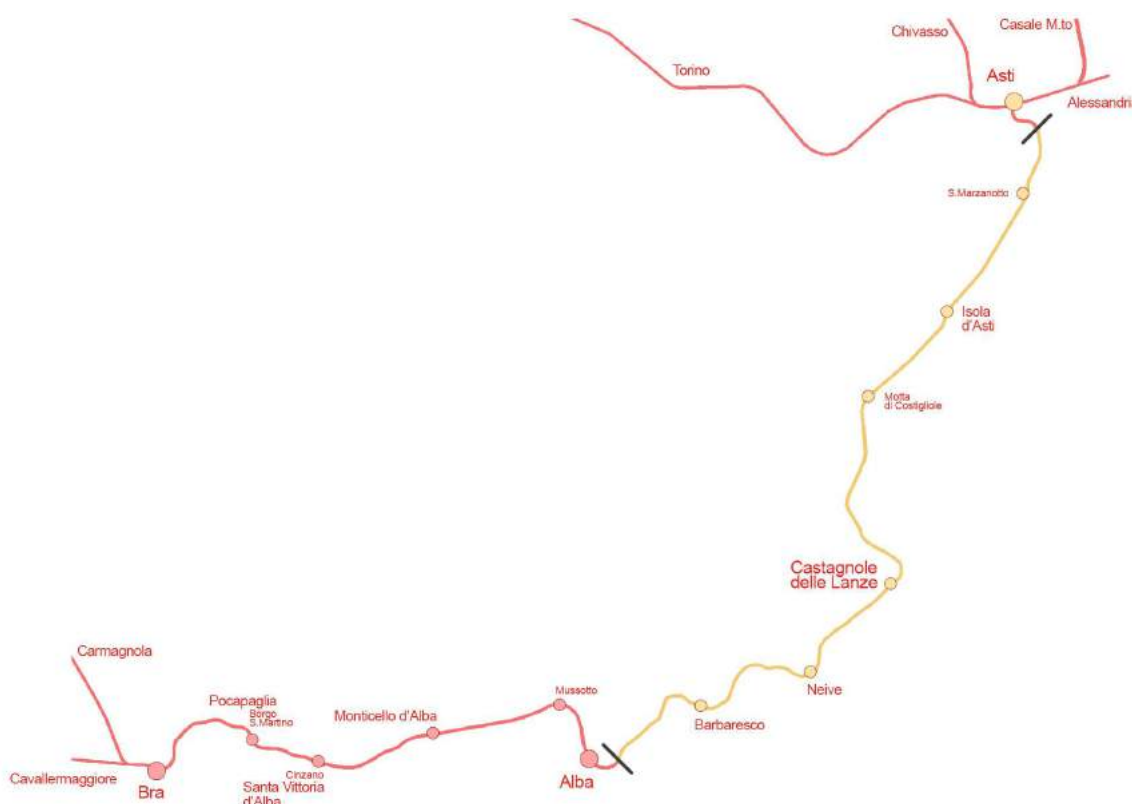
Come sarà esplicito in modo più completo nei capitoli successivi, una parte della linea risulta esclusa dal traffico ferroviario per una serie di cause imputabili sia all'azione umana, sia di quella naturale; nello specifico è attivo il percorso che unisce Alba con Bra verso Cavallermaggiore, mentre la porzione che attraversa il territorio astigiano è tutt'ora inutilizzata, in attesa di una risoluzione concreta da parte di Ferrovie dello Stato ed enti pubblici locali e regionali. E' essenziale ricordare che la linea potrebbe ancora ricoprire un ruolo centrale per i territori attraversati, sia per quanto riguarda il suo uso a livello quotidiano, sia considerandola in un'ottica di potenziale attrattore turistico e supporto alle attività ricettive locali.



Il tratto di linea ferroviaria tra Bra, Alba, Asti, elaborazione dell'autore.

## 2.2 La consistenza dei fabbricati ferroviari

Per illustrare in modo semplificato, ma preciso e puntuale, lo stato di conservazione e le modalità di impiego dei vari fabbricati ferroviari è presente una raccolta di schede sintetiche delle stazioni comprese tra le città di Bra, Alba ed Asti. Le strutture che attualmente svolgono un servizio attivo oltre Asti sono, in sequenza, Bra, Pocalpaglia, Santa Vittoria d'Alba, Monticello, Mussotto d'Alba ed Alba; le stazioni che sono attualmente inutilizzate, o che accolgono nuove funzioni, sono Barbaresco, Neive, Castagnole delle Lanze, Motta di Costigliole, Isola d'Asti e S. Marzanotto.



Il tracciato suddiviso in tratto utilizzato (rosso) e tratto dismesso (giallo), elaborazione dell'autore.

## Stazione di Bra

Carmagnola

Pocapaglia

Cavallermaggiore



Località: Bra (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Stazione di superficie, di diramazione

Stato attuale: In uso.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata nell'area meridionale del tessuto urbano, in prossimità dell'area industriale, così come delle principali vie commerciali.

Il collegamento è assicurato tramite le vie di distribuzione urbana, da est mediante Via Vittorio Veneto, mentre da ovest attraverso Via Trento e Trieste, entrambe confluenti in Piazza Roma. E' presente inoltre un attraversamento, dotato di passaggio a livello, che permette l'accesso da sud tramite Corso IV Novembre.

**Consistenza:**

La stazione conta 7 binari, di cui 5 passanti e due tronchi.

La porzione storica del fabbricato viaggiatori è composta da due piani fuori terra, in cui il primo piano ha funzioni residenziali, mentre il piano terreno è occupato dai servizi per i viaggiatori.

Il prospetto antistante Piazza Roma presenta cinque arcate chiuse da infissi in legno sagomati ad arco, il piano terreno è decorato da bugnato lineare in malta. Il piano superiore è contraddistinto da minore presenza di decorazioni, ad eccezione di una fascia marcapiano aggettante la facciata; gli infissi, in asse con le arcate sottostanti, sono decorati da una cornice con architrave. Al di sopra della copertura in coppi è presente un elemento architettonico in cui è inserito un orologio. Ai lati del fabbricato principale sono ricavate due maniche, in parte con copertura a falde ed in parte con copertura piana, a usungolo livello, riprendenti le decorazioni del fabbricato viaggiatori. Le tinte utilizzate sono il giallo canarino ed il grigio tortora.

**Attrezzature e parcheggi:**

La stazione, essendo di diramazione, è dotata di due biglietterie a sportello, biglietteria automatica, sala d'attesa, un bar/tabacchi, Polizia ferroviaria e servizi igienici, tutti con accesso direttamente dalle banchine. La stazione è punto di interscambio con il servizio di trasporto pubblico su gomma.

**Criticità:**

L'area della stazione è soggetta a fenomeni di piccola criminalità nelle ore serali, inoltre il sottopassaggio parallelo all'attraversamento da Corso IV Novembre è stato più volte oggetto di riqualificazione, in quanto soggetto a fenomeni di vandalismo.





## Stazione di Pocapaglia

Bra

Santa Vittoria d'Alba



Località: Macellai – fraz. Pocapaglia (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Fermata di superficie, passante

Stato attuale: riqualificata nel 2016.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata ai limiti della frazione Macellai di Pocapaglia, a 2 Km dal centro principale.

Per accedere agli spazi della stazione bisogna utilizzare la Sp261, a cui si collega la strada locale Via Stazione, a fondo cieco, terminante con il piccolo spazio antistante il fabbricato viaggiatori. Il collegamento con la frazione Macellai non risulta agevole, in quanto la carreggiata è molto stretta e con tratti in pendenza, seppur si possa godere di tratti suggestivi sul paesaggio circostante.

**Consistenza:**

Il fabbricato viaggiatori è composto da due piani fuori terra.

Il prospetto antistante Via Stazione presenta al piano terreno un portoncino in metallo con cornice intonacata, oltre ad infissi di varie dimensioni, collocati in posizione disassata tra piano terreno e piano primo. Su lato binario, la facciata presenta al piano terreno una portoncino di accesso delle stessa fattura del primo, ai lati del quale vi sono un infisso ad anta unica, e specchiato ad esso, un vano murato. Al piano superiore non sono presenti aperture.

La copertura si presenta in tegole in laterizio, mentre gli angoli del fabbricato sono decorati con cantonali in muratura intonacata.

Le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, mentre la zoccolatura è semplicemente dipinta in grigio chiaro.

La banchina si trova ad una quota di circa +0,50 m rispetto al piano della pavimentazione esterna del fabbricato, per cui si accede al sedime ferroviario tramite una rampa con bassa pendenza.

**Attrezzature e parcheggi:**

La stazione è poco utilizzata, in quanto sono poche le corse che la utilizzano come fermata; è disponibile una piccola pensilina in acciaio e vetro con seduta.

L'illuminazione è stata aggiornata mediante l'installazione di lampade Led.

**Criticità:**

Gli spazi a disposizione della stazione sono molto ridotti, sia come spazio annesso al fabbricato, sia come spazio di manovra per i veicoli privati. Inoltre, la strada di accesso rende difficoltoso raggiungere il servizio, che si trova in posizione decentrata rispetto al centro abitato; non sono presenti perciò servizi utili al settore turistico.



## Stazione di Santa Vittoria d'Alba

Pocapaglia

Monticello



Località: Cinzano – fraz.S.Vittoria d'Alba (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: In uso, riqualificata nel 2016



**Localizzazione:**

La stazione è collocata sul medio versante della collina su cui insiste l'abitato di Santa Vittoria, garantendo una buona panoramica sulla pianura sottostante e sulla colline delle basse Langhe.

Per accedere agli spazi della stazione si può utilizzare la Sp153, che incrocia la viabilità locale Via Papa Giovanni XXIII; la stessa via si collega anche alla SS231 che collega Bra con Alba.

Quest'ultima opzione prevede una salita con moderata pendenza.

**Consistenza:**

Il fabbricato viaggiatori è composto da due piani fuori terra.

L'edificio, nella porzione antistante Via Papa Giovanni XXIII si affaccia su un piccolo piazzale asfaltato, posto ad una quota di +1,00 m rispetto al piano stradale.

La facciata verso lato strada presenta un corpo aggettante in cui, al piano terreno, sono presenti tre arcate, ora murate, in origine dotate di aperture per l'accesso all'atrio. Tutti gli infissi erano in legno e seguivano la geometria delle arcate. La fascia marcapiano, di colore bianco lucido, si integra con la cornice delle arcate. Gli angoli del fabbricato sono rinforzati da cantonali in muratura intonacata.

Su lato binario, la facciata presenta al piano primo una sequenza regolare di finestre, mentre al piano terreno l'accesso ai binari è dato tramite cinque portoni, incorniciati da fasce intonacate. La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate per la facciata sono il rosa salmone ed il bianco lucido, mentre la zoccolatura è ricavata in muratura tinteggiata di grigio.

**Attrezzature e parcheggi:**

E' disponibile una piccola pensilina in acciaio e vetro con seduta, situata in posizione decentrata rispetto al fabbricato viaggiatori.

L'illuminazione è stata aggiornata con lampade a Led, sono disponibili due aree parcheggio, di cui una dotata di area verde e percorsi pedonali.

**Criticità:**

Assenza di percorsi pedonali sicuri per collegare l'area con i centri abitati di Santa Vittoria e Cinzano, ed assenza di servizi per il fruitore della ferrovia, a partire dalla mancanza dei servizi igienici e sala d'attesa chiusa.

Gli spazi pertinenziali sono di scarsa qualità, con evidenti segni di degrado dovuti all'abbandono del presidio.



## Stazione di Monticello d'Alba

Santa Vittoria d'Alba

Mussotto (Alba)



Località: Zona Mellea – fraz. Monticello (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Fermata di superficie, passante

Stato attuale: In uso, riqualificata nel 2016





**Localizzazione:**

La stazione è collocata nell'area pianeggiante del comune di Monticello d'Alba, nei pressi di un aggregato residenziale e produttivo/artigianale, a 1,2 km di distanza dalla fraz. Borgo di Monticello.

Per accedere agli spazi della stazione si può utilizzare la Sp142, che confluisce nella SS231.

**Consistenza:**

Il fabbricato viaggiatori è composto da due piani fuori terra. Il prospetto nord presenta i vani degli infissi completamente murati, restano comunque percepibili le distinzioni tra ingressi e finestre.

La fascia marcapiano è identificata da un cornicione con pittura bianco lucido, mentre i vani murati sono decorati con una cornice intonacata. Gli angoli dell'edificio sono rinforzati da cantonali in muratura intonacata.

Su lato binario, la facciata presenta al piano primo la medesima sequenza specchiata di finestre, mentre al piano terreno vi sono tre vani posti in asse con le finestre soprastanti, con l'aggiunta di altri due vani, non allineati.

Il vano non murato risulta chiuso mediante un portone, le finestre presentano persiane in legno. Le cornici dei vani al piano terreno presentano lettere blu riportanti le diciture "magazzino", "sala d'attesa" e "movimento". Al di sotto della fascia marcapiano è ricavata la scritta "Monticello D'Alba". La copertura si presenta in coppi, le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, la zoccolatura è ricavata con semplice tinteggiatura in grigio.

**Attrezzature e parcheggi:**

E' disponibile una piccola pensilina in acciaio e vetro con seduta, situata in posizione decentrata rispetto al fabbricato viaggiatori.

L'illuminazione è stata potenziata tramite apparecchiatura Led, l'edificio ha la disponibilità di un piazzale adibito a parcheggio non organizzato.

**Criticità:**

Sono assenti i percorsi pedonali per collegare l'area con la frazione Borgo di Monticello d'Alba, così come i servizi per il fruitore della stazione.

Gli spazi pertinenziali sono di scarsa qualità, con presenza nelle vicinanze di elementi ad elevato impatto ambientale (stabilimenti industriali) e altri agglomerati produttivi.



a

b

c

## Stazione di Mussotto

Monticello d'Alba

Alba



Località: Zona Mussotto – fraz. Alba (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Fermata di superficie, passante

Stato attuale: In uso, riqualificata nel 2016



**Localizzazione:**

La stazione è collocata a nord della città di Alba, in fraz. Mussotto. L'area è pianeggiante, a prevalente destinazione residenziale/commerciale, in cui il tessuto edilizio è molto densificato. La sede ferroviaria risulta accessibile tramite una buona rete viabile, che spazia da arterie a grande percorrenza a strade locali. La principale arteria è rappresentata dalla SR29, che collega Alba a Moncalieri, a cui si accede direttamente tramite Corso Bra.

**Consistenza:**

Il fabbricato viaggiatori è composto da due piani fuori terra.

Il prospetto sud, verso strada, presenta infissi di recente posa alle aperture, in quanto l'edificio è di recente ristrutturazione; i vani delle porte di ingresso sono decorati con una corniciatura bianca. Per accedere ai locali al piano terreno è possibile utilizzare una rampa con pendenza adatta alla fruizione dei disabili, lo spazio esterno è sufficientemente curato ed adeguatamente illuminato. La fascia marcapiano è identificata da un semplice cornicione con pittura bianco lucido, gli angoli dell'edificio sono rinforzati da cantonali in muratura intonacata.

Su lato binario, la facciata presenta la medesima sequenza specchiata di pieni e vuoti, al piano terreno sono ancora riconoscibili i vani, di cui uno murato, corrispondenti alle porte di accesso al fabbricato viaggiatori, decorati da una cornice bianco lucido. La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, mentre la zoccolatura è ricavata in muratura tinteggiata in grigio.

**Attrezzature e parcheggi:**

E' disponibile una pensilina in acciaio, situata in posizione decentrata rispetto al fabbricato viaggiatori. L'illuminazione è stata potenziata tramite lampade a Led, il verde connesso al fabbricato non è gestito. Oltre il passaggio a livello è presente un ampio parcheggio pubblico.

**Criticità:**

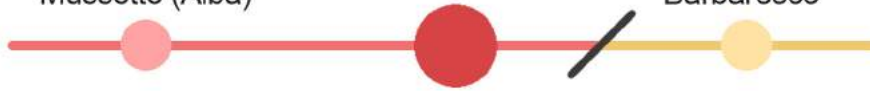
La problematica principale risulta la promiscuità degli spazi ferroviari con l'attività ristorativa e con un attività commerciale (autosalone) che utilizza il cortile comune come spazio espositivo; l'accesso alla banchina risulta poco intuitivo, sebbene fornito di rampa per disabili. E' assente un percorso ciclabile lungo Corso Bra, l'attraversamento dei binari risulta poco agevole.



## Stazione di Alba

Mussotto (Alba)

Barbaresco

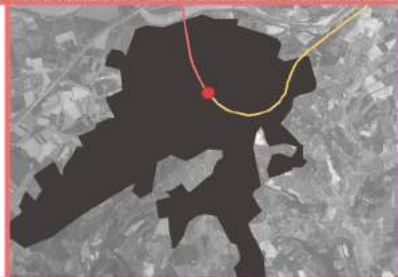


Località: Alba (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: In uso, riqualificata nel 2016



**Localizzazione:**

La stazione è collocata ai limite sud/occidentale del tessuto urbano storico, in prossimità della Cittadella degli studi e del complesso industriale Ferrero; inoltre si trova a poca distanza dall'ospedale cittadino.

E' garantita principalmente dalla Sp429, oltre che dalla viabilità urbana di Via Vivaro a nord e di Via Luigi Einaudi a sud.

**Consistenza:**

La stazione conta 4 binari, di cui 3 passanti e uno tronco.

Il fabbricato viaggiatori si compone, nel corpo centrale, di due piani fuori terra, in cui il primo piano avente funzioni residenziali, mentre il piano terreno è occupato dai servizi per i viaggiatori; ai lati sono presenti due fabbricati minori a unico livello, adibiti a servizi igienici e commerciale.

Il prospetto fronte strada presenta al piano terreno tre arcate chiuse da infissi in legno sagomati ad arco, elementi che si ripetono, con dimensioni leggermente ridotte, in gruppi da tre anche nei fabbricati laterali; ogni arco è decorato da cornice in malta con tinta rosso mattone. Al piano superiore gli angolari sono decorati con un bugnato in laterizio, utilizzato anche come cornice per gli infissi. Al di sopra della copertura in tegole è presente un elemento architettonico in cui è inserito un orologio, terminante con una piccola copertura a doppia falda. Le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il rosso mattone. Verso il lato binari è presente una lunga pensilina metallica che protegge il tratto di banchina antistante il fabbricato,

**Attrezzature e parcheggi:**

La stazione, è dotata di una biglietterie a sportello ed automatica, sala d'attesa, bar e servizi igienici con accesso direttamente dalle banchine. A sud della stazione è presente un parcheggio multipiano di recente costruzione. La stazione è inoltre punto di interscambio con trasporto pubblico su gomma.

**Criticità:**

La zona situata oltre i binari, dove si colloca la Cittadella degli Studi, risulta svantaggiata per quanto riguarda l'accesso alla stazione, in quanto è necessario utilizzare un cavalcavia, oppure oltrepassare un passaggio a livello, entrambi posti a notevole distanza dalla stazione. Per ovviare a tale problema, è in corso di progettazione una passerella pedonale.



a



b



c



## Stazione di Barbaresco



Località: loc. Pagliuzzi – Barbaresco (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Fermata di superficie, passante

Stato attuale: Soppressa dal 2003.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata ai piedi della collina di Barbaresco, a sud dell'abitato. L'area è racchiusa in un'area boscata, circondata da appezzamenti con coltura specializzata a vitigno e presenza di caschine isolate.

La sede ferroviaria risulta accessibile tramite la strada comunale Rabajà, a 2 km circa dal centro storico di Barbaresco, l'accesso è reso impegnativo dalla strada con pendenza rilevante.

**Consistenza:**

L'edificio è stato rilevato da privati, poi ristrutturato, ricavandone un'attività commerciale.

Il prospetto nord verso strada presenta infissi ad arco, per accedere al piano terreno è possibile utilizzare una doppia scalinata in muratura e cls, che comprende anche l'ingresso al piano seminterrato tramite portone in legno a doppia battuta.

Gli infissi del piano terreno sono decorati tramite un'elaborata cornice, che fa uso di diversi materiali costruttivi. La fascia marcapiano è identificata da un cornicione dentellato, sovrastato da un'altra fascia liscia; gli angoli dell'edificio sono lasciati liberi.

Il piano seminterrato, così come la scala di accesso, sono prive di decorazioni, tinteggiate di grigio. La stessa colorazione prosegue poi a identificare lo zoccolo al piano terreno. La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate in facciata sono l'arancio albicocca ed il giallo ocra, grigio chiaro e grigio terra bruciata.

**Attrezzature e parcheggi:**

Il fabbricato non è utilizzato come fermata ferroviaria, in quanto è stato dismesso molto prima della chiusura della linea ferroviaria.

Gli spazi risultano quindi ad uso privato, la porzione verso strada è arricchita da verde curato e da un viale d'accesso.

**Criticità:**

Nell'ipotesi di riattivazione della linea ferroviaria, sussiste il problema della sicurezza connessa al passaggio dei convogli, in quanto la banchina non dispone di barriere data la snaturalizzazione dell'edificio della sua funzione originaria; esso è inoltre situato in un punto di difficile fruizione da parte di pendolari, data la lontananza dal centro abitato.



a



b



c

## Stazione di Neive

Barbaresco

Castagnole delle Lanze

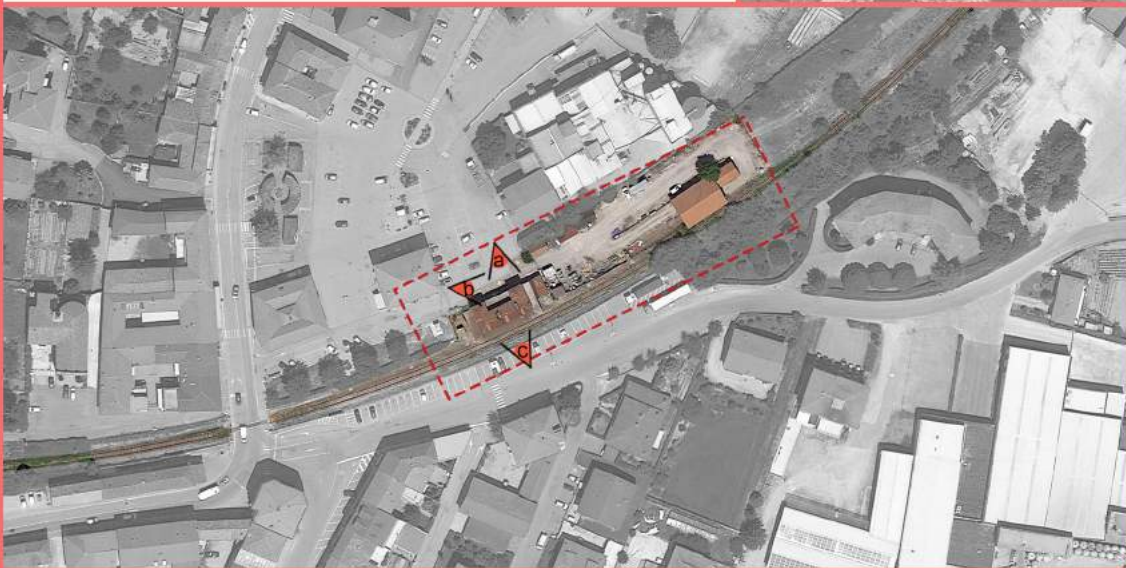


Località: Borgonuovo - Neive (Cn)

Linea: Alessandria-Cavallermaggiore

Tipologia: Fermata di superficie, passante

Stato attuale: Dismessa.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata in posizione centrale rispetto all'abitato di Borgonuovo, situato ai piedi della collina su cui sorge il centro storico di Neive.

La sede ferroviaria, grazie alla sua posizione centrale, risulta facilmente accessibile sia provenendo da castagnole Lanze tramite la Sp3 che prosegue verso Alba, sia provenendo dalla Langa tramite la Sp51.

**Consistenza:**

Dal 2013 fabbricato viaggiatori è sede di diverse associazioni di volontariato. Il prospetto nord verso strada presenta infissi con geometria regolare, senza cornici decorative.

La fascia marcapiano è ricavata con una semplice fascia intonacata, che si inspessisce in corrispondenza delle paraste.

Al piano superiore è presente, in posizione centrale, un'ampia terrazza con ringhiera metallica. Su lato binario, la facciata presenta la stessa alternanza di pieni e vuoti. La pensilina risulta di generose dimensioni, con copertura in lamiera e struttura in metallo.

La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate sono l'arancione salmone ed il bianco lucido, non è presente una zoccolatura. Le facciate presentano evidenti segni di degrado dovuti alla risalita di umidità capillare. Il fabbricato principale è stato collegato ad un moderno box-auto mediante una copertura in lamiera ondulata, mentre il fronte principale risulta parzialmente coperto da targhe e striscioni.

**Attrezzature e parcheggi:**

Il fabbricato non è attualmente utilizzato come fermata ferroviaria, i suoi locali sono quindi impiegati come sede di associazioni varie. Antistante ad esso è presente un ampio piazzale, che funge da area mercatale.

**Criticità:**

L'immagine dell'edificio risulta degradata, con distacco di porzioni di intonaco, inoltre la presenza delle targhe e striscioni dequalifica il fronte storico. Il taglio generato dalla ferrovia rappresenta una cesura tra le porzioni di tessuto urbano, collegate unicamente tramite il passaggio a livello; questo provoca difficoltà per la fruizione dei pedoni, soprattutto se disabili.



a

b

c

## Stazione di Castagnole delle Lanze

Neive

Motta (Costigliole)



Località: Castagnole delle Lanze (At)

Linea: Asti-Castagnole delle Lanze

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: Dismessa dal 2012.



**Localizzazione:**

La stazione si trova ai margini dell'abitato della di pianura di Castagnole delle Lanze, inserendosi in un tessuto edilizio consolidato, caratterizzato da edifici residenziali e produttivi.

La sede ferroviaria è raggiungibile al termine di Via Tagliaferro, con viabilità senza uscita; all'altro capo si trova la rotonda principale del borgo, che incrocia la Sp39 e la Sp23 .

**Consistenza:**

Il prospetto verso strada presenta infissi con geometria regolare, senza cornici decorative. La facciata è caratterizzata da un doppio ordine di paraste con tinta bianco brillante.

Gli infissi del piano terreno sono protetti da grate metalliche, l'atrio di accesso è delimitato verso l'esterno da tre vetrine di grandi dimensioni, in quella centrale è ricavato un portale di ingresso a doppia anta vetrata. La fascia marcapiano è rappresentata da un cornicione, che si inspessisce in corrispondenza della porzione centrale.

Sul lato dei binari, l'ordine di paraste si ripropone con la stessa sequenza, così come gli infissi, che al piano terra sono costituiti da portoni lignei. Uno dei portoni è occultato da un castotto con struttura metallica. La pensilina risulta di generose dimensioni, con copertura in lamiera e struttura in metallo. La copertura si presenta in tegole in laterizio, con falda articolata. Le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, sia per le cornici che per la zoccolatura.

**Attrezzature e parcheggi:**

Il fabbricato non è attualmente utilizzato come fermata ferroviaria, tuttavia è ancora abitato al piano superiore in uno dei due alloggi. La via comunale possiede pochi parcheggi, destinati ai residenti.

**Criticità:**

L'area ferroviaria è nel complesso caratterizzata da promiscuità di edifici residenziali e di edifici produttivi dismessi, le vie ciclo-pedonali sono distanti, ma il centro è comunque facilmente raggiungibile.





a



b



c

## Stazione di Motta

Castagnole delle Lanze

Isola d'Asti

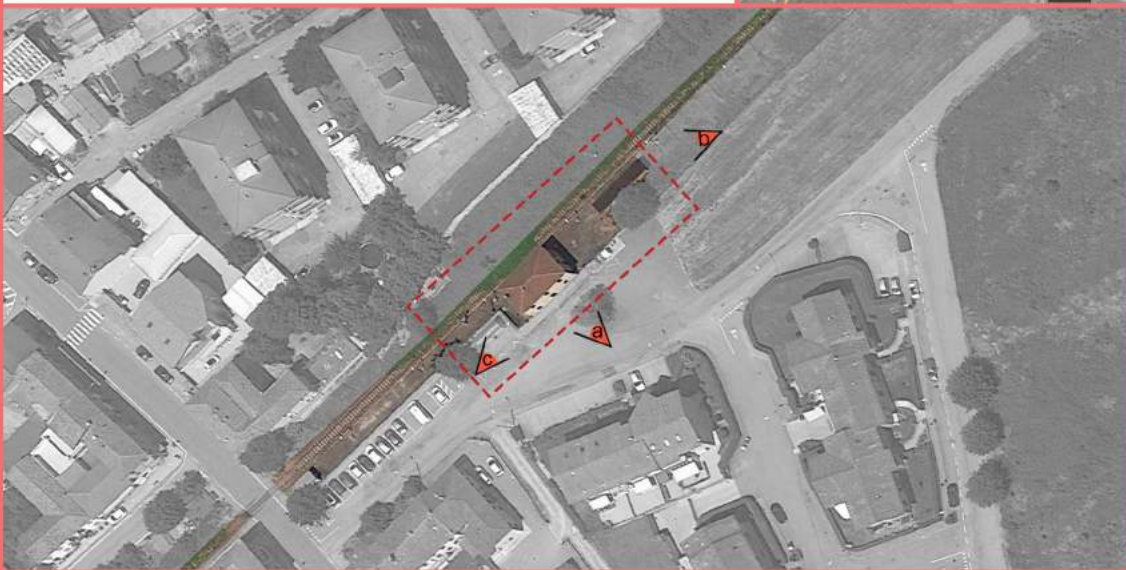


Località: Motta – fraz. Costigliole (At)

Linea: Asti-Castagnole delle Lanze

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: Dismessa dal 2012.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata al limite nord/est dell'abitato di Motta, posto sulla pianura fluviale.

La sede ferroviaria risulta raggiungibile tramite Via Giovanni Montersino, collegata alla Sp41, che collega Costigliole con la sinistra orografica del Tanaro.

**Consistenza:**

La tipologia edilizia non rispecchia l'architettura tipica dei fabbricati ferroviari, l'edificio ricorda infatti una civile abitazione.

Il prospetto verso strada presenta infissi con geometria regolare, senza decorazioni, tutte oscurate da semplici persiane in legno.

Non vi è fascia marcapiano, tuttavia sono accennate linee decorative passanti per l'asse degli infissi.

Su lato binario, la facciata risulta inaccessibile alla vista, in quanto gli spazi antistanti la stazione risultano privati.

La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, la zoccolatura è realizzata in muratura con tinta grigia. Le pareti esterne sono in buono stato conservativo.

Attiguo al fabbricato principale è posto un basso fabbricato in muratura a vista e unica falda. Lo spazio retrostante è ricoperto da un ampio battuto in cemento.

**Attrezzature e parcheggi:**

Di fronte al fabbricato viaggiatori si apre un piazzale asfaltato, con un sempreverde ad alto fusto che faticosamente coesiste con il manto stradale. A fianco è presente una fermata del servizio di trasporto pubblico su gomma Asti-Alba.

**Criticità:**

L'area in cui sorge la stazione si trova in posizione decentrata rispetto al centro, non sono presenti percorsi ciclo/pedonali.



## Stazione di Isola d'Asti

Motta (Costigliole)

S.Marzanotto (Asti)



Località: Isola d'Asti (At)

Linea: Asti-Castagnole delle Lanze

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: Dismessa dal 2012.



**Localizzazione:**

La stazione è collocata al margine nord/ovest dell'abitato di Isola, sulla pianura fluviale, in posizione isolata rispetto al tessuto urbano, presso l'area industriale.

La sede ferroviaria risulta raggiungibile tramite Via cavalier Enrico Giannotti e Via Giovanni Fogliotti, che conducono in una strada senza nominativo antistante la stazione.

**Consistenza:**

L'edificio è stato sottoposto ad interventi di manutenzione straordinaria e pulizia degli spazi interni ed esterni grazie al Gruppo comunale di Protezione Civile, che ne occupa alcuni locali.

Il prospetto verso strada presenta due corpi laterali a doppia altezza, che contornano un corpo centrale terrazzato. Gli infissi al piano terra, aventi geometria regolare, sono presenti solamente nella porzione centrale, il portone di ingresso è incorniciato da un riquadro in rilievo e protetto da una piccola pensilina. La fascia marcapiano è identificata da un semplice cornicione bianco, che al di sotto del terrazzo viene ricoperto da un carter metallico. L'accesso ai binari è libero ed accessibile da chiunque, l'accesso alla banchina, protetta da una generosa pensilina in lamiera metallica, è dato tramite cinque portoncini metallici.

La copertura si presenta in tegole in laterizio, le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, non vi è alcuna zoccolatura. Le pareti esterne non sono in buono stato conservativo a causa di umidità di risalita capillare.

**Attrezzature e parcheggi:**

Di fronte al fabbricato viaggiatori si apre un piccolo spiazzo asfaltato, la sosta è permessa, ma non vi sono spazi adibiti a parcheggio.

**Criticità:**

L'accesso alla stazione è reso difficoltoso a causa della mancanza di adeguata indicazione stradale, inoltre il manto stradale presenta notevoli dissesti, oltre ad una certa pendenza. Non sono presenti percorsi ciclo/pedonali, tuttavia l'area è relativamente vicina alla principale via commerciale del centro abitato.



## Stazione di S.Marzanotto

Isola d'Asti



Asti



Località: S.Marzanotto – fraz.Asti (At)

Linea: Asti-Castagnole delle Lanze

Tipologia: Stazione di superficie, passante

Stato attuale: Dismessa dal 2003.





**Localizzazione:**

La stazione è posta al limite del tessuto edilizio composto da edifici industriali/commerciali, al limite nord/est dell'abitato.

La sede ferroviaria risulta accessibile tramite una strada senza uscita, che si collega con la Sp59 da Isola d'Asti verso Asti.

**Consistenza:**

Il fabbricato viaggiatori si trova in evidente stato di abbandono, al punto che è stata approntata una recinzione per evitare intrusioni esterne, sia nell'edificio, sia negli spazi attigui.

Il prospetto verso strada è l'unico analizzabile, dato che l'accesso ai binari è interdetto. Gli infissi, aventi geometria regolare, sono decorati da cornici bianco lucido, mentre il portone di accesso risulta mancante.

La fascia marcapiano è identificata da un semplice cornicione bianco, mentre al primo piano sono visibili angolari in bugnato intonacato.

I locali interni risultano occupati da materiale di cantiere e da scarti di lavorazioni edilizie, nonostante la recinzione risulta agevole l'ingresso, almeno al piano terreno

La copertura si presenta in coppi, le tinte utilizzate sono il rosa salmone ed il bianco lucido, non vi è alcuna zoccolatura. Le pareti esterne sono in discreto stato conservativo con lieve presenza di muffe e vegetazione infestante.

**Attrezzature e parcheggi:**

Di fronte al fabbricato viaggiatori si are un ampio piazzale asfaltato, in comune con un'attività produttiva.

**Criticità:**

L'accesso alla stazione è poco intuitivo, seppur servito da un percorso pedonale rialzato rispetto al piano stradale. L'area in cui sorge è degradata, dal punto di vista paesaggistico, dalla presenza dei fabbricati industriali. L'accesso ai locali interni risulta rischioso, così come la sosta in prossimità del fabbricato a causa del pericolo di caduta di materiale.



## Stazione di Asti

S.Marzanotto (Asti)

Torino/Chivasso

Casale M.to/Alessandria

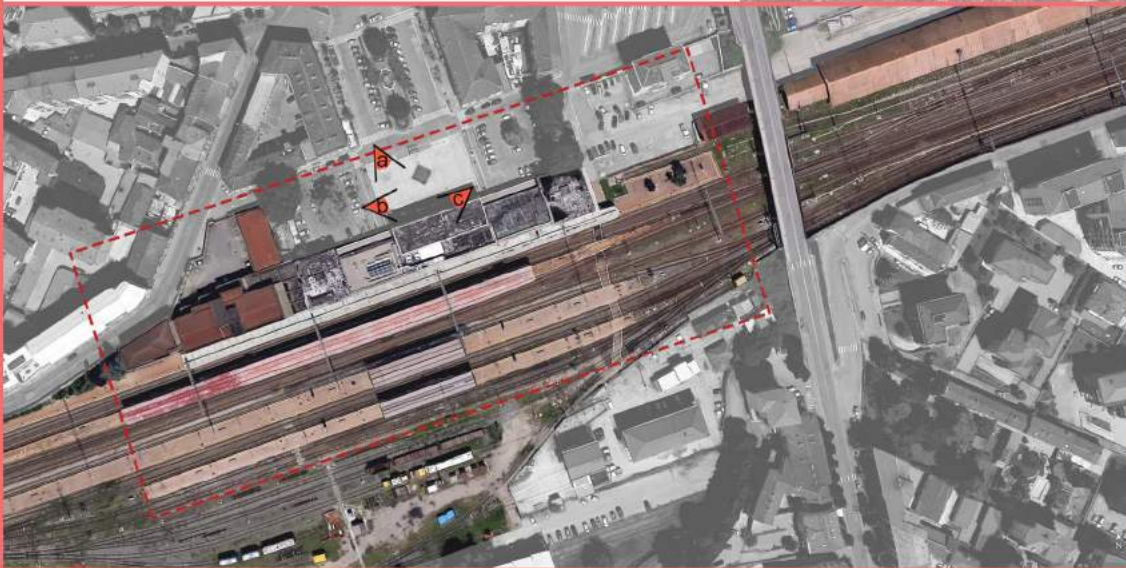


Località: Asti (At)

Linea: Asti-Castagnole delle Lanze

Tipologia: Stazione passante, di diramazione

Stato attuale: In uso (Torino, Milano, Genova)



**Localizzazione:**

La si trova al limite del tessuto urbano storico della città di Asti, in prossimità di Piazza Campo del Palio.

Oltrepassando la grande rotatoria di smistamento della principale rete viaria comunale, si accede a Piazza Guglielmo Marconi, che si affaccia direttamente sul piazzale della stazione.

Mediante i lavori di ristrutturazione, effettuati nel 2006, sono stati eseguiti miglioramenti all'accessibilità degli spazi interni ed esterni.

**Consistenza:**

La stazione dispone di 9 binari elettrificati, per il trasporto di persone e merci, i binari n° 4 e 9 sono impiegati per manovre, per questo motivo sono gli unici a non essere dotati di una banchina. Gli altri binari sono collegati tra loro, e alla stazione, mediante sottopassaggio ed ascensore.

Il fabbricato viaggiatori è di grandi dimensioni, affiancato da altri due corpi laterali semplicemente intonacati di bianco, collegati tra loro mediante gallerie vetrate. Il corpo centrale presenta notevole altezza, ma solo il piano terreno è accessibile al pubblico. Per accedere ai locali interni ci si serve di un ingresso con porte vetrate, gran parte della facciata è rivestita in lastre in pietra grigia, sovrastate da una fascia finestrata.

Tutti i volumi edilizi presentano copertura piana, così come le gallerie di collegamento.

Il fronte rivolto ai binari riprende la medesima tonalità di intonaco bianco, il corpo centrale è protetto mediante una pensilina metallica sorretta da massicci pilastri in acciaio.

**Attrezzature e parcheggi:**

La stazione è dotata di una biglietteria a sportello ed automatica, negozi, polizia ferroviaria, sala d'attesa e servizi igienici. Di fronte ai fabbricati laterali sono presenti due aree parcheggio, la stazione è punto di interscambio con gli autobus urbani, extraurbani e servizio Flixbus.

**Criticità:**

L'accesso alla stazione è soggetto a situazioni di pericolo a causa dell'intenso traffico veicolare urbano, sia di mezzi privati che pubblici. Il degrado sociale è un ulteriore fattore di criticità, a cui si è cercato di porre rimedio mediante l'ampliamento ed il miglioramento del piazzale antistante il corpo centrale.



a



b



c

## 2.3 Le fasi realizzative

Secondo le testimonianze riportate nel testo di L. Ballatore<sup>12</sup>, prima dello sviluppo delle strade ferrate, nel XIX sec. i collegamenti tra gli Stati italiani avvenivano tramite servizi di diligenza, la cui normativa poteva essere differente tra Stato e Stato. Sotto il dominio napoleonico, nel 1812 venne promulgato un decreto per la costituzione di imprese finalizzate a migliorare tale servizio.

Nonostante tale miglioria, il viaggio richiedeva ancora una rilevante quantità di tempo, a tal proposito per coprire il tratto Torino-Genova occorrevano 25 ore, il che portava il costo finale del viaggio in corriera ben oltre le possibilità economiche di gran parte della popolazione.

La nascita e soprattutto la diffusione della locomozione a vapore su percorsi ferrati viene attribuita all'inglese G. Stephenson, il quale, a partire dagli anni 20 dell'800, migliorò le prospettive riguardanti il commercio su grandi distanze e la comunicazione tra popoli in tempi relativamente brevi.

Se in America ed Europa le strade ferrate ebbero rapida diffusione, lo stesso non si può dire per quanto riguarda gli Stati italiani pre-unitari. Questa situazione fu da attribuire all'aperta diffidenza verso il nuovo mezzo di trasporto, ma anche ad una certa indifferenza e poca volontà di apportare cambiamenti da parte dell'opinione pubblica. A questo si aggiunsero gli organi di informazione, che trattarono il tema in modo superficiale, senza analizzare i vari

aspetti positivi, tra cui il potenziale vantaggio economico. Al tempo stesso vennero ampiamente riportati gli aspetti negativi, quali gli alti costi di costruzione, oltre a preconcetti e superstizioni collegate alla scarsa conoscenza in materia.

Il Regno Sabauda, comprensivo di Piemonte, Sardegna, Nizza e Liguria, non adottò inizialmente l'idea di dotarsi di una rete ferroviaria, questa scelta si può attribuire alle sfavorevoli condizioni economiche in cui versava il Regno, a cui va aggiunto il pericolo di agiotaggio delle società costruttrici ed al costo gestionale delle linee. Con il miglioramento delle finanze statali, la Casa Savoia adottò le procedure per la fondazione di una rete ferroviaria che superò ben presto quella degli altri Stati italiani.

Tramite tale infrastruttura, lo Stato concretizzò la sua intenzione di unificare la penisola italiana, oltre al miglioramento delle condizioni economiche e sociali del territorio. Catalizzatori del processo di ammodernamento furono le figure dei Conti Armando Piola, Carlo Illarione di Roreto e Camillo Benso di Cavour e degli amministratori Ing. Paleocapa e Avv. Bona<sup>12</sup>.

Con la costituzione di una società di imprenditori genovesi, nel 1826 venne avanzata la proposta per la creazione di una linea ferrata utile al collegamento di Genova con il fiume Po, nel 1840 Re Carlo Alberto concesse il permesso di effettuare gli studi per il progetto. Nel 1844 vennero emanate le Regie Lettere Patenti, per stabilire che al governo spettava l'autorizzazione degli studi tecnici, il finanziamento economico e la direzione delle linee ferrate. Con queste premesse, i lavori per la linea Torino-Genova iniziarono nel 1846 e nel 1849 venne completato il primo tratto da Torino a

Moncalieri. Il costo iniziale fu ipotizzato intorno a 15 milioni di Lire, considerata anche la difficoltà tecnica di realizzazione a causa dello scavalco degli Appennini.

Ultimata la rete infrastrutturale principale, si dovettero completare i collegamenti con gli altri Stati italiani; come detto prima, lo Stato sabauda si dotò della linea ferroviaria principale, avente carattere politico-militare, finanziandola integralmente tramite le casse pubbliche; successivamente si lasciò maggior libertà di azione alle imprese private per il finanziamento e la realizzazione delle linee secondarie, sempre caratterizzate da interesse pubblico, ma capaci di favorire ritorni economici alle suddette società; così come dichiarato dal Conte di Cavour: “[...] per le linee secondarie lo stato ha fatto appello all’industria privata che, siamo lieti di dirlo, non è stata sorda alla sua voce”<sup>12</sup>.

Numerose furono le società anonime che vennero create in questo periodo, basti pensare che entro il 1852 vennero presentati 15 progetti, per un totale di 330 Km di linee. Tra le varie diramazioni dal tronco principale Torino-Genova si riportano: la Trofarello-Savigliano, la Mortara-Vigevano, la Bra-Cavallermaggiore, la Torino-Susa, la Torino-Pinerolo, la Santhià-Biella, la Torino-Novara-Canton Ticino, la Savigliano-Saluzzo, la Vercelli-Casale, la Alessandria-Acqui, la Chivasso-Ivrea.

Nacquero diverse tipologie contrattuali di collaborazione tra pubblico e privato, come attestano le seguenti definizioni illustrate nel testo di Carlo Ilarione Petitti<sup>13</sup>:

*“[...] quanto al mezzo poi d’ordinare dette strade, dovunque vennero intraprese, nel rispetto del buon governo loro, varii furono i*



*sistemi adottati. Cotesti sistemi brevemente possono riepilogarsi in sei diversi partiti [...] avvertiti soltanto i principi di massima sui quali fondarsi le determinazioni legali promulgate dai vari governi, ai quali è attribuita la facoltà di permettere le dette imprese. Cotești partiti sono adunque: 1°. Concessione intera della costruzione ed esercizio, sia perpetuo che temporaneo soltanto [...]; 2°. Concorso del Governo a sussidio dell'impresa [...]; 3°. Concorso diretto del Governo nelle prime opere di costruzione [...]; 4°. Affidamento di futuro determinato sussidio all'industria privata, quando assunta l'impresa, essa risultasse impotente a proseguirla ed a compierla [...]; 5°. Sistema misto d'esecuzione diretta ed esercizio per parte del Governo ed Ufficiali d'esso [...]; 6°. Finalmente intervento diretto ed esclusivo del Governo, per mezzo di apposita azienda [...]*".

Negli atti del Consiglio Divisionale di Cuneo, tenutosi il 7 luglio 1856, con il titolo "Seconda ferrovia dal Piemonte al mare", si annota una discussione tra i consigli provinciali di Mondovì, Alba e Cuneo in merito a diversi progetti riguardanti l'apertura di una seconda linea ferroviaria da Torino al Mar Ligure; l'ipotizzata linea del Tanaro è indicata come utile "*[...] tanto ai comuni della provincia di Mondovì che stanno a sinistra del fiume che alle Langhe, le quali senza la ferrovia nel corso del Tanaro rimarrebbero sempre nella miserrima loro attuale condizione.*"<sup>14</sup>.

Agguerrita fu in consiglio la discussione su due punti fondamentali per la linea, a questo proposito i consigli provinciali, cercando di avvantaggiare i rispettivi territori, si divisero sulla città marittima di arrivo, Savona oppure Oneglia, basandosi sull'importanza dei loro porti. Questione maggiormente dibattuta fu quella del percor-

so che avrebbe dovuto seguire la linea, se passare quindi per i territori di Mondovì e Ceva, oppure se attraversare Carmagnola, Bra, Pollenzo, Ceva, con diramazione verso Alba ed Asti, territori definiti dall'Intendente di Mondovì come “[...] un paese di ben poche risorse [...]”<sup>14</sup>.

Durante la seduta della Commissione Generale di Torino, tenutasi il 23 agosto 1857, si discusse nuovamente sull'importanza della creazione di una diramazione da Bra per Alba ed Asti. Proprio la città di Alba desiderava infatti entrare nel circuito della strada ferrata, vista come mezzo per avere maggiori opportunità di sviluppo del territorio.

Nel novembre del 1861, il Consiglio Speciale delle strade ferrate approvò un progetto tra Savona ed il Piemonte, con la concessione della “Linea Torino-Savona per Carmagnola e diramazione Cairo-Acqui”; beneficiaria della concessione fu la “Società anonima per la ferrovia da Torino a Savona”. Fra le numerose difficoltà tecniche ed economiche, oltre alla cessione della direzione all'impresa “Guastalla”, la linea Bra-Savona fu aperta al traffico solamente il 28 settembre 1874<sup>12</sup>.

Le linee ferrate che per vari motivi gravitano attorno alla linea oggetto di analisi sono di seguito riportate ed analizzate durante le fasi di progettazione, realizzazione e termine dei lavori, in cui erano frequenti interruzioni dei cantieri per la difficoltà di reperire sufficienti risorse economiche e per le difficoltà tecniche derivate dalla difficile morfologia dei rilievi collinari.

### La linea Bra-Cavallermaggiore:

Nel 1851, con l'approvazione del progetto della linea Torino-Savigliano, il comune di Bra promosse la creazione di un tronco per poterla unire a Cavallermaggiore, giustificando l'operazione esaltandone i potenziali vantaggi commerciali.

Nel gennaio 1852 venne fondata la società anonima Compagnia della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore<sup>12</sup>, che si impegnò a costruire la linea senza oneri pubblici, con capitale stabilito a 1.5000.000 Lire.

A causa dell'alto costo di costruzione, i fondi furono molto difficili da individuare, pur essendo la linea molto importante per i commercianti ed industriali locali; nel 1853 si dovette ricorrere ad un contratto di finanziamento con imprenditori inglesi.

Il servizio venne finalmente attivato il 4 ottobre 1855, senza inaugurazione, date le ristrettezze economiche della società. L'esercizio fu affidato al governo, con 3 corse giornaliere andata e ritorno. La linea si sviluppa per una lunghezza di 13 Km, con pendenza media del 2,2 per mille e fu dotata di 2 cavalcavia e 57 ponti secondari.

### La linea Cantalupo-Bra:

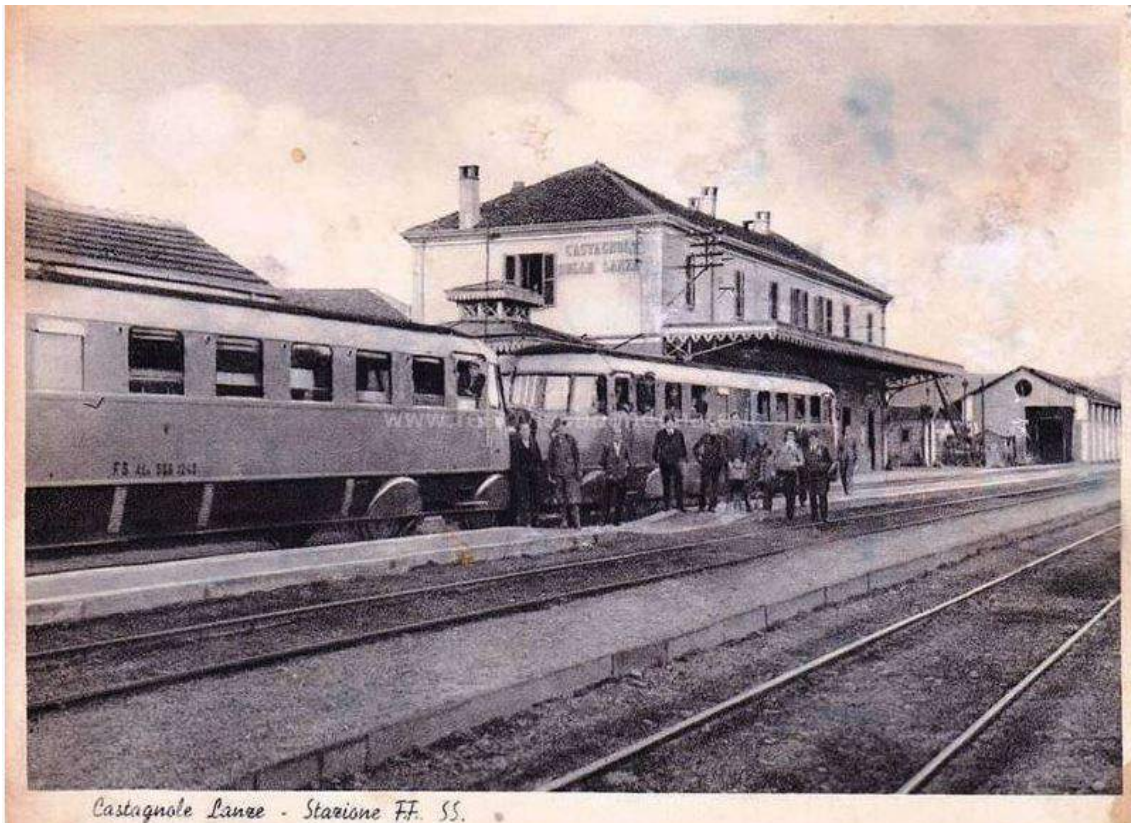
Con l'avvio dei lavori della Bra-Cavallermaggiore, si proposero alcuni studi per estendere la linea verso Alba ed il Monferrato. Proprio la città di Alba si interessò ed insistette per dotarsi di una strada ferrata, certa che avrebbe giovato dei notevoli vantaggi economici<sup>12</sup>. Propose perciò un collegamento diretto Carmagnola-Alba, ma dopo essersi confrontata con Bra, nel 1857 venne proposto un progetto per il collegamento Bra-Alba-Asti. Già dopo l'Unità d'Italia,

nel 1862, si approvò una convenzione per estendere il tronco di linea da Bra verso Alessandria con una società anonima, con scadenza del contratto dopo 99 anni; il tracciato avrebbe dovuto avere inizio dalla stazione di Cantalupo, attestata lungo la già esistente Alessandria-Acqui. La linea fu aperta interamente nel 1865, percorrendo la Valle Belbo per raggiungere Canelli, successivamente Neive ed attraverso la Valle Tanaro, giungere ad Alba e Bra. Nello stesso anno la società promotrice acquistò anche il tronco Bra-Cavallermaggiore e l'esercizio della linea venne trasferito dallo Stato alla società tramite la Legge per la cessione delle linee dello Stato alla Società delle strade ferrate dell'alta Italia.

Rilevanti furono le opere strutturali, con 4 cavalcavia, 3 ponti sul Belbo ed uno sul Tanaro, 257 ponti minori, oltre a 8 gallerie per uno sviluppo totale di 4.026 m.

#### La linea Castagnole-Asti-Mortara:

Anche nell'astigiano si manifestò la volontà di dotarsi di una linea ferroviaria, che si concretizzò con la formazione di un comitato promotore della "Ferrovia da Castagnole a Casale ed oltre, per la valle del Tanaro", cui seguì la presentazione di un progetto nel 1865<sup>12</sup>. La Società anonima strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria stipulò una convenzione che sanciva l'impegno a costruire il tronco ferroviario a proprie spese, assumendo pertanto la denominazione Società per le ferrovie del Monferrato. L'intento era quello di favorire le relazioni tra Piemonte e Lombardia, passando per Vigevano verso Milano. I lavori risultarono lenti e faticosi, la causa principale era da attribuire al tipo di terreno, composto da marna argillosa e sabbia, molto instabile.



Fotografia storica della stazione di Castagnole delle Lanze (archivio P.A.Marchese), immagine tratta dal sito [www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it).

Nonostante questo inconveniente, il 12 giugno 1869 la Gazzetta del popolo di Torino<sup>12</sup> riportò la notizia dell'ultimazione del traforo della galleria di Castagnole, avente uno sviluppo di 700 m. il 12 luglio 1870 si aprì al traffico l'intera tratta, la cui gestione venne come sempre affidata allo Stato, poi ceduta alla "Società per la ferrovia del Monferrato". Il percorso si sviluppa con una lunghezza complessiva di 93 Km, con pendenza media del 4,3 per mille. Si realizzarono 5 ponti da 2 a 16 arcate, 4 gallerie, 6 cavalcavia e 408 ponti minori, con un costo totale di 16.000.000 Lire.

#### La linea Bra-Carmagnola:

Con la nascita della Bra-Savona nacque la volontà di proseguire

la ferrata verso Carmagnola, soprattutto da parte di Alba. Tramite una Legge del 1879<sup>12</sup> per il completamento delle ferrovie del Regno, nel 1881 si poté approvare il progetto. Non essendosi presentate rilevanti difficoltà tecniche, grazie anche alla natura pianeggiante del terreno, i lavori terminarono nel 1884. Il costo totale dell'opera ammontò a 2.505.000 Lire, per uno sviluppo totale di 20 Km.

---

12•L. BALLATORE, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Editrice Il Punto, Savigliano, maggio 2002.

13•C. ILARIONE PETITTI, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse, cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e libreria elvetica, 1845.

14•CONSIGLIO DIVISIONALE DI CUNEO, *Seconda ferrovia dal Piemonte al Mare, atti del Consiglio Divisionale di Cuneo*, Cuneo, 7 luglio 1856.



Sviluppo cronologico delle linee ferroviarie piemontesi, elaborazione dell'autore.

## 2.4 Analisi dello stato attuale della linea

Le problematiche e le motivazioni che hanno portato all'impresenziamento di molte stazioni sul territorio italiano sono di seguito riportate in modo semplificato, in modo da comprendere i motivi che hanno contribuito a trascurare anche gli edifici ferroviari della tratta in analisi.

Nell'ottica di riorganizzazione logistica e riduzione dei costi del personale, nel periodo compreso tra il 1980 e gli anni 2000, RFI intraprese un'opera di evoluzione tecnologia attraverso l'adozione del sistema C.T.C. ("controllo traffico centralizzato"); esso consentì quindi di regolare la circolazione dei veicoli e di gestire le operazioni connesse da un singolo "posto operativo", senza dover ricorrere alla presenza fissa di personale in ogni stazione, soprattutto in quelle linee considerate a traffico "medio/basso", in cui il bisogno di ridurre il costo di gestione era maggiore<sup>15</sup>.

In questo modo, la presenza umana era richiesta in modo non continuativo, limitandosi alla semplice manutenzione delle strutture.

Il sistema C.T.C. si evolse nel più avanzato sistema S.C.C. ("sistema integrato comando/controllo"), in grado di gestire anche le linee ad alta densità di traffico.

Il sistema S.C.M.T. ("controllo marcia treno") venne sviluppato negli anni 2000<sup>16</sup> ed è uno strumento applicato sulle linee elettrificate fondamentali e complementari, in ausilio al macchinista. Esso consente di controllare la velocità massima (250 Km/h) in base alle



caratteristiche della linea e del vettore. Di questo sistema risulta dotato il tratto Carmagnola-Alba, mentre il tratto Alba-Asti, per il momento, resta supportato solamente dal sistema S.C.C. (“sistema supporto condotta”). Quest’ultimo fornisce sempre un ausilio al macchinista, ma la differenza consiste nel fatto che gestisce linee non elettrificate, con velocità massima di 150 Km/h.

Se da un lato questa operazione ha portato ad un notevole risparmio di tempo e di denaro, come conseguenza secondaria ha contribuito al fenomeno dell’impresenziamento delle stazioni ed alla scomparsa della figura del capostazione/bigliettaio.

Venne a mancare, soprattutto nelle stazioni minori, il rapporto diretto con il personale RFI locale, a favore dei sistemi di erogazione elettronici.

Oltre alle necessarie operazioni di ammodernamento dei tracciati, che hanno avuto come effetto secondario quello di portare alla perdita della presenza capillare sul territorio dei servizi ferroviari e all’abbandono delle strutture edilizie, nello specifico caso del tratto di linea Alba-Asti altre cause hanno determinato la definitiva chiusura al traffico.

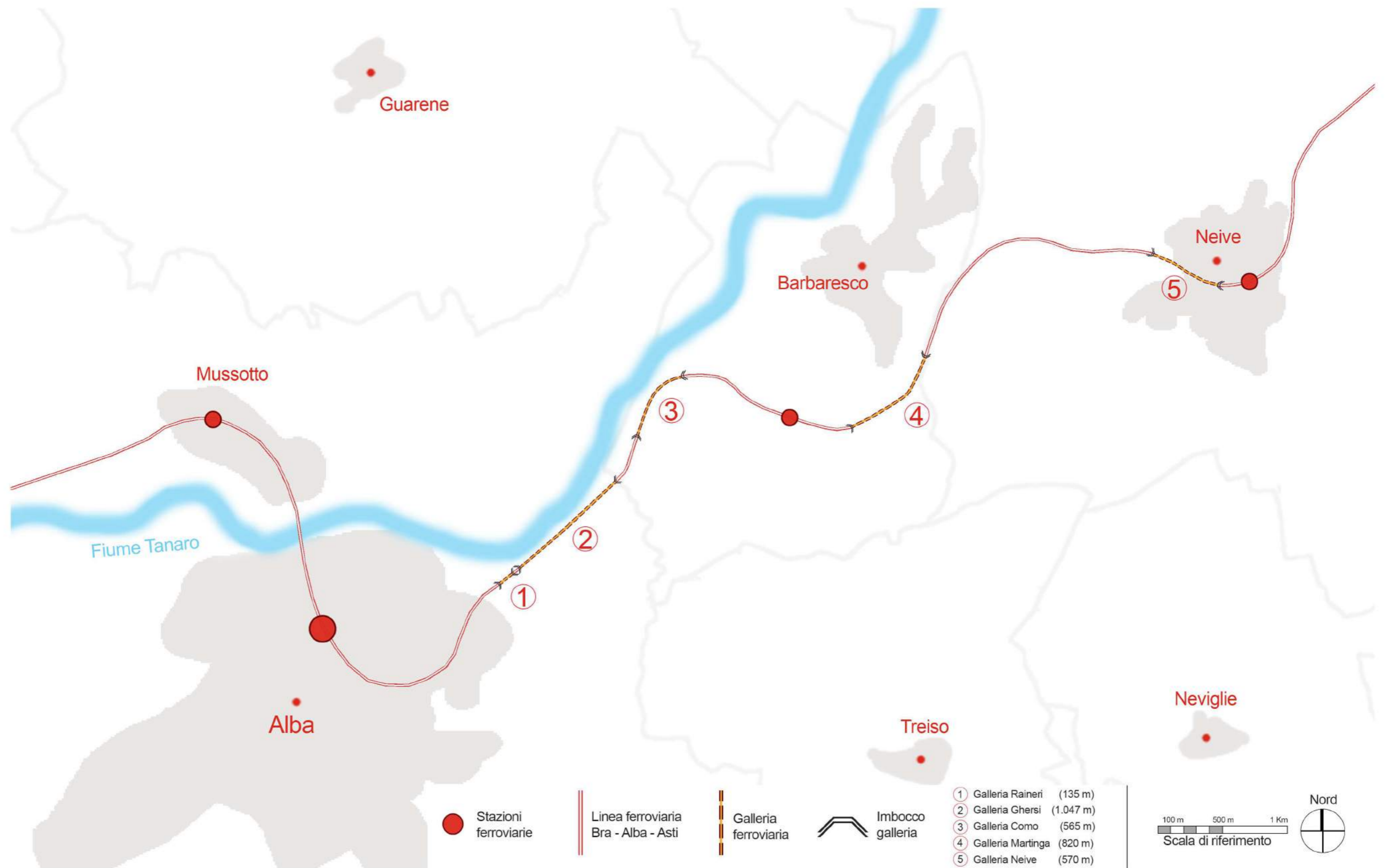
Così come avvenne durante la sua realizzazione, la linea ferrata risulta infatti costantemente minacciata dai processi di degradazione del suolo, che hanno portato alla creazione di vari manufatti ingegneristici per superare gli ostacoli morfologici dei rilievi collinari; i danni a tali costruzioni, a causa della scarsa manutenzione, hanno generato le condizioni per la chiusura preventiva della traccia.

I dissesti della galleria denominata “Gheresi”, nome derivato dall’o-

monima cascina nei pressi della struttura<sup>17</sup>, sono stati infatti un elemento cruciale nelle fasi di sospensione e chiusura della linea. Il tratto di linea che unisce Alba con Castagnole venne originariamente dotato di cinque gallerie, utili al superamento degli ostacoli orografici caratteristici del territorio.

Tali opere strutturali sono di seguito elencate:

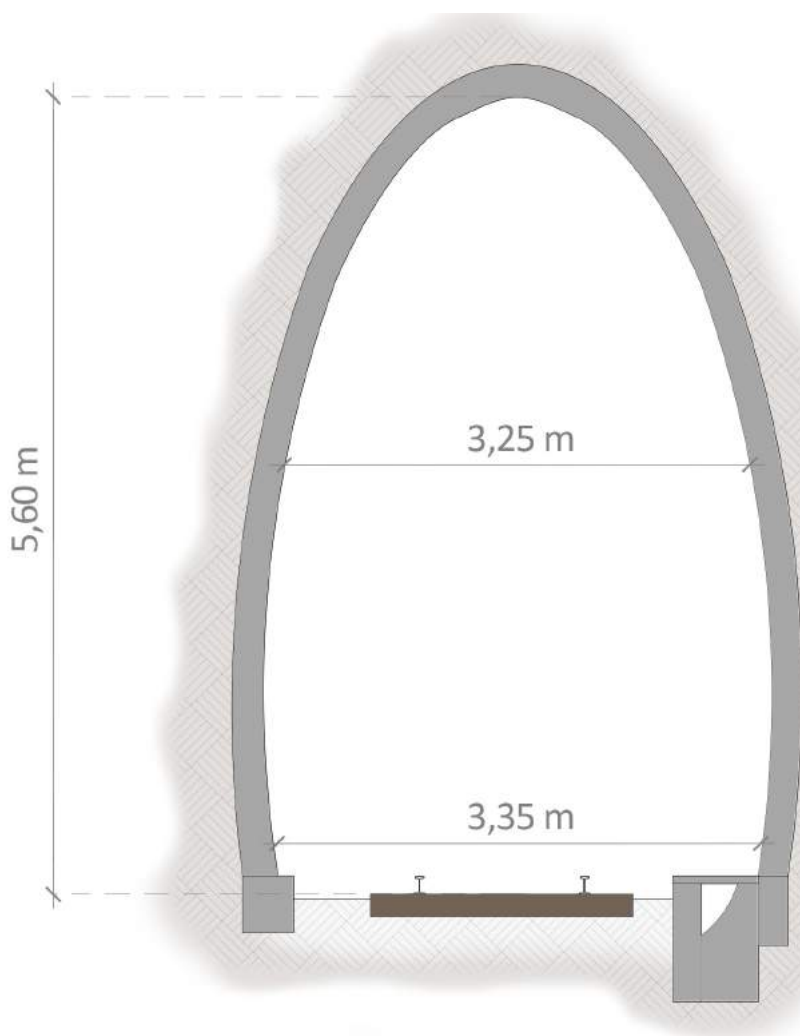
1. Galleria "Raineri" (135 m), ad est di Alba;
2. Galleria "Gheresi" (1.047 m), da Altavilla a cascina Gheresi;
3. Galleria "Como" (565 m), tra le cascate Como e Rocca;
4. Galleria "Martinga" (820 m), da Treiso a Barbaresco;
5. Galleria di Neive (570 m), situata in porzione meridionale rispetto a Neive.



Inquadramento territoriale delle gallerie lungo il tratto Alba-Castagnole delle Lanze-Asti, elaborazione dell'autore.

La galleria “Gheresi”, avente il maggior sviluppo in lunghezza, venne terminata nel 1865 con rivestimento in muratura, fornita di 33 nicchie sul versante monte, ad intervalli di 28 m, oltre ad una canaletta per la raccolta delle acque su lato Tanaro.

A metà galleria venne realizzata una condotta di aerazione e scolo delle acque reflue verso il fiume, la quale risulta citata anche dallo scrittore Beppe Fenoglio nei racconti di resistenza partigiana, e di cui prende quindi la denominazione “Fenoglio”.



Sezione tipo della galleria “Gheresi”, elaborazione grafica dell'autore.

La galleria ha un'altezza di 5,60 m, con larghezza al piede di 3,35 m, mentre ad una quota di 3 m si riduce a 3,25 m. La sezione originale della galleria presentava un area di circa 16 m<sup>16</sup>.

I primi problemi si registrarono a seguito di un incontro tenutosi il 26 ottobre 2005 presso Alba, con i rappresentanti RFI, i rappresentanti comunali e regionali ed il Comitato pendolari di Bra e Alba, in cui si discusse sulla sicurezza della struttura, per giungere ad aprile 2010, in cui a seguito di controlli di routine, venne rilevata una fessurazione nel rivestimento murario della galleria.

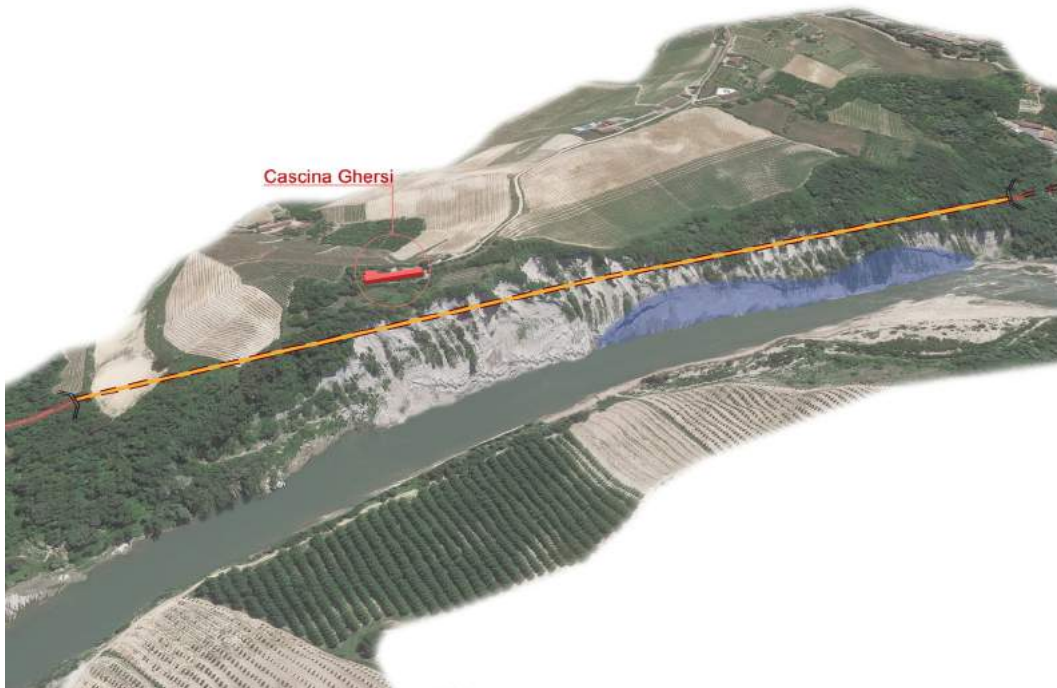
Tale problema strutturale, caratterizzato da una rapida evoluzione del dissesto, si manifestò verso il lato Tanaro, a circa un terzo dello sviluppo della galleria, interessandone una porzione di 80 m.

Per limitare il rischio di crollo, venne effettuata la posa di centine in acciaio a giunto mobile e rinforzo della parete con *spritz beton*.



Centinatura per rinforzo della parete in muratura, immagine tratta dalla Relazione per lo Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria Bra-Alba-Castagnole delle Lanze.

Oltre a questo primo intervento in emergenza, si predispose un sistema di monitoraggio a sensori automatici, con il compito di sorvegliare in modo continuativo il dissesto, inviando le informazioni ad un centro di raccolta. Venne anche realizzato un rilievo topografico dettagliato per la restituzione di un modello 3D del versante collinare.



Sviluppo della galleria "Gheresi" con erosione del versante collinare, elaborazione grafica dell'autore.

Tramite queste analisi vennero rilevate due problematiche principali:

1. Ristagno idrico all'interno della galleria, causato dalla condensa sulle pareti e da infiltrazioni attraverso il terreno marnoso;
2. Erosione del fianco della collina di Altavilla-Gheresi a causa dall'azione del fiume Tanaro.

Tramite il modello tridimensionale sono stati simulati vari scenari di dissesto del versante collinare causate dal ristagno d'acqua, ottenendo come risultato un ulteriore e grave cedimento del rive-

stimento murario. Per questo motivo si decise di dichiarare sospesa la linea Alba-Castagnole per garantire la pubblica sicurezza. Un altro fattore che mise a dura prova l'esercizio della linea fu l'emanazione di una delibera della Giunta regionale in data 11 giugno 2012<sup>19</sup> in cui, allineandosi con la manovra finanziaria dello stesso anno, la Regione Piemonte attuò alcune misure per la razionalizzazione e l'efficientamento del trasporto pubblico. Nello specifico, tale manovra si concretizzò tramite un gruppo di lavoro composto da funzionari regionali per il trasporto pubblico locale e tecnici, che analizzando le linee ferrate, scelse di sopprimere quelle a bassa frequentazione (con una media di passeggeri < 50 unità per treno). Dopo aver sottoposto agli uffici competenti di Trenitalia le proposte di intervento per ogni linea, si procedette ad attuare il programma, prevedendo per la linea Alba-Castagnole L.-Asti la "sospensione dei treni regionali e loro sostituzione totale con gestione automobilistica Asti-Castagnole-Alba"<sup>19</sup>, per un risparmio stimato di 1.022.000 €/anno.



Ingresso della galleria "Martinga" nei pressi della stazione di Barbaresco, foto dell'autore.

E' doveroso ricordare inoltre che nel 1988, fra le stazioni Motta di Costigliole e Castagnole delle Lanze si verificarono alcuni smottamenti, rendendo necessaria la costruzione di una variante su un lungo viadotto in cls, escludendo perciò la fermata di Nosserio.



Viadotto passante per Valle Tanaro (fraz. Di Castagnole L.), foto dell'autore.

---

17•[http://www.osservatorioriuso.it/cgi-bin/documentazione/Stazioni-impresenziate\\_file.pdf](http://www.osservatorioriuso.it/cgi-bin/documentazione/Stazioni-impresenziate_file.pdf).

18•[www.Rfi.it/rfi/sicurezza-e-innovazione/tcnologie-SCMT:controllo-della-marcia/SCMT-per-il-controllo-dwlla-marcia-del-treno](http://www.Rfi.it/rfi/sicurezza-e-innovazione/tcnologie-SCMT:controllo-della-marcia/SCMT-per-il-controllo-dwlla-marcia-del-treno).

19•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze", Reporto finale, parte 1^-Quadro conoscitivo*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.



## **2.5 Le azioni del Tavolo Tecnico per la Mobilità Sostenibile**

Con la volontà, da parte degli amministratori locali di riattivare la linea ferroviaria, nel gennaio 2017 nasce il “Tavolo Tecnico per la mobilità sostenibile”, composto dai comuni facenti parte dell’area Unesco, Asp (Asti Servizi Pubblici), ordini professionali di Architetti, Ingegneri e Dottori Agronomi e Forestali, oltre alle associazioni territoriali; tale organismo è stato presieduto inizialmente dall’arch. Domenico Catrambone, attualmente è diretto dall’arch. Giovanni Currado, amministratore unico della società “Infra.To”, proprietaria della linea metropolitana torinese.

Questo gruppo di soggetti interessati alla linea, di cui ho potuto presenziare alcune riunioni su gentile invito del Prof. Marco Devecchi, nel gennaio 2018 ottenne l’impegno della Regione Piemonte a riattivare la linea a seguito della presentazione della mozione n°1276 “Ripristino della linea ferroviaria Asti-Alba”<sup>18</sup>. Oltre alla mozione, durante l’incontro tenutosi a Neive il 25 ottobre 2017, venne sottoscritto un protocollo di intesa tra Regione, comuni interessati e RFI S.p.a.

Nelle premesse per questo documento, venne riportata l’importanza del servizio ferroviario sulla tratta, tenendo anche in considerazione il valore storico e culturale dell’infrastruttura e dell’utilità come elemento per valorizzare turisticamente il territorio Langhe-Roero-Monferrato.

Significativa è stata una campagna di raccolta firme avvenuta nel

2013, con la sottoscrizione di 5.000 soggetti interessati, poi presentata alla Regione. Inoltre, il ripristino della circolazione consentirebbe al servizio ferroviario metropolitano SFM4 di raggiungere i territori astigiani, a vantaggio di studenti, pendolari e turisti. Lo studio di fattibilità per gli interventi di messa in sicurezza del tracciato, in particolare della galleria Gherzi, è stato compiuto da RFI, facendo emergere che la loro entità non giustifica la sostituzione con una variante di linea, precedentemente prevista. Dalla Regione è stato studiato anche un modello di esercizio per la riattivazione del servizio, in collaborazione con l'Agencia per la Mobilità Metropolitana, in cui l'assunzione degli oneri per la realizzazione e manutenzione delle opere infrastrutturali sarà affidata allo Stato.



Ingresso alla galleria Martinga con mezzi ferroviari per il ripristino del sedime ferroviario e parziale eliminazione della vegetazione invasiva, foto dell'autore (17 giugno 2018).



Ingresso alla galleria Martinga con mezzi ferroviari per il ripristino del sedime ferroviario e parziale eliminazione della vegetazione invasiva, foto dell'autore (17 giugno 2018).

Questo importante risultato è stato raggiunto sempre nel 2017, pochi mesi dopo la presentazione ad Alba di un appello da parte di sindaci e amministratori pubblici. Di seguito vengono riportati, in forma sempificata, i punti fondamentali della loro tesi:

1. Il treno può costituire un' opportunità di promozione e sviluppo per i territori Unesco;
2. La formula treno + bicicletta diventa uno strumento per la scoperta dei paesaggi vitivinicoli di Langhe - Roero - Monferrato;
3. Per migliorare le connessioni tra nord Europa e Mediterraneo, la linea ferroviaria Milano-Casale M.to-Asti-Alba-Cuneo rappresenta una risorsa non dissipabile;
4. Il ripristino della ferrata può diventare un'occasione di sviluppo sociale ed economico per il territorio interessato,

- ma anche per i territori limitrofi;
5. Il problema legato all'inquinamento atmosferico, generato dal trasporto su gomma, può essere ridotto sensibilmente grazie al trasporto su ferro;
  6. Seguendo la suddetta logica, il treno è una valida soluzione sostenibile per gli spostamenti su distanze medio/lunghe;
  7. Il traffico automobilistico privato può essere ridotto se si propone un'alternativa di trasporto pubblico treno + autobus;
  8. Per ultimo, l'esistenza di bandi europei permette di reperire le risorse finanziarie per l'adeguamento della linea.

Durante un'incontro tenutosi a Castagnole delle Lanze il 20 febbraio 2018, si è discusso sul futuro della linea, ed in particolare delle stazioni intermedie tra Alba ed Asti; con la riattivazione della linea è infatti possibile restituire importanza ai piccoli fabbricati che posseggono un valore architettonico e storico, essendo stati per molto tempo l'unico modo per collegare i centri secondari ai poli accentranti di Alba e Asti. Proprio la ferrovia ha infatti contribuito a mantenere in vita le piccole realtà, evitando il trasferimento della popolazione contadina in città, permettendo lo scambio dei prodotti agricoli con il resto del territorio.

L'Arch. Catrambone ha ricordato l'importanza del fatto che le stazioni dovranno dotarsi di nuove funzioni, più orientate verso il turista, mantenendosi però come presidio sul territorio, come accadeva in passato, dichiarando che “[...] se una stazione è viva il degrado non esiste, se un edificio ha una funzione allora vive, ma non deve diventare un museo di se stesso”<sup>18</sup>.



Veicolo a trazione diesel in transito presso la stazione di Barbaresco circondata dai vigneti, immagine tratta dal sito [www.intravino.com](http://www.intravino.com).

Per ridare alla stazione un'immagine di sicurezza, avendo perduto la figura del capostazione, si può cedere perciò il fabbricato a soggetti privati, mantenendo la sua funzione originale ed affinacandola ad altre attività, anche a scopo di lucro, per ritornare ad essere un presidio sul territorio.

Il sindaco di Montegrosso (At) Marco Curto ed il presidente del Gruppo di Protezione Civile di Isola d'Asti hanno apportato interessanti spunti per quanto riguarda il recupero operativo e concreto di tali edifici. Il primo ha presentato l'intervento di recupero del fabbricato ferroviario principale, con il mantenimento della sala d'attesa, trasformando il resto della struttura in biblioteca comunale; il secondo ha esplicitato le azioni di manutenzione straordinaria sulla struttura del fabbricato viaggiatori, pulizia degli spazi adiacenti, rimozione di vegetazione invasiva e conversione dell'immobile in sede operativa della P.C., con validità di Campo Operativo nell'astigiano per l'accoglienza di 1000 sfollati.

Il Direttore territoriale produzione Torino RFI, Paolo Grassi, ha espletato inoltre quali sono, e come attivare le procedure per l'acquisizione dei fabbricati dismessi da parte dei comuni che ospitano nel loro territorio le strutture, per poi essere affidati in comodato gratuito ad associazioni locali.



Un momento dell'incontro del Tavolo Tecnico svolto presso la sala consiliare del Municipio di Castagnole il 20 febbraio 2018, immagine tratta dal sito [www.osservatoriodelpaesaggio.org](http://www.osservatoriodelpaesaggio.org).

Ho potuto inoltre assistere anche all'incontro operativo tenutosi ad Asti il 16 maggio 2018, in cui è emersa una situazione di incertezza in merito alle azioni della Regione; in particolare è risultato che la riapertura della linea non sarebbe potuta verificarsi entro il 2020 come stabilito, ma posticipata di almeno un anno.

A seguito dell'incontro, è stato tenuto a Isola d'Asti, il 1 giugno 2018, un confronto aperto a tutta la popolazione interessata alla riattivazione della linea, in cui è stata presentata una proposta di orario ferroviario, con treni cadenzati ogni ora.

Per quanto riguarda la tratta Alba-Bra, che comprende, oltre le stazioni dei centri maggiori, anche le stazioni di Mussotto, Monticello, Santa Vittoria d'Alba e Pocapaglia, RFI è recentemente intervenuta con una importante campagna di adeguamento e ammodernamento della linea, al fine di renderla adeguata alla normativa euro-

pea di interoperabilità delle linee ferrate STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità) adottate da tutta l'Unione Europea. I lavori sono terminati il 17 dicembre 2016, estendendo il servizio ferroviario metropolitano SFM4, già esercitato da Torino a Bra, fino alla stazione di Alba, consentendo il passaggio di treni a trazione elettrica; in particolare i convogli "TAF" e "JAZZ" con 15 collegamenti andata/ritorno e tempo di percorrenza di 78 minuti dalla stazione di Porta Nuova (To)<sup>19</sup>.



In foto un convoglio "Taf" ed un "Jazz" in arrivo alla stazione di Alba, recentemente elettrificata, immagine tratta dal sito [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it).

L'azione principale, cioè l'elettificazione del tracciato, ha avuto come conseguenza la realizzazione di diverse opere secondarie ma ugualmente essenziali. Tra gli interventi più significativi si riporta il ribassamento del piano rotabile della galleria Fey, alla periferia di Bra, riducendo la quota di 70 cm per una lunghezza di 600 m; oltre all'elevazione di 20 cm del piano di quota delle banchine delle stazioni di Bra e Alba, l'eliminazione di alcune barriere archi-



tettoniche, installazione di pannelli informativi, adeguamento dei sistemi di sicurezza e controllo automatico dei convogli, miglioramento degli attraversamenti con le altre vie di comunicazione, consolidamento del versante collinare a monte della stazione di Santa Vittoria d'Alba, adeguamento delle banchine delle stazioni minori e sistemazione dei fabbricati, mantenendoli comunque non accessibili ai viaggiatori. La spesa totale ammonta a 17,7 milioni di €. Una piccola speranza di poter fruire della linea entro il 2019 è stata data a seguito dell'incontro pubblico tenutosi ad Isola d'Asti il 13 ottobre 2018, in cui si è discusso tra l'altro sulla Proposta di Legge regionale n°291 su "Disposizioni per la tutela, la valorizzazione e il pieno impiego della rete ferroviaria regionale"<sup>1</sup>. La tratta è stata oggetto di riapertura anticipata l'11 novembre 2018, con una corsa effettuata da una locomotrice storica lungo la tratta Asti – Castagnole delle Lanze, Nizza M.to.

---

18•Tavolo Tecnico sulla Mobilità Sostenibile, comuni Unesco, Asp (Asti Servizi Pubblici), ordini professionali di Architetti, Ingegneri e Dottori Agronomi e Forestali, associazioni territoriali interessate, Presidente Arch. G.CURRADO.

19•<http://www.lastampa.it>

## **2.6 La rigenerazione dei fabbricati ferroviari impresenziati**

L'ammodernamento delle linee ferroviarie che utilizzano le ormai sorpassate tecnologie a combustibile a favore dell'energia elettrica è solo uno degli aspetti che coinvolgono il Gruppo Ferrovie dello Stato nel promuovere le azioni volte al miglioramento delle realtà territoriali, ambientali e sociali.

A partire dagli anni '90<sup>20</sup> le Ferrovie dello Stato hanno infatti dedicato una crescente attenzione nella rigenerazione e conversione delle stazioni impresenziate, fenomeno apparso con la diminuzione delle spese tramite l'eliminazione del personale ferroviario stabilmente presente nei fabbricati ferroviari in Italia.

Se queste scelte amministrative da un lato hanno prodotto situazioni disagiate per i pendolari e nuove voci di spesa per il Gruppo Fs, legate alla manutenzione e pulizia degli immobili e delle aree esterne, dall'altro si è potuto mettere a disposizione della collettività un importante patrimonio immobiliare.

Le stazioni sono perciò passate dalla condizione di mero punto di scambio di persone e merci a luoghi di incontro e di condivisione per i cittadini, in cui è possibile ospitare nuovi servizi e funzioni a favore della collettività. Lo scenario alternativo, ma più rischioso, è quello di abbandonarle attirando fenomeni di disagio sociale e di degrado ambientale attraverso atti di vandalismo ed incuria collettiva.

Il Gruppo Fs si sta impegnando per evitare la seconda condizione

dialogando con enti pubblici quali Regione, Provincie e Comuni e con Associazioni private, favorendo le iniziative di promozione territoriale e di servizi socialmente utili alla collettività. Tutti i progetti che vengono attuati all'interno dei locali ferroviari devono necessariamente essere allineati alle politiche di sviluppo del gruppo Fs, inoltre devono disporre di una copertura economica tale da poterne garantire la realizzazione effettiva e la loro continuità; per monitorare le proposte progettuali sono quindi stati siglati dei Protocolli di Intesa<sup>21</sup> con le istituzioni locali e le principali associazioni italiane, tra cui l'Associazione italiana Turismo Responsabile, il Coord. Nazionale dei Centri di Servizio per il Volontariato, Legambiente e la Lega Coop Sociali.

Il controllo della regolare esecuzione del progetto è solo un aspetto dei Protocolli, infatti attraverso essi si cerca di facilitare le operazioni di assegnazione degli immobili, oltre ad avere maggiori possibilità di fruire di fondi europei destinati a questo tipo di iniziative. Con la collaborazione tra enti pubblici ed associazioni private è possibile pertanto ottenere dei presidi sul territorio, in cui praticare attività socialmente utili alla collettività, avvalendosi di personale volontario e generando in qualche occasione dei posti di lavoro. Quest'ultima formula si presenta nei casi in cui coesistono forme di finanziamento pubblico e privato, raramente tramite finanziamento unicamente privato (donazioni e autofinanziamenti).

I progetti hanno come oggetto di riqualificazione diverse tipologie di immobile ferroviario, il caso più ricorrente<sup>22</sup> vede interessato il fabbricato viaggiatori, di solito coinvolgendo sia il piano terreno (con spazi dedicati in passato alle biglietterie, sale d'attesa ed uf-

fici), sia al primo piano in cui vi erano gli alloggi del personale di stazione. Dove esistenti, si cerca di inserire negli spazi recuperabili anche il fabbricato servizi destinato al personale ferroviario ed il magazzino merci, la cui tipologia è ricorrente in quasi tutte le stazioni, con un'ampia superficie interna e copertura a doppia falda. Analizzando le forme giuridiche con cui vengono concessi gli immobili ai vari soggetti interessati, la più ricorrente è rappresentata dal comodato d'uso gratuito. Si può ricorrere a questa soluzione nel caso in cui il beneficiario sia un ente pubblico (Comune, Provincia, Regione), o un'associazione non-profit o che comunque possa offrire servizi socialmente utili senza scopo di lucro.

Il contratto prevede solitamente una durata di 4 anni, con l'impegno del comodatario di riqualificare e mantenere l'immobile. Non è infrequente che l'immobile venga concesso in comodato d'uso ad un ente pubblico, di solito un Comune, che poi lo affida in sub-comodato ad una associazione, fermo restando la sua appartenenza alla classificazione non-profit.

La seconda modalità impiegata per poter disporre dei locali ferroviari è la locazione a canone agevolato, in cui i locatari possono pagare somme inferiori rispetto ai normali valori di mercato di affitto. In questo modo è possibile insediare anche funzioni che non rientrano nella classificazione non-profit, ma che generano un guadagno, anche limitato a certi periodi dell'anno. A dicembre 2017<sup>23</sup> sono stati stipulati 1.328 contratti di comodato con i quali si sono riconvertiti 88.000 m<sup>2</sup> di fabbricati ferroviari e 2.542.000 m<sup>2</sup> di terreni di pertinenza.

Di seguito si riportano alcuni esempi di recupero virtuoso applicati

a fabbricati e terreni sul territorio nazionale, suddivisi in base alla tipologia di attività che vi si svolge all'interno.



La stazione di Montegrosso d'Asti convertita in biblioteca comunale, foto dell'autore.

Sono infatti distinte tra servizi che si occupano di mobilità sostenibile con posteggi attrezzati per le biciclette e promozione turistica del territorio, servizi che offrono spunti per creare aggregazioni sociali, aiutando le persone con disabilità psichiche o motorie, oppure che contribuiscono ad arricchire la popolazione con iniziative culturali; una diversa forma di volontariato è quella rappresentata dalle associazioni di Protezione Civile nelle sue varie forme, che si tratti di Croce Rossa Italiana o di servizi antincendio boschivi, potendo disporre di spazi molto ampi e situati in posizione centrale negli abitati. Un'altra iniziativa, prettamente di carattere privato, è rappresentata dall'apertura di punti di ristorazione che offrono specialità enogastronomiche tipiche, o che propongono in vendita prodotti biologici.

Ogni stazione è elencata utilizzando un sistema iconografico che ne descrive la collocazione, la tipologia di fabbricato riconvertito, le modalità contrattuali impiegate ed il numero di personale che svolge le attività previste, distinto in lavoratori volontari e stipendiati.

## Mobilità sostenibile e promozione territoriale



Lombardia,  
Cemusco Merate (Lc)



n° 3  
lavoratori



Magazzino  
merci



In comodato d'uso gratuito  
al Comune, in sub-comodato  
all'ass. Paso Lavoro



n° 0  
volontari



L'ex magazzino merci è stato trasformato in deposito per biciclette e riqualificato nel 2016; tramite un abbonamento è possibile accedere con porte automatiche al deposito cicli. Nella struttura lavorano 3 dipendenti della cooperativa Paso Lavoro. Per incrementare l'offerta si intende aprire, sempre nel magazzino merci, una ciclofficina, un servizio di bike sharing ed un info point turistico.



Puglia,  
Canne della Battaglia (Bt)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
al Comitato pro Canne della  
Battaglia



n° 30  
volontari



Dal 2003 RFI ha concesso in comodato d'uso gratuito i locali della stazione al Comitato pro Canne, impiegandoli come base per attività di promozione turistica, disponendo di un parco archeologico con resti romani nelle vicinanze.



Campania,  
Codola (Sa)



n° 6  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In locazione agevolata alla  
coop. Sociale Desy



n° 3  
volontari



L'immobile è stato concesso da RFI alla coop. con una locazione agevolata di 300€ mensili, nel 2007 lo si ristruttura per ricavare un hotel sociale, con 12 posti letto dedicati all'ospitalità temporanea, per un massimo di 3 mesi. Si possono perciò ospitare sia turisti sia richiedenti asilo e soggetti con disagio sociale seguiti dai servizi sociali. Nelle cantine del fabbricato è ricavato un salone per attività comuni. La cooperativa offre lavoro a 6 persone per la gestione dell'attività, coadiuvati da 3 volontari.



Veneto,  
Pederobba (Tv)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito  
al Comune, sub-comodato  
a Lipu e Protezione Civile



n° 52  
volontari



Dal 2004 il fabbricato viaggiatori è in comodato d'uso alla Lipu, che nei suoi locali ha allestito un Centro di educazione ambientale, con 15 volontari che gestiscono l'immobile e svolgono attività divulgativa. Nel magazzino merci è attivo un presidio di protezione civile, con 36 volontari. La stazione è stata recuperata dal rischio di degrado sociale.





Abruzzo,  
Alba Adriatica (Te)



n° 1  
lavoratore



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
alla Pro Loco



n° 3  
volontari



RFI ha concesso in comodato d'uso alla Pro Loco i locali al primo piano del fabbricato viaggiatori, che nel 2017, supportata da donazioni private e lavoro volontario, vi ha ricavato un ostello per la gioventù. L'attività conta di 2 camere per ragazzi ed una per ragazze, con un flusso di ospiti che ha raggiunto le 3.000 unità, con la possibilità di noleggiare biciclette e con convenzioni con i locali adiacenti. L'iniziativa, di carattere privato, è nata per combattere la situazione di degrado e criminalità in cui versava la stazione.



Veneto,  
S.Stino di Livenza (Ve)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
al Legambiente



n° 35  
volontari



Il fabbricato viaggiatori è stato riconvertito nel 2016 per ospitare un ostello per cicloturisti e diventare un punto di incontro sociale per la comunità. Al piano terra è presente una cucina con sala da pranzo, una ciclofficina ed un deposito per le biciclette, al piano superiore 2 stanze con 9 posti letto ed un salone polifunzionale per attività culturali. L'intervento di riconversione è costato solamente 50.000€, anche grazie al lavoro di molti volontari e donazioni di materiale.

## Servizi di volontariato e Protezione Civile



Liguria,  
S. Margherita Ligure (Ge)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato  
alla Prot. Civile ass. Radio  
Club Levante



n° 30  
volontari



Il Comune ha ottenuto in comodato d'uso gratuito i locali al piano terra, affidandoli poi alla Protez.Civile che ha potuto allestirvi una sede operativa. Il magazzino merci ospita invece un deposito comunale, mentre il piazzale antistante la stazione è occupato dai mezzi dell'associazione.



Toscana,  
Borgo a Buggiano (Pt)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso al  
Comune, in sub-comodato  
alla CRI



n° 75  
volontari



I locali al piano terra sono stati affidati in sub-comodato alla Croce Rossa Italiana, i cui volontari svolgono un prezioso servizio di presidio H24 per emergenze sanitarie, facendo inoltre attività di manutenzione del bene e delle pertinenze.



Toscana,  
Chiaravalle (An)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito a  
varie associazioni



n° 100  
volontari



Il fabbricato viaggiatori è affidato a 9 associazioni, tra cui CRI ed ass. Nazionale Carabinieri, condividendone gli spazi interni. Vi trovano alloggio le diverse sedi operative, un auditorium ed una sala prove per musicisti, che viene affittata ed il cui ricavato finanzia la manutenzione dell'immobile.



Piemonte,  
Isola d'Asti (At)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato  
alla Prot. Civile



n° 30  
volontari



Nel 2004, a seguito dell'affido in comodato del fabbricato e delle aree pertinenti ne viene eseguita la manutenzione straordinaria, vengono rinnovati gli impianti tecnici e si crea un presidio di Protezione Civile. Questa operazione ha generato varie ricadute positive, tra cui l'aver risollevato la stazione dalla situazione di degrado in cui versava, con persone senza tetto che si riparavano all'interno.



Calabria,  
Rocella Ionica (Rc)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
servizi



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Nazionale Carabinieri



n° 140  
volontari



L'associazione ha ottenuto nel 2016 il fabbricato servizi, che si trovava in condizioni di completo abbandono, rendendo necessario porre dei sigilli a porte e finestre. Con il lavoro volontario si è ristrutturato l'immobile, che ospita un presidio H24, rendendo più sicura l'intera area ferroviaria.



Sardegna,  
Porto Torres (Ss)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato al  
Cisam



n° 35  
volontari



Dal 2006 il Comune ha affidato il fabbricato viaggiatori, la cui costruzione risale agli anni '80, al Corpo Italiano di Soccorso Cavalieri di Malta. All'interno trova alloggio la sede operativa con attività anti incendio boschivo, presidiato per gran parte della giornata. Nel magazzino merci vi è invece il deposito per i mezzi operativi.



Emilia Romagna,  
Cervia (Ra)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
servizi



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Un Posto a Tavola



n° 80  
volontari



Nei locali dell'ex dopolavoro ferroviario, concessi nel 2008 in comodato d'uso gratuito da RFI all'associazione, si realizzano e si consumano giornalmente 70 pasti per persone in difficoltà economica. Vengono anche immagazzinate scorte alimentari da donazioni e sono disponibili locali doccia e lavanderie comuni. Il lavoro volontario è finanziato da donazioni private e finanziamenti pubblici, con un utenza annuale di 300 unità.



Piemonte,  
Susa (To)



n° 12  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito  
alla CRI



n° 115  
volontari



Dal 2000 RFI ha concesso in comodato d'uso gratuito i locali alla Croce Rossa Italiana, che mantiene un presidio H24, con un bacino di utenza di 20 Comuni limitrofi e 5.000 operazioni annuali. La stazione è posta inoltre in posizione strategica, di fronte all'ospedale. I mezzi di soccorso sono ricoverati nel magazzino merci.

## Enogastronomia e prodotti locali



Lombardia,  
Stradella (Pv)



n° 4  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso  
gratuito all'ass. Società  
dell'Accademia



n° 0  
volontari



I locali al piano terra sono affidati dal 2012 all'associazione, che vi ha inserito un centro di informazione turistica sulle tradizioni enogastronomiche dell'Oltrepò Pavese. Al primo piano si trova un *info point* realizzato con fondi pubblici e privati, il Comune si occupa della manutenzione e pulizia dei locali.



Piemonte,  
Alba (Cn)



n° 4  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In locazione a  
soggetti privati



n° 0  
volontari



All'interno dei locali al piano terra è stato ricavato un ristorante di cucina tipica; la presenza di clientela e la maggiore illuminazione del piazzale di accesso contribuiscono al miglioramento della percezione di sicurezza della stazione.



Lombardia,  
Gaggiano (Mi)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
alla coop. Terra e Cielo



n° 7  
volontari



Al piano terra, 3 locali dell'immobile sono stati trasformati nel 2004 in punto vendita di prodotti equo solidali o coltivati in terreni confiscati alla mafia, con un fatturato di 80.000€ l'anno. La cooperativa svolge anche servizio di biglietteria per conto di Trenord, ottenendone ulteriori ricavi.



Calabria,  
Fuscaldo (Cs)



n° 3  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
alla coop. Il Segno



n° 2  
volontari



Nel 2014 RFI ha concesso i locali ferroviari alla cooperativa, che vi ha inserito un impianto di trasformazione di frutta e verdura bio, con una bottega per la vendita diretta; questa iniziativa ha modificato la situazione di degrado in cui versava l'area.

## Aggregazione sociale e culturale



Emilia Romagna,  
Rimini Viserba (Rn)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Crescere Insieme



n° 35  
volontari



Dal 2015 i magazzini della stazione ospitano una sede in cui accogliere ragazzi affetti da sindrome di Down, con le relative famiglie. I lavori di ristrutturazione dei locali sono stati resi possibili grazie a finanziamenti privati e con il lavoro di volontariato.



Friuli Venezia Giulia,  
S. Vito al Tagliamento (Pn)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato a  
varie ass. di volontariato



n° 30  
volontari



Dal 2006 i locali al piano terra ed al primo piano ospitano 8 associazioni locali, in cui vengono svolte riunioni, ritrovi comunitari ed una parte è usata come deposito per i materiali divulgativi.





Emilia Romagna,  
Pioppe di Salvaro (Bo)



n° 0  
lavoratori



Magazzino merci,  
fabbricato servizi  
ed area esterna



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Il Campanile



n° 8  
volontari



Gli immobili sono dati da RFI in comodato d'uso gratuito all'associazione partire dal 2008, la quale ha provveduto a riconvertirli in spazi per l'allestimento di spettacoli teatrali con la collaborazione di soggetti con difficoltà sociali. I volontari hanno inoltre realizzato un orto condiviso nell'area pertinente, ripulendo la zona dalla vegetazione infestante.



Lazio,  
Ceccano (Fr)



n° 4  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Centro Studi Tolerus  
e gestito con gara dalla coop.  
sociale Cento Passi



n° 20  
volontari



Nel 2007 RFI ha concesso in comodato d'uso gratuito all'ass. Tolerus i locali al primo piano del fabbricato, dove sono stati inserite diverse attività culturali, tra cui biblioteca, spazi espositivi, sala riunioni, laboratorio didattico e sala multimediale. Con la maggiore frequentazione della stazione è stato aperto un bar, la cui gestione è affidata alla coop. Cento Passi tramite gara indetta da Fer-servizi.



Lombardia,  
Olgiate Calco Brivio (Lc)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
area esterna



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato  
alla Pro Loco



n° 50  
volontari



Ceduti in comodato d'uso gratuito da RFI al Comune, nel 2014 i locali al primo piano del fabbricato viaggiatori sono stati convertiti in pinacoteca. La riconversione è stata facilitata dal discreto stato conservativo in cui si trovavano i locali, ancora recentemente<sup>1</sup> utilizzati da RFI come uffici.



Piemonte,  
Borgo S. Dalmazzo (Cn)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
area esterna



In comodato d'uso gratuito al  
Comune, in sub-comodato al  
Circolo Ferromodellisti



n° 70  
volontari



Nell'area esterna, utilizzando i binari morti, sono stati collocati alcuni vagoni risalenti al 1943 a testimonianza delle deportazioni nazifasciste avvenute nel Comune piemontese. Dal 2006 è quindi stato realizzato il Memoriale della deportazione, realizzato dallo studio di architettura Kuadra e finanziato dal Programma europeo Alcotra. Nei locali del fabbricato viaggiatori è stato realizzato un museo ferroviario con plastici ed immagini di treni d'epoca.



Campania,  
Boscoreale (Na)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori e  
magazzino merci



In comodato d'uso gratuito  
all'ass. Stella Cometa



n° 20  
volontari



Dal 2009 il fabbricato viaggiatori è dato in comodato d'uso gratuito da RFI all'ass. stella Cometa, la quale ha ripulito i locali dall'immondizia accumulata durante le emergenze rifiuti, ristrutturandoli ed organizzando al loro interno corsi, laboratori e allestendo una piccola biblioteca. Dal 2017 si è voluto intervenire anche sul magazzino merci per ripulirlo e riconvertirlo.



Veneto,  
S. Stino (Ve)



n° 6  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso all'ass.  
Up Arte



n° 7  
volontari



Dal 2013 i locali al primo piano del fabbricato viaggiatori sono in comodato d'uso gratuito all'ass. Up Arte, che grazie ad un finanziamento di 80.000€ da parte del Comune, ha allestito uno studio musicale con pareti insonorizzate. La facilità con cui si può raggiungere la struttura grazie al treno rende il luogo molto frequentato sia per i corsi musicali sia come sala prove in affitto, offrendo lavoro a 6 maestri di musica.



Piemonte,  
Montegrosso d'Asti (At)



n° 0  
lavoratori



Fabbricato  
viaggiatori



In comodato d'uso gratuito  
al Comune



n° 5  
volontari



Negli anni 2000 il Comune effettua uno studio per trasformare la stazione in biblioteca pubblica, ottenendola in comodato d'uso gratuito da RFI. Vengono ridipinte le facciate, si rinnovano gli impianti e si ripuliscono le sale interne, mantenendo la funzione di sala d'attesa.

---

20•ISFORT, *Ferrovie, Territorio e sistema di Greenways*, Roma, maggio 2014.

21•FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, DIREZIONE CENTRALE COMUNICAZIONE ESTERNA E MEDIA, *Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio*, Graficanappa, Aversa (Ce), 2015.

22•GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, *Stazioni impresenziate, un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, Graficanappa, Aversa (Ce), marzo 2018.

23•[www.Fsitaliane.it](http://www.Fsitaliane.it)

## **2.7 La Legge 128/2017, istituzione di ferrovie turistiche**

Nell'ottica di riqualificazione delle linee in disuso, quindi dei relativi fabbricati ferroviari e tracce, è stata emanata nell'agosto 2017 una apposita Legge, la n°128/2017<sup>24</sup>.

Per le linee che giacciono in aree di particolare pregio naturalistico, paesaggistico, turistico, culturale, od i cui fabbricati abbiano un valore storico, artistico o culturale, il nuovo strumento legislativo prevede la trasformazione in linea turistica, valorizzandone i tracciati e le strutture ad essi complementari; possono essere gestite direttamente dal Gruppo Ferrovie dello Stato, oppure da concessionari. Entrambi i soggetti devono provvedere alla manutenzione delle infrastrutture e ad erogare il servizio ferroviario in modo regolare.

Gli interventi di recupero e di conduzione del servizio pubblico saranno finanziati in accordo con il Contratto di programma, siglato nel 2000<sup>25</sup> tra lo Stato italiano e Gruppo RFI. I potenziali gestori, di natura privata, delle attività commerciali o di iniziative culturali o di promozione turistica vengono individuati tramite apposita gara pubblica; possono inoltre convenzionarsi con associazioni e organizzazioni non-profit che operino nel settore turistico, culturale e ambientale.

L'amministrazione regionale ha inoltre la facoltà di affidare direttamente la gestione alle associazioni o alle cooperative sociali, senza bisogno di indire appalti.

Lungo le linee rigenerate è possibile impiegare mezzi ferroviari con oltre 50 anni di età, caratterizzati da aspetti estetici o tecnici particolari che testimonino la produzione industriale storica dei mezzi ferroviari.



Locomotiva mod.740, anno di costruzione 1911/1922, immagine tratta dal sito [www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it), elaborata dall'autore.

E' inoltre possibile riattivare i veicoli ferroviari a pedalata naturale o assistita, i cosiddetti ferrocicli, purchè la linea non sia utilizzata in concomitanza da veicoli a motore<sup>26</sup>.

---

24•[www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg](http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg)

25•[www.rfi.it](http://www.rfi.it)

26•[http://www.fondazionefs.it/content/dam/fondazione/documenti/2017/catalogo\\_rotabili/pdf/03\\_locomotive\\_a\\_vapore.pdf](http://www.fondazionefs.it/content/dam/fondazione/documenti/2017/catalogo_rotabili/pdf/03_locomotive_a_vapore.pdf)

# CAPITOLO TERZO

### **3. L'uso della linea a fini turistici**

#### **3.1 L'importanza della linea come catalizzatore dei flussi turistici**

I caratteri di unicità ambientale dei territori di Langhe, Roero e Monferrato rendono particolarmente suggestiva la fruizione della linea ferroviaria, la quale per un certo tratto attraversa le aree che ricadono nell'ambito Paesaggi vitivinicoli di Langhe Roero e Monferrato. Questa peculiarità può rappresentare un forte incentivo all'impiego della linea come catalizzatore dei flussi turistici che convergono nel territorio a partire dall'area torinese<sup>27</sup>, ma anche dalle regioni limitrofe e dall'estero.

In particolare è possibile pensare di sfruttare il trasporto su rotaia per rendere più appetibili i territori Unesco, e non solo, ai turisti che intendono scoprire le realtà enogastronomiche e culturali locali, ma che per motivi di tempo o per mancanza di mezzi di trasporto privati, sono costretti a rinunciarvi e a rimanere confinati entro i limiti della meta turistica originaria.

Anche per il nascente fenomeno del cicloturismo, il trasporto su ferro può rappresentare una preziosa opportunità di crescita e sviluppo nei territori del basso Piemonte, i turisti potrebbero avvalersi del sistema di mobilità integrato treno + bicicletta, di proprietà o in affitto, per ampliare il proprio raggio di azione alla scoperta delle peculiarità naturali e culturali in cui sia disponibile una buona rete ciclabile; particolarmente vantaggiosa è la formula che prevede



l'integrazione di escursioni occasionali in bicicletta nelle zone che altrimenti non sarebbero state contemplate nel programma di viaggio. E' possibile in questo modo spostarsi da un punto all'altro del Piemonte sfruttando la bicicletta, oppure treno e bicicletta, visitare la zona prescelta per l'intera giornata e ritornare al punto di partenza utilizzando il servizio ferroviario, in modo da non dovervi forzatamente soggiornare per un periodo maggiore di un giorno.

Naturalmente, per attirare l'attenzione dei cicloturisti che scelgono il Piemonte come meta vacanziera è essenziale che i mezzi pubblici siano attrezzati per il trasporto di biciclette, quindi deve esserci un'attenta pianificazione a monte<sup>27</sup>.

Anche per quanto riguarda le realtà fieristiche consolidate nel territorio, come la Fiera internazionale del tartufo di Alba, il servizio di trasporto ferroviario risulta un valido alleato per convogliare i flussi turistici verso la città, rendendola accessibile ad un pubblico più ampio, che altrimenti sarebbe scoraggiato da lunghe distanze, mancanza di mezzi di trasporto privati o poca disponibilità di parcheggi.

Una pratica costante degli ultimi anni è il potenziamento del servizio SFM4<sup>28</sup> lungo la tratta Torino, Bra, Alba, con l'aggiunta di corse serali durante i mesi di ottobre e novembre, per soddisfare la domanda dei viaggiatori. Con l'apertura della tratta ferroviaria da Alba verso Asti sarà quindi più agevole poter offrire il servizio pubblico ad un bacino di turisti più esteso, non più solo provenienti dall'area torinese, ma anche da Genova e Milano.

---

27•<http://www.comune.chieri.to.it/mobilita/lanpo>

28•<https://www.gazzettadalba.it>

### 3.2 La capacità turistica di Langhe, Roero e Monferrato

Proprio il settore turistico ha acquisito il merito di rappresentare una importante risorsa economica per il territorio di Langhe, Roero e Monferrato, situazione che fino a poche decine di anni fa sarebbe stata difficile da immaginare, dato che nella città di Alba e nei centri abitati limitrofi persisteva ancora una situazione di arretratezza economica, la “malora”, descritta anche da Fenoglio<sup>29</sup>. Con la progressiva crescita delle grandi industrie dolciarie e tessili, che permisero ai propri operai di dedicare una porzione del loro tempo anche alla coltivazione dei terreni agricoli di proprietà (destinati alle coltivazioni di noccioletti e vigneti), si è potuto uscire dalla condizione di territorio “minore”<sup>30</sup>, evitando al tempo stesso lo spopolamento delle aree rurali, conseguenza dello spostamento delle masse di operai nelle zone urbane; questo permise di mantenere inalterato il patrimonio paesaggistico e culturale.

Acquietato il periodo più difficoltoso della recente crisi economica, il comparto turistico è riuscito a generare ed a mantenere una certa quota di benessere economico sul territorio, sia grazie al turismo enogastronomico, sia al turismo “verde” svolto in zone rurali e di rilevanza paesaggistica, sia al turismo culturale con le architetture storiche a cornice di numerose iniziative artistiche.

Tutto questo è stato reso possibile grazie alla lungimiranza di piccole imprese locali, che hanno lavorato su *marketing* e promozione delle proprie attività di accoglienza, arricchite dalla loro appartenenza ai territori Unesco; ciò nonostante, la mancanza di solide

infrastrutture (autostrade e ferrovie) e la diffusa scarsa disponibilità a creare una rete tra i vari attori nei diversi territori di Langhe, Roero e Monferrato, non fa esprimere in modo ottimale quello che il territorio può offrire.

Malgrado queste problematiche, dai dati dell'“Ente Turismo Alba Bra Langhe Roero”<sup>31</sup> relativi alla stagione 2017, il volume del mercato turistico è aumentato del 7% rispetto al 2016; gli ospiti, soprattutto stranieri, trascorrono 2 o 3 giorni sul territorio, con 2000 pernottamenti al giorno. Le prenotazioni sono aumentate soprattutto nella stagione estiva, seguita dal periodo autunnale grazie alla “Fiera Internazionale del Tartufo”; le presenze più numerose che preferiscono pernottare nelle strutture locali sono costituite da italiani extraregionali, con quote crescenti di nord americani ed europei, sud americani, asiatici ed australiani.

La ragione di questa elevata presenza di ospiti internazionali è da ricercarsi nella qualità dell'accoglienza, nei prodotti tipici di elevata qualità e nella tradizione enogastronomica. Tra gli europei la componente svizzera e tedesca è ormai consolidata, ma si sta registrando una crescita tra i turisti norvegesi, inglesi, svedesi e abitanti dell'area Benelux. I giovani turisti europei sono interessati alla scoperta del territorio, gli americani ed australiani sono più propensi alle offerte enogastronomiche, mentre i russi e gli asiatici ricercano località esclusive.

Le presenze totali per l'anno 2017, sia nazionali che internazionali, sono state 750.117, con 286.373 italiani, 95.870 svizzeri, 84.032 tedeschi, 54.454 scandinavi, 48.140 beneluxesi, 30.413 francesi, 16.422 inglesi, 13.635 austriaci e 8295 brasiliani. Gli americani hanno registrato un aumento del 20% rispetto al 2016<sup>30</sup>.

Un importante strumento per promuovere i prodotti enologici è il servizio “Piemonte on Wine”<sup>32</sup> per la prenotazione di visite e degustazioni nelle cantine di Langhe, Roero e Monferrato, contando su una rete di 355 strutture registrate, divise tra 209 in Langa, 111 nell’astigiano, 35 nell’alessandrino, oltre all’esperienza della “vendemmia turistica”<sup>32</sup> da svolgere nei vigneti della cantina; la presenza dei turisti si conferma anche nelle cantine di piccole dimensioni (con 100.000 bottiglie/anno).

Anche per questo motivo il settore turistico in Langhe, Roero e Monferrato produce un fatturato di 250 milioni di euro, con una spesa media per turista di 190 euro.



Giovani enoturisti presenti alla manifestazione albese “Vinum-2018”, immagine tratta dal sito [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it).

Nel 2017<sup>30</sup> inoltre le città di Torino, Alba e Bra, con le rispettive ATL, hanno sottoscritto un protocollo di intesa per integrare la fruizione di due realtà turistiche piemontesi, quella storica e culturale torinese e quella naturalistica ed enogastronomica del basso Pie-

monte, distanti l'una dall'altra meno di 100 Km.

Per favorire la diversificazione e la destagionalizzazione dell'offerta turistica, la Regione Piemonte, tramite i PSR (Programma di Sviluppo Rurale), ha finanziato l'attuazione di miglioramenti alle infrastrutture turistiche e ricreative, potenziando la rete sentieristica per adattarla ad attività cicloescursionistiche; ai comuni spetta l'applicazione di segnaletica, la predisposizione di aree di sosta, info points e punti di ricarica per le e-bike. Altre realtà di marketing sono rappresentate dal progetto "Ampelo", nato grazie al programma di cooperazione transfrontaliera italo-francese 2014/2020, per favorire la crescita culturale dell'enoturismo in Langhe, Roero ed Alta Provenza. Da ricordare<sup>30</sup> è inoltre l'appartenenza della città di Alba al *network* "Città creativa Unesco" per la sua gastronomia, oltre alla rinomata "Fiera Internazionale del Tartufo". Resta comunque necessaria la diversificazione della domanda turistica, catalizzata dalle mete più conosciute come Barolo, Barbaresco e La Morra, a favore dei siti minori di Roero, Monferrato ed Alta Langa, evitando la snaturalizzazione dei luoghi di località meno famose, ma altrettanto caratteristiche.

---

29•<http://www.langheroero.it/le-langhe-e-il-roero>

30•FONDAZIONE CRC, *Langhe e Roero, tradizione e innovazione n.22*, Tipolito Europa, Cuneo, luglio 2014.

31•ENTE TURISMO ALBA BRA LANGHE ROERO, *Relazione 2017, assemblea dei soci*, Alba, 29 maggio 2018.

32•<http://www.piemonteonwine.it>

### 3.3 Il cicloturismo in Langhe, Roero e Monferrato

Negli ultimi decenni il turismo ha subito significativi cambiamenti, indirizzandosi verso esperienze più brevi ma più attente alla sostenibilità del soggiorno e della fruizione del territorio. Tra i turisti attenti alle attività ambientali sostenibili si sta diffondendo ed affermando il modello del cicloturismo, spetta quindi al territorio interessato la costruzione di un'apposita rete di accoglienza e informazione. Il cicloturista ricerca infatti località che possano offrire attività *outdoor* lontane dai contesti metropolitani, capaci di far scoprire il territorio di accoglienza in forma *slow*; la finalità è quella di vivere il territorio dal punto di vista culturale, storico ed enogastronomico, senza limitarsi ad attraversarlo con lo scopo di raggiungere una meta.

A tale scopo, tutti i soggetti coinvolti devono saper creare una solida sinergia collaborativa; su scala nazionale i Ministeri di Ambiente, Trasporto e Turismo dovrebbero facilitare la disponibilità di finanziamento ai vari progetti di mobilità sostenibile, mentre al livello locale le Regioni ed i Comuni dovrebbero migliorare le infrastrutture dedicate alla mobilità dolce<sup>33</sup>.

Un ruolo non secondario è ricoperto dalle Associazioni e Federazioni ciclistiche, come ad esempio la Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

Un territorio a vocazione turistica che si attrezza per l'accoglienza di questa porzione di domanda turistica può godere di numerosi

vantaggi economici, sfruttando la diversificazione e la destagionalizzazione dell'offerta; nel primo caso si può rendere appetibile il territorio a nuovi soggetti, oppure si può consolidare la presenza dei turisti abitudinari, con la seconda opzione è possibile aumentare il periodo turistico di una località oltre le normali date stagionali, variando i percorsi ed i prodotti offerti in base alla stagione estiva ed invernale. La conseguenza di queste due operazioni è l'aumento delle ricadute economiche sull'indotto (servizi aggiuntivi, ciclofficine, ristoranti, strutture ricettive in generale); i primi progetti di ciclovie europee hanno dimostrato che per 1€ investito, la collettività vanta un ricavo di 4€ passati pochi anni.

Il cicloturismo si discosta dalle forme tradizionali di turismo principalmente grazie agli spostamenti fatti secondo i ritmi naturali umani, in modo da poter godere del territorio secondo le personali necessità. A questo proposito si distinguono tre tipologie di cicloturismo, quello itinerante, quello vocato ad attività specificatamente sportive ed il cicloescursionismo.

La prima tipologia si contraddistingue da tratte medio/lunghe, svolte principalmente lungo le ciclovie organizzate in modo da offrire, ad intervalli giornalieri, le strutture ricettive necessarie. Solitamente il cicloturista itinerante preferisce la formula treno + bicicletta, imperniando la propria vacanza sugli spostamenti da una località ad un'altra, non più viste solamente come lo scopo principale del viaggio.

La seconda viene scelta principalmente da gruppi sportivi dilettantistici, questo cicloturista è fisicamente preparato ad itinerari impegnativi. In questo caso l'attenzione si sposta dal godimento

del territorio alla pura sfida sportiva, quindi sono richiesti accompagnatori ed assistenza tecnica dedicata, oltre al servizio di trasporto bagagli da una struttura ricettiva ad un'altra; ovviamente la gestione viene affidata a tour operator specialistici.

Con la terza tipologia, il cicloturismo diventa un'attività integrativa alla vacanza, non lo scopo principale. Spesso la bicicletta viene affittata sul posto per motivi pratici, ma è indispensabile avere una buona disponibilità di servizi di noleggio. Questa soluzione è la più utilizzata anche da chi, durante la propria vacanza, decide di recarsi in un territorio distante dalla meta vacanziera sfruttando la formula treno + bicicletta noleggiata. Quest'ultima tipologia è identificabile come *holiday cycling*, cioè vacanza con la bicicletta, in cui le escursioni ciclistiche sono parti integrabili e non principali. Il cicloturismo si diversifica inoltre in base al tipo di percorso e alla tipologia di bicicletta utilizzata.

Gli itinerari ciclabili si dividono in tre gruppi:

- Percorsi lineari, in cui il cicloturista ha un punto di partenza ed uno di arrivo, intervallati da strutture ricettive raggiungibili solo con la bicicletta, oppure utilizzando anche mezzi pubblici (treno, pullman di linea);
- Percorsi ad anello, in cui i punti di partenza e arrivo coincidono, se il percorso è breve il turista può fruire della stessa struttura turistica;
- Percorsi stanziali, in cui il punto di partenza e di pernottamento sono coincidenti, ed attorno ad esso si sviluppano più itinerari giornalieri.



Gli ultimi due percorsi presentano meno difficoltà logistiche, mentre nel primo caso il turista deve prevedere di dotarsi di un equipaggiamento relativamente leggero ma completo, oppure affidarsi a *tour operator* specializzati.

In base al tipo di esperienza che si sceglie di vivere è basilare la scelta del tipo di bicicletta, calibrate su diverse tipologie di percorso e di utilizzatore.

- La *slow bike* è la classica bicicletta da città, con posizione di guida molto comoda e manubrio largo. Il ridotto peso e la facilità di guida ne fanno un mezzo indicato per percorsi asfaltati, l'utenza è variegata ed è molto utilizzato per il cicloturismo.
- La *mountain bike* (MTB) possiede una struttura che le permette di affrontare anche i percorsi sterrati. I suoi fruitori sono generalmente turisti giovani (età minore di 30 anni), più autonomi nella logistica e dotati di Gps.
- La bicicletta a pedalata assistita, conosciuta anche come *e-bike*, è dotata di motore elettrico che fornisce una spinta aggiuntiva quando il ciclista pedala, attivato unicamente tramite sensori di movimento; esso inoltre non deve superare i 250 W di potenza. Con questa soluzione si può apprezzare il paesaggio senza limitazioni date dalla difficoltà del percorso, soprattutto in zone collinari o montane. I fruitori quindi sono compresi in un ampio ventaglio anagrafico, dato che non è necessario essere allenati in modo ottimale. L'unico aspetto negativo è rappresentato dall'elevato costo di acquisto e manutenzione del mezzo.

- La bicicletta da corsa è utilizzabile unicamente su strade asfaltate, il peso è contenuto e la posizione di guida è poco confortevole per le lunghe distanze, E' la tipologia preferita da chi compie il cicloturismo sportivo, in cui i *tour operator* organizzano percorsi stradali appositamente studiati in ottica competitivo/dilettantistica.
- La *gravel bike* è da poco entrata sul mercato, la guida è più comoda rispetto ad una MTB, ma permette di affrontare i medesimi percorsi. I turisti la scelgono quando vogliono affrontare sia percorsi asfaltati, sia percorsi sterrati.
- La *fat bike* è una tipologia diffusa recentemente, simile alle MTB, monta pneumatici massicci, permettendo la pedalata su terreni soffici come sabbia e neve. Le fat bike sono le più funzionali alla destagionalizzazione dell'offerta turistica, potendo essere impiegate su percorsi innevati, anche con l'ausilio di pedalata assistita.

In Regione Piemonte, così come nelle altre Regioni italiane, il cicloturismo è un fenomeno praticato a partire da marzo fino a settembre/ottobre, con una presenza di turisti stranieri che si aggira intorno al 60% sul totale<sup>33</sup>. La maggior parte di questo insieme proviene dai paesi dell'Europa centrale (Germania, Svizzera, Regno Unito, Austria), seguiti da americani e australiani, oltre che dai recenti visitatori nord europei (Paesi Bassi, Danimarca, Scandinavia). Gli standard di qualità richiesti sono medio/alti, vengono ricercate soprattutto strutture alberghiere, oltre a B&B, agriturismi, ostelli e campeggi, generando una notevole ricaduta economica

su tutto il territorio interessato. In generale un cicloturista richiede la disponibilità di alcuni elementi affinché possa ritenersi soddisfatto, come per esempio percorsi diversificati per quanto riguarda la difficoltà, bassa presenza di traffico veicolare dove possibile, punti di ristoro e ciclofficine lungo i tracciati; il contatto con la natura è una componente fondamentale, così come la possibilità di rilassarsi esplorando la cultura ed i prodotti locali.

A seguito di cinque studi, illustrati nei Quaderni Fondazione CRC n.28, “Esi(2007)”, “Ickert Et Al(2005)”, “Manova(2007)”, “Öhlschläger(2007)”, “Trendscope(2008)”, il profilo più ricorrente di cicloturista possiede un età media di 45/55 anni, con un livello di educazione e reddito medio/alto ed una discreta preparazione atletica.



Cicloturismo praticato nei territori Unesco, immagine tratta dal sito <http://gliorchi.blogspot.com>.

Entrando in merito ai diversi paesi europei ed extraeuropei, in base alla nazionalità di provenienza corrispondono differenti profili di cicloescursionisti, caratterizzati da differenti esigenze per quanto riguarda le tipologie di tracciato, oltre che dei servizi disponibili sul territorio.

Per quanto riguarda il cicloturista italiano, vengono preferiti percorsi che si sviluppano su tratti pianeggianti, preferibilmente colleganti luoghi di interesse storico e culturale, ma che non richiedano particolare impegno fisico.

Il cicloturista tedesco possiede una solida cultura della mobilità dolce, avendo a disposizione una buona rete di percorsi ciclabili e 200 itinerari nazionali; per questi motivi chi decide di recarsi in Italia, oltre alle tratte asfaltate, ricerca i percorsi sterrati o in salita. L'età media per chi pratica MTB è compresa tra i 20 e 40 anni, mentre per le biciclette classiche si attesta intorno ai 50/60 anni. Normalmente si preferisce il noleggio del mezzo, ricercando appoggi in strutture ricettive con standard medio/alti; oltre le spese di alloggio, la spesa per l'acquisto di prodotti tipici e servizi si aggira intorno ai 100€ giornalieri. Una tipologia di struttura ricettiva molto richiesta è rappresentata dai Bike Hotels, che possono offrire servizi di officina e vendita di attrezzatura specialistica.

Il cicloturista svizzero è fortemente motivato nell'uso della bicicletta come mezzo principale di trasporto, predilige percorsi immersi nel paesaggio naturale, esigendo però dettagliate informazioni sui tragitti e sui servizi presenti lungo di essi. La fascia di età più ricorrente si aggira intorno ai 40/60 anni, possedendo livelli economici e culturali elevati. Un profilo simile può identificare il cicloturista

olandese, avendo a disposizione la maggiore rete ciclabile tra gli stati europei, con sviluppo essenzialmente pianeggiante e dotata di dettagliata segnaletica. Per questo motivo il turista olandese, oltre agli itinerari asfaltati, ricerca strade sterrate o con dislivelli. La fascia di età si sviluppa tra i 30 e 60 anni. Con una spesa giornaliera di 75€ a persona.

Nel Regno Unito, la vacanza cicloturistica è un fenomeno in espansione, il turista ricerca soprattutto il contatto con la natura, sia che si tratti di vacanza in bicicletta, sia che si voglia praticare un'escursione in giornata. Il livello economico è alto, con una spesa giornaliera di 120€; l'organizzazione degli spostamenti è di norma affidata ad agenzie specializzate.

Per quanto riguarda i cicloturisti americani ed australiani, la loro preferenza ricade sulle biciclette da corsa, quindi su tratti asfaltati con percorrenza di 100 km giornalieri; viene ricercato il contatto con la natura e con i prodotti enogastronomici ed in maniera secondaria la cultura locale.

Per incrementare l'offerta rivolta ai cicloturisti in Piemonte è stato creato il progetto Lan.Po<sup>34</sup>, in cui i comuni di Chieri, Moncalieri, Pino Torinese, Pecetto, Cambiano, Santena, Villastellone, Riva presso Chieri, Poirino, Pralormo, Montà d'Alba, Santo Stefano Roero, Monteu Roero, Canale, Corneliano d'Alba e Alba, il coor. Fiab e l'Ecomuseo delle Rocche hanno individuato un percorso per una ciclovia che colleghi la zona fluviale del Po torinese con il territorio di Roero e Langhe.

Il progetto ha come obiettivo l'unione dei numerosi percorsi ciclabili e sentieri presenti tra la pianura e i rilievi collinari, i quali non sono mai stati osservati in un'ottica unitaria, ma slegati l'uno dall'altro. Per poter essere un vero punto di riferimento per le attività *outdoor*, il percorso è accomunato dal fatto che le realtà territoriali incrociate durante le escursioni sono incluse nel patrimonio Unesco, da un lato la Riserva Mab Unesco del Parco Po, dall'altro i Paesaggi vitivinicoli di Langhe Roero e Monferrato; altri punti forti di comunione sono l'utilizzo di materiali informativi dedicati, con un sistema di punti di ristoro, info points e ciclofficine lungo tutto lo sviluppo. La rete ciclabile dovrà essere adeguatamente supportata dal trasporto pubblico ferroviario, in quanto, come sostenuto prima, potrà permettere ai cicloturisti che praticano l'*holiday cycling* di visitare luoghi anche lontani dal luogo principale di soggiorno, potendo farvi ritorno in giornata.

Per avere una visione di insieme della fitta rete ciclabile, composta da percorsi ciclabili e sentieri ciclo-escursionistici, che potenzialmente potrebbe attrarre maggiori masse di turisti grazie alla promiscuità con la rete ferroviaria, di seguito sono riportate alcuni

esempi promossi da varie associazioni ed inquadrati nel territorio Langhe, Roero e Monferrato, quali “Ecomuseo delle Rocche”, “Openrunner”, “Piemonte Bike”, “Ente Turismo Alba Bra Langhe e Roero”.

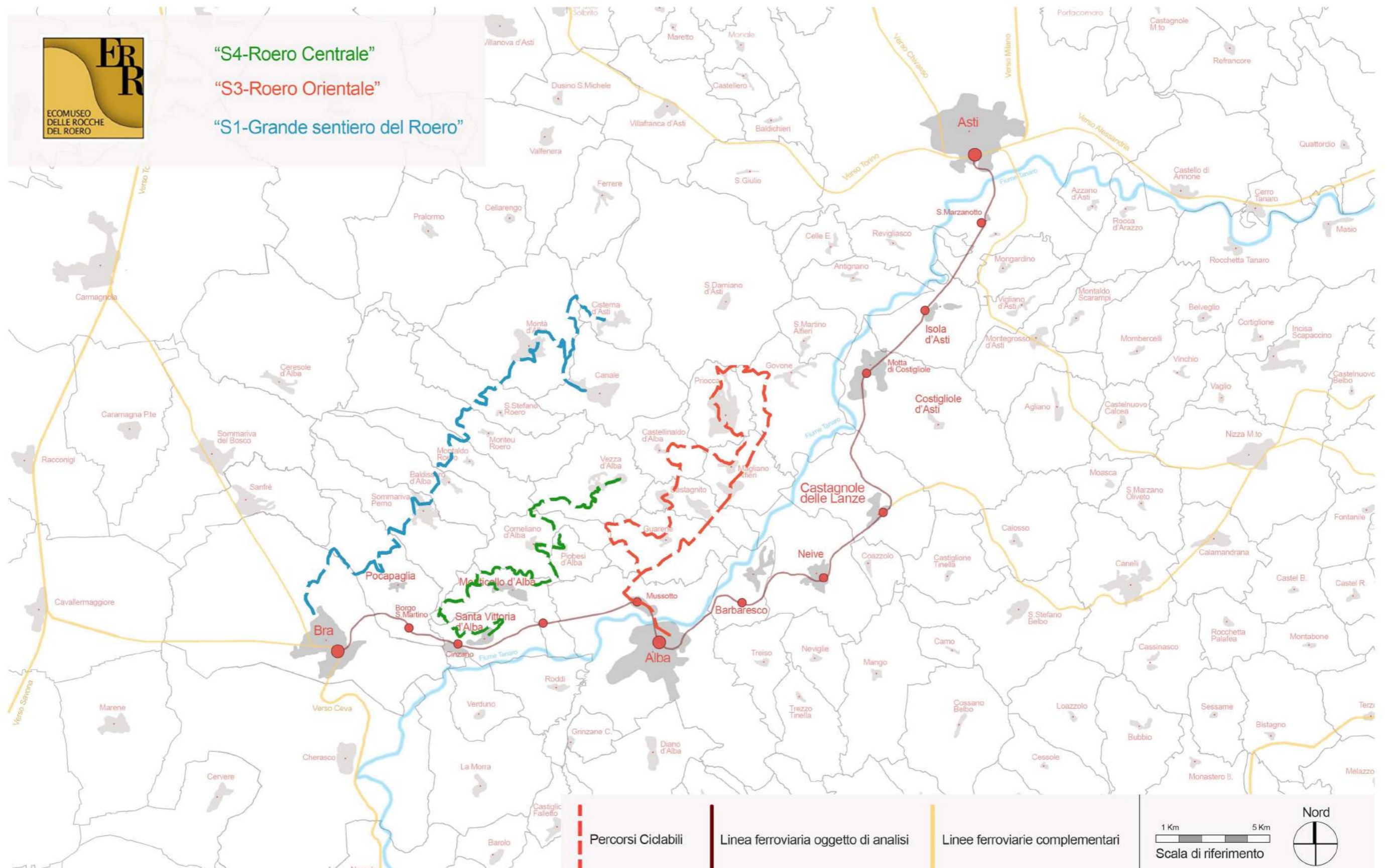


Pedalare tra i vigneti, immagine tratta dal sito [www.touringclub.it](http://www.touringclub.it)

---

33•FONDAZIONE CRC, *Pedalare per lo sviluppo, il cicloturismo in provincia di Cuneo n.28*, Tipolito Europa, Cuneo, novembre 2016.

34•<http://www.comune.chieri.to.it/mobilita/lanpo>



Esempio di rete sentieristica promossa dall'Ecomuseo delle Rocche, immagini tratte dal sito [www.ecomuseodellerocche.it](http://www.ecomuseodellerocche.it) ed elaborate dall'autore.



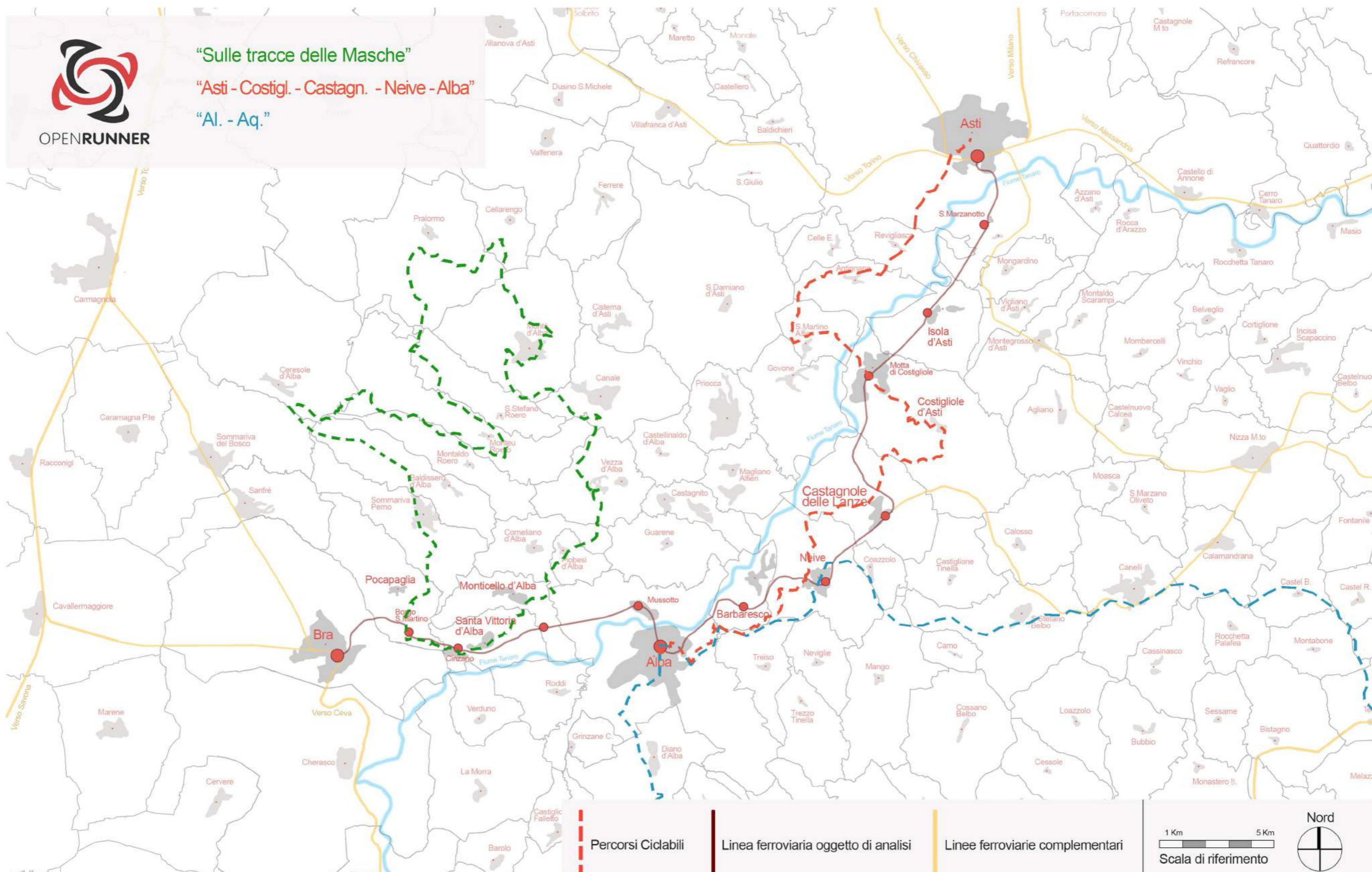


OPENRUNNER

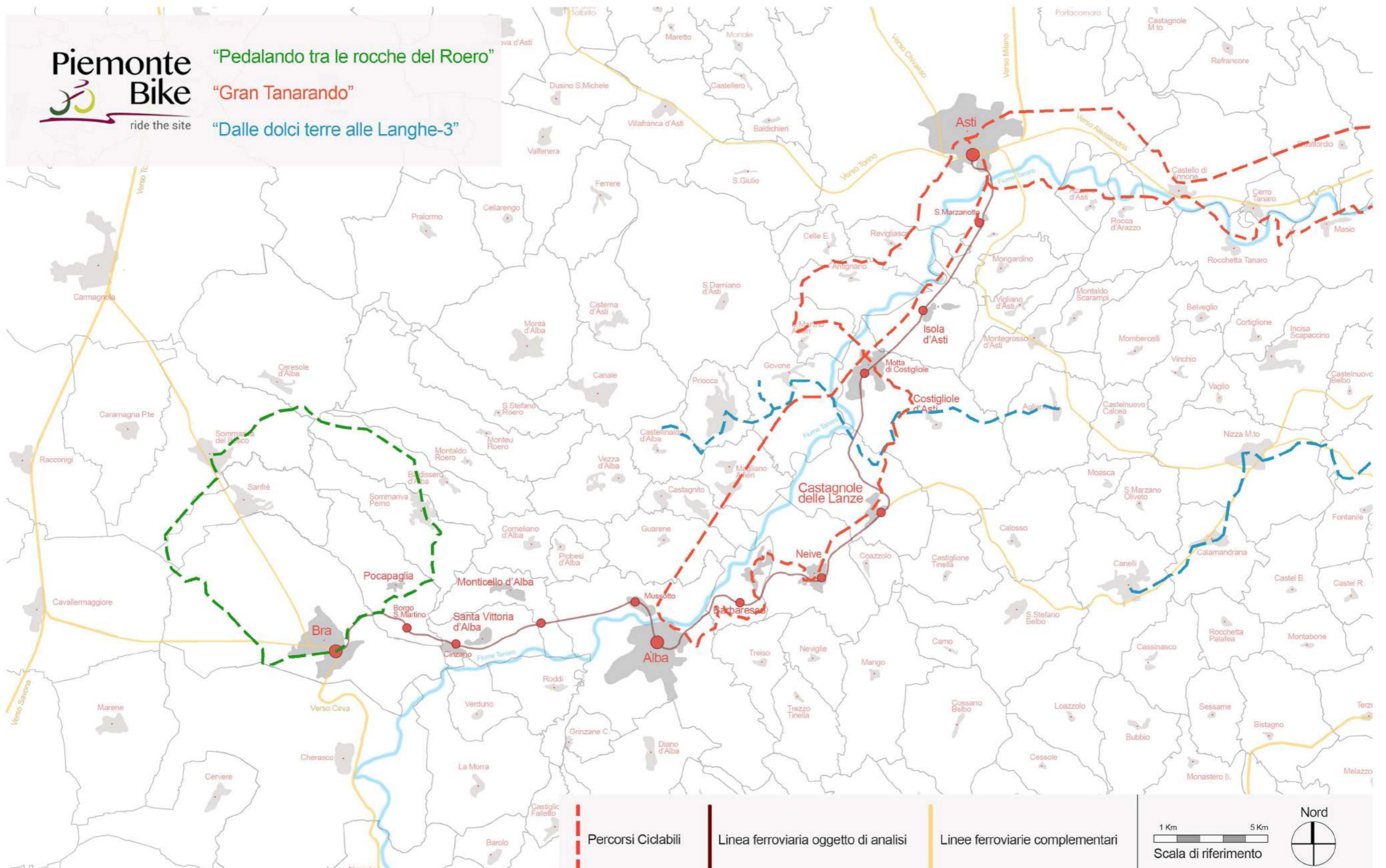
“Sulle tracce delle Masche”

“Asti - Costigl. - Castagn. - Neive - Alba”

“Al. - Aq.”



Esempio di rete sentieristica promossa dall'applicazione Openrunner, immagini tratte dal sito [www.openrunner.com](http://www.openrunner.com) ed elaborate dall'autore.



Esempio di rete sentieristica promossa dal Portale regionale Piemonte Bike, immagini tratte dal sito [www.piemontebike.eu](http://www.piemontebike.eu) ed elaborate dall'autore.

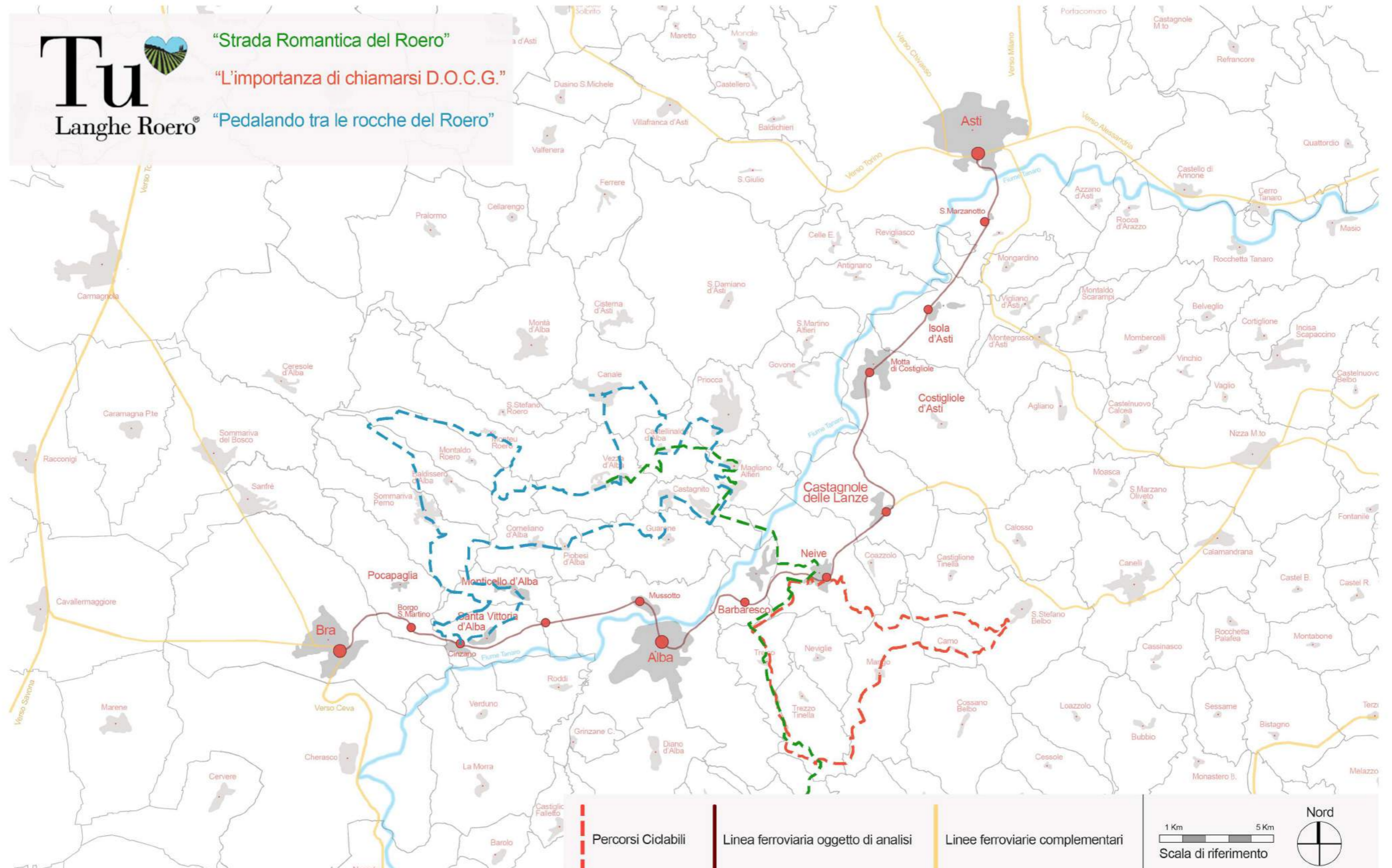
**Tu**  
Langhe Roero®



“Strada Romantica del Roero”

“L’importanza di chiamarsi D.O.C.G.”

“Pedalando tra le rocche del Roero”



Esempio di rete sentieristica promossa dall’Ente turismo Alba Bra Langhe Roero, immagini tratte dal sito [www.langheroero.it](http://www.langheroero.it) ed elaborate dall’autore.

### **3.4 La Legge 2/2018, sviluppo della mobilità in bicicletta**

Per incentivare l'uso della bicicletta, sia per quanto riguarda la promozione dell'attività turistica e la valorizzazione del territorio naturale e del patrimonio culturale, sia per sensibilizzare la popolazione sull'importanza della mobilità dolce come alternativa rispetto all'utilizzo dei mezzi privati, da gennaio 2018 è stata promulgata una apposita normativa, la Legge n°2/11 gennaio 2018<sup>35</sup>, con “disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

Tale legge interessa tutti gli enti locali e i soggetti pubblici interessati allo sviluppo delle infrastrutture finalizzate ad incentivare l'attività ciclistica nazionale; a tale scopo sono definite in modo preciso le varie tipologie di percorsi utilizzabili.

La ciclovia è definita come itinerario protetto e sicuro, che consente il transito nelle due direzioni alle biciclette; l'unione di più ciclovie dà vita alla rete cicloviaria, percorribile in modo continuo e senza interruzioni. Di simile concezione sono anche le vie verdi ciclabili (*greenways*), le quali possiedono sedi proprie e non possono essere percorsi da veicoli a motore, ed i sentieri ciclabili, cioè itinerari protetti e localizzati in aree naturali o sponde fluviali. Sono invece percorribili con modalità miste (traffico motorizzato e ciclabile) le “strade senza traffico”, con transito medio minore a 50 veicoli quotidiani, le “strade a basso traffico”, con meno di 500 veicoli giornalieri e le “strade 30”, con limite di velocità inferiore o

uguale a 30 km/h.

Le ciclovie comprendono le piste ciclabili, gli itinerari ciclo-pedonali, aree pedonali, zone a traffico limitato e zone residenziali, tutte definite dall'Art.3 del Codice della strada, di cui al Decreto legislativo n° 285/1992.

E' anche confermata la validità della rete ciclabile nazionale, definita come "Bicitalia", facente parte, come infrastruttura principale nazionale, alla rete ciclabile transeuropea "Eurovelo"<sup>36</sup>.



- |                                  |                              |                                 |
|----------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <b>1</b> Atlantic Coast Route    | <b>2</b> Capitals Route      | <b>3</b> Pilgrims Route         |
| <b>4</b> Centra Europe Route     | <b>5</b> Via Francigena      | <b>6</b> Atlantic - Black Sea   |
| <b>7</b> Sun Route               | <b>8</b> Mediterranean Route | <b>9</b> Baltic - Adriatic      |
| <b>10</b> Baltic Sea Cycle Route | <b>11</b> East Europe Route  | <b>12</b> North Sea Cycle Route |
| <b>13</b> Iron Curtain Trail     | <b>14</b> Rhine Route        |                                 |

Rete europea Eurovelo, immagine tratta dal sito [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)<sup>36</sup> ed elaborata dall'autore.



- |             |    |                     |    |                      |    |                        |
|-------------|----|---------------------|----|----------------------|----|------------------------|
| Eurovelo    | 5  | Via Francigena      | 7  | Sun Route            | 8  | Mediterranean Route    |
| Bicalitalia | 3  | Ciclovia Francigena | 12 | Ciclovia Pedemontana | 15 | Ciclovia Svizzera Mare |
|             | 19 | Ciclovia Tirrenica  |    |                      |    |                        |

Rete Bicalitalia integrata alla rete europea Eurovelo, immagine tratta dal sito [www.bicalitalia.org](http://www.bicalitalia.org)<sup>37</sup> ed elaborata dall'autore.

I criteri per la costituzione di questa rete infrastrutturale sono spiegati nel “Piano generale della mobilità ciclistica”<sup>35</sup>, lo sviluppo non deve essere inferiore ai 20.000 km, con percorrenza da nord a sud e da est a ovest, interessando l’intero territorio italiano.

Questa rete deve essere inoltre interconnessa ad infrastrutture di altre tipologie di trasporto, deve poter raggiungere, anche con collegamenti secondari, le aree naturali protette e di rilevante interesse naturalistico, architettonico, storico e culturale; è importante anche poter avere una interconnessione tra reti ciclabili urbane ed extraurbane, oltre alle reti di percorrenza turistica di importanza nazionale o locale (cammini, ippovie, ferrovie turistiche, percorsi fluviali o costieri).

I Piani regionali della mobilità ciclistica disciplinano il sistema di interscambio tra la bicicletta e altre modalità di trasporto (pubblico e privato) su scala regionale e provinciale; sono definite le aree di sosta attrezzate e non, i servizi per i ciclisti e le attività promozionali ed informative per quanto riguarda l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, integrato con altre modalità di trasporto. A tale proposito è compito delle Regioni stipulare accordi con i gestori dei trasporti pubblici, con lo scopo di favorire le condizioni di accessibilità alle infrastrutture apposite (parcheggi, stazioni ferroviarie, scali portuali), con la possibilità di trasportare il proprio mezzo sui mezzi pubblici.

A livello comunale è possibile prevedere spazi dedicati alla costruzione di velostazioni in prossimità di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie; questo servizio mette a disposizione aree in cui depositare le biciclette private in modo sicuro, ricevere assistenza tecnica e sfruttare servizi di noleggio.

Sul piano giuridico, i comuni possono stipulare delle convenzioni



con soggetti privati che offrono i servizi di sosta e noleggio, con i gestori delle stazioni ferroviarie e portuali e con strutture finalizzate al parcheggio custodito.

La gestione delle velostazioni può essere affidata alle aziende del trasporto pubblico, ai gestori di parcheggi custoditi, a cooperative sociali o ad associazioni interessate, previa verifica tramite procedure di affidamento secondo la normativa, in modo da certificarne la correttezza e trasparenza. Gli spazi appositi sono definiti dai regolamenti comunali.

I Programmi per la mobilità sostenibile sono finanziati tramite le risorse provenienti dai fondi stanziati attraverso la Legge n° 132 dell'11 dicembre 2016, Art. 1, comma 140. Tale fondo ha una consistenza di 1.900 milioni di € per il 2017, di 3.150 milioni di € per il 2018, di 3.500 milioni di € per il 2019 e di 3.000 milioni di € per ogni anno compreso tra il 2020 ed il 2032<sup>35</sup>; è finalizzato ad attuare investimenti nelle infrastrutture nazionali e locali che comprendono il settore dei trasporti (viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie), il settore delle opere idriche, della difesa del suolo, edilizia pubblica, prevenzione sismica, riqualificazione urbana ed eliminazione delle barriere architettoniche. Per ottenere il finanziamento, i progetti presentati vengono monitorati ai sensi del Decreto Legislativo n° 229/2011, per questo motivo i soggetti che intraprendono gli interventi sono obbligati al costante aggiornamento dei dati.

---

35•<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/1/31/18G00013/sg>

36•<http://www.eurovelo.com/en>

37•<http://www.bicitalia.org/it/>

# CAPITOLO QUARTO

## **4. L'uso quotidiano della linea**

### **4.1 Il ruolo della ferrovia nell'ambito ordinario**

Come affermato in precedenza attraverso le analisi promosse dal Tavolo Tecnico per la mobilità sostenibile, la riattivazione della linea può trovare la propria ragion d'essere sia per quanto riguarda il suo ruolo di catalizzatore del turismo, in particolare della componente cicloturistica, nel territorio di Langhe, Roero e Monferrato, sia per quanto riguarda il normale servizio da offrire ai soggetti che sfruttano abitualmente i mezzi pubblici e che compiono i propri spostamenti per raggiungere il luogo di lavoro o di studio.

I tempi di percorrenza dati dal servizio ferroviario risultano inferiori rispetto al trasporto pubblico su gomma, inoltre il treno offre capacità di trasporto di persone e merci nettamente superiori, con velocità di percorrenza medie di 100 km/h.

E' da sottolineare la crescente interconnessione tra i territori di Langhe, Roero e Monferrato, dal punto di vista turistico ma anche rispetto alle esigenze quotidiane, come dimostra il trasferimento della sede del Tribunale da Alba ad Asti, con il conseguente spostamento del rilevante bacino di utenza della struttura; molti studenti utilizzano inoltre i pullman di linea per raggiungere le sedi scolastiche nell'albese o nell'astigiano, generando un notevole traffico veicolare e conseguente inquinamento. Simile percorso è quello compiuto dagli studenti che frequentano i corsi universitari

svolti presso il polo universitario Uni-Astiss, con sede in Asti.

Un rilevante flusso di persone sarà generato dall'apertura, nel 2019<sup>38</sup>, del nuovo polo ospedaliero a Verduno, raccogliendo un bacino di circa 170.000 utenti; data la vicinanza di della strutture con la stazione di Santa Vittoria d'Alba sono allo studio numerose ipotesi di sfruttamento del servizio ferroviario da Alba e da Bra, ricadenti nella medesima Asl.

A conferma dell'importanza della linea ferroviaria, sono state varate alcune importanti azioni sociali, come raccolte firme e petizioni inoltrate poi al Governo, Regione Piemonte e ferrovie dello Stato; esempi pratici sono la campagna di raccolta firme indetta nel 2013 nell'astigiano, con un totale di 5.000 sottoscrizioni, inoltrata poi alla Regione Piemonte. Dopo la firma del Protocollo di Intesa, il 1 agosto 2018 è stata lanciata, sfruttando il potenziale dei social media, una petizione che nei primi 30 giorni ha già raccolto 127 consensi; questo è il segnale che anche le persone comuni, e non solo i politici od i soggetti economici coinvolti, sono interessati ed attivi nel richiedere la riattivazione del tracciato.

Anche molti organi di informazione pubblica si sono rivelati sensibili al tema di riapertura e riutilizzo della linea ferroviaria e dei suoi fabbricati dismessi, destinato sia ai pendolari della linea, sia come opportunità di sviluppo turistico nei territori Unesco, come riportano vari articoli di giornale apparsi su alcuni quotidiani nel corso del 2018.

Progetto lungo la ferrovia Alba-Asti

# Musei e biblioteche ospitati nelle Stazioni dismesse

Valorizzazione turistica in attesa del ripristino della linea

ISOTTA CAROSSO  
CASTAGNOLE LANZE

La linea ferrovia Alba-Asti a servizio non solo di pendolari e studenti, ma anche dei tanti turisti del territorio Unesco, con le Stazioni che un domani potrebbero essere trasformate in musei, uffici turistici, sedi di associazioni.

In attesa del progetto preliminare per la messa in sicurezza e la riattivazione a cui sta lavorando Rfi, si susseguono gli appuntamenti itineranti tra Cuneese e Astigiano per tenere alta l'attenzione e preparare la prossima riapertura. L'ultimo si è tenuto a Castagnole Lanze, nell'Astigiano, organizzato dal Tavolo tecnico sulla mobilità sostenibile ora presieduto da Giovanni Currado, proprio sul tema delle Stazioni dismesse da tempo, molte in degrado, ma che - come già avvenuto in alcuni casi - potrebbero di nuovo diventare punti nevralgici per la vita di cittadini e turisti. Un patrimonio architettonico e paesaggistico da valorizzare fatto di edifici che, una volta ripartiti i treni, sarebbero comunque sovradimensionati rispetto alle esigenze del servizio ferroviario.

## In comodato d'uso

«Rfi - spiega l'ingegner Paolo Grassi che conferma il preliminare nelle prossime settimane e il definitivo, per cui sono già iniziati i sondaggi, entro giugno come da protocollo d'intesa - sta lavorando sulle 70 Stazioni principali del Piemonte riqualificandole e abbattendo le barriere architettoniche. Anche le tante Stazioni minori, però, sono una risorsa per noi e il territorio. Molte sono già state affidate in comodato d'uso gratuito a realtà no-profit e diventate sedi di "118", vigili del fuoco, carabinieri in pensione, ma anche biblioteche come a Monterosso Grana o un memoriale sulla deportazione nel caso di Borgo San Dalmazzo. La vocazione turistica della tratta Alba-Asti fa



SILVIA MURATORE

**Patrimonio**  
Si susseguono i progetti in vista della riattivazione della linea ferroviaria Alba-Asti. A lato la stazione ferroviaria di Neive e sotto il passaggio a livello in località Altavilla ad Alba in direzione Barbaresco



pensare a musei e luoghi di promozione».

«Le città si modificano negli anni - dice l'assessore albease ai Trasporti, Rosanna Martini - e con loro le Stazioni. Dove un tempo ad Alba c'era lo scalo merci che serviva alle aziende del territorio, oggi c'è il parcheggio multipiano per un migliore servizio a cittadini e turisti. La prossima evoluzione sarà la passerella che collegherà due parti della città finora divise». Tra i relatori anche Roberto Cerrato, direttore del sito Unesco: «La mobilità sostenibile è fondamentale in un luogo patrimonio dell'umanità, come dimostrano diversi progetti già realizzati a livello nazionale. Un domani, con la riapertura anche della linea Nizza-Casale, il percorso sarà completo.»

Articolo di giornale del quotidiano La Stampa - 22 febbraio 2018, elaborazione dell'autore.



Il sogno dei territori Unesco: un treno per collegare i paesi dalle Langhe e Roero al Monferrato Alessandrino

La linea Cantalupo Alessandrino-Nizza Monferrato-Castagnole Lanze viaggia fra paesaggi patrimonio dell'Umanità ma rischia l'abbandono

## L'appello dalle terre Unesco “Riattivate la ferrovia per rilanciare il turismo”

### IL CASO

MAURIZIO IAPPINI  
ALESSANDRIA

**R**ipristinare la storica linea ferroviaria Cantalupo Alessandrino-Nizza-Castagnole non solo come mezzo di viaggio ma anche per convogliare turisti nei territori piemontesi dichiarati Patrimonio Unesco. Lo propone Gianfranco Baldi, sindaco di Cassine e presidente della Provincia di Alessandria,

ideale capofila di altri primi cittadini non solo della sua terra ma anche di Astigiano e Cuneese, interessati al rilancio turistico del territorio: «La linea Cantalupo Alessandrino-Nizza Monferrato-Castagnole Lanze rischia di andare in degrado e di diventare inutilizzabile: viaggia in colline e paesaggi patrimonio dell'umanità. Con un lavoro di gruppo che coinvolga enti pubblici e privati si potrebbe ripristinare quella tratta per farne mezzo di locomozione per i turisti.

Il mondo dei viaggiatori sta cambiando: sarebbe bello che chi parte da Alessandria potesse programmare una fermata in un piccolo centro delle Langhe per degustare il vino locale magari spostandosi dalla stazione alla cantina su una bici che trova in stazione. Mi rendo conto che le risorse economiche sono limitate, ma se non proviamo a ragionare in prospettiva, fra qualche anno quei binari diventeranno irrecuperabili». L'idea circola da tempo e ha fatto proseliti, il problema

sono le risorse. Lo spiega l'assessore ai Trasporti del Piemonte Francesco Balocco: «È evidente la valenza turistica di questa tratta e noi sosteniamo tutte le iniziative forti del territorio per la riapertura di linee sospese, purché supportate da un rapporto costi/benefici sostenibile. Per la tratta Cantalupo-Castagnole di 45 chilometri servono investimenti di Rfi per quasi 18 milioni di euro: 11 per l'armamento, 1,5 per opere d'arte e 5,3 per impianti di sicurezza». C'è chi sogna un trenino storico coinvolgendo la Fondazione Ferrovie dello Stato sulla falsariga di quanto avvenuto su altre tratte locali come la Castagnole-Asti o la Castagnole-Nizza. La tratta Cantalupo-Nizza-Castagnole fu sospesa nel 2012 assieme ad altre 14 linee che la regione sta cercando di recuperare: a dicembre ripartirà la Savigliano-Saluzzo, la Novara-Varallo potrebbe presto tornare operativa mentre sono stati sottoscritti i protocolli per la Casale Monferrato-Mortara e la Casale-Vercelli. —

© BY NC ND ALQUINORITTI REZERATI

UN VIAGGIO DI 270 CHILOMETRI IN BICICLETTA

## “Turismo lento e sostenibile nei siti Unesco del Piemonte”

ISOTTA CAROSSO  
ALBA

È possibile un turismo lento e sostenibile attraverso i siti Unesco del Piemonte? Per rispondere alla domanda Enrico Vicenti, segretario generale Unesco Italia, e Andrea Rolando, docente del Dipartimento di Architettura e Studi urbani del Politecnico di Milano, sono saliti in bicicletta e hanno percorso 270 chilometri in quattro giorni da Vercelli ad Alba, passando per il Sacro Monte di Varallo, il Geoparco di Valsesia e Valgrande, lambendo la Riserva Mab della collina torinese, visitando il Sacro Monte di Crea e attraversando le vigne di Monferrato e Langhe-Roero. Con loro hanno pedalato studenti ed esperti del territorio, anche solo per alcuni tratti: hanno visitato i monumenti patrimonio dell'Umanità, incontrato amministratori, dormito in ostelli e foresterie. Ieri, senza farsi scoraggiare dalla pioggia, gli organizzatori sono arrivati ad Alba, l'ultima tappa, dove ad attenderli c'era Roberto Cerrato, direttore dell'Associazione per il Patrimonio dei Paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato.



Enrico Vicenti e Andrea Rolando ieri all'arrivo ad Alba

«Un grande patrimonio» «Un percorso fruibile e alla portata di tutti - hanno dichiarato Vicenti e Orlando -. La sensazione è che a volte siano gli stessi piemontesi a non rendersi conto del patrimonio che hanno a disposizione». Quelle che per molti sono mete per una gita da fare in giornata, in realtà possono diventare protagoniste di una vacanza fra paesaggio e cultura, un itinerario anche a misura di famiglia. «Unesco

- ha commentato il direttore Cerrato - dev'essere sinonimo di accessibilità e fruibilità, temi su cui stiamo lavorando per il nostro sito, così come sul fare sistema, come ha dimostrato l'esperimento». La quattro giorni è stata organizzata - nell'ambito del Festival dello Sviluppo sostenibile - dalla Commissione nazionale italiana per l'Unesco con Politecnico di Milano e Osservatorio E-scapes. —

© BY NC ND / ALBA.COM / DIRITTI RISERVATI

Articolo di giornale del quotidiano La Stampa - 5 giugno 2018, elaborazione dell'autore.

LINEA FERROVIARIA SOSPESA DAL 2010

## Per la Alba-Castagnole-Asti servono 51 milioni di euro

CRISTINA BORGOGNO  
ALBA

Il preventivo è alto: 51 milioni di euro per la riattivazione della Alba-Castagnole-Asti. Un investimento necessario per riaprire la linea sospesa nel 2010 a causa di problemi strutturali, secondo il progetto presentato l'altro pomeriggio a Costigliole d'Asti da Rete Ferroviaria Italiana che, lo scorso autunno, ha sottoscritto un protocollo d'intesa con la Regione Piemonte e i Comuni di Alba, Neive, Barbaresco e Castagnole. «Un esito inatteso - ha commentato l'assessore regionale

ai Trasporti, Francesco Balocco -, in quanto le precedenti stime di Rfi si attestavano sui 18 milioni. Ma giustificato dall'importanza di questa linea inserita nei territori Unesco. Il dato positivo è che ora abbiamo una quantificazione precisa, supportata non più da stime e ipotesi, ma da dati certi».

Solo per il progetto, per cui sono stati utilizzati georadar e droni, è stato speso 1 milione di euro: in previsione ci sono il risanamento del binario, il ripristino dei sistemi di distanziamento e la messa in sicurezza delle 5 gallerie, tra cui la fa-

mosa «Gheresi» di Barbaresco, e il rinforzo del fronte della frana lato Tanaro con i vari danni idrogeologici lungo il tracciato. Nei costi sono compresi gli interventi propedeutici all'elettificazione, senza i quali la spesa si ridurrebbe a 25 milioni circa.

Il cronoprogramma è di 26 mesi per realizzare i lavori. Balocco: «È necessario che il nuovo governo si faccia carico dell'investimento inserendolo nel contratto di programma di Rfi».

«Da 4 anni stiamo lavorando per il ripristino di una tratta importante per il territorio», ha aggiunto l'assessore alla Mobilità albese, Rosanna Martini. Ivano Martinetti dei 5Stelle, ha chiesto di «valutare l'utilizzo di treni bimodali per contenere i costi dell'intervento». —

BY RICCARDO DIETI/REUTERS

Articolo di giornale del quotidiano La Stampa - 7 luglio 2018, elaborazione dell'autore.

# Recuperare la ferrovia si può, con 51 milioni

## Presentato il progetto di Rfi per tornare in esercizio, con anche la predisposizione per l'elettificazione

ALBA-ASTI

DI BEPPE MALÒ

» Qualecosa si è mosso lungo il collegamento ferroviario - inagibile da 8 anni - tra Alba, Castagnole e Asti. Non si tratta di un treno, ovviamente, ma la presentazione del progetto definitivo elaborato da Rfi (in linea tecnica) per la riattivazione della linea rappresenta in ogni caso un bel passo in avanti dopo tante proposte - dalla trasformazione in pista ciclopedonale al coinvolgimento dei privati - insabbiate nel Tanaro come le fondazioni della galleria Gheresi.

Allo scadere dei 6 mesi di tempo richiesti per l'elaborazione dello studio, anzi nei minuti di recupero, Rfi ha presentato giovedì 5 luglio presso il castello di Costigliole d'Asti uno studio di fattibilità piuttosto dettagliato, che tiene conto della necessità di mettere mano alle fondazioni della galleria Gheresi e delle altre quattro percole del treno tra Alba e Castagnole Lanze, e al loro consolida-

mento strutturale, e di risolvere i problemi che allo stato impediscono l'utilizzo della tratta. «In pratica - commenta l'assessore albese ai Trasporti Rosanna Martini - Rfi ci ha presentato molto di più di uno studio di fattibilità. Quello che è stato mostrato, anche all'assessore regionale Balocco, è a tutti gli effetti un progetto definitivo, costato 1 milione e 500mila euro».

**Un progetto da 60mila euro a chilometro. Cosa propone?**

«Prevede un costo di 51 milioni di euro. Sarebbero spesi per riaprire il collegamento sanando tutte le criticità geologiche, consolidando le gallerie (Gheresi in primis) e per realizzare tutte le opere necessarie per riaprire la linea ai treni. Nei 51 milioni è compresa la predisposizione per l'elettificazione della tratta. Per elettrificare effettivamente la linea occorrerebbero poi 5/6 milioni tra Alba e Castagnole e circa 10 tra Castagnole e Asti. Per la realizzazione delle opere Rfi ha richiesto 26 mesi di tempo a partire dall'inizio dei lavori. Ma non è escluso che si possa già lavorare sul tratto tra Castagnole ed

Asti (dove ci sono meno problemi infrastrutturali) già nel 2019 completando il lavoro entro l'anno». Ma non è detto che il futuro della tratta passerà per forza attraverso l'elettificazione della linea: tra l'altro rinunciare alla predisposizione per l'elettificazione consentirebbe un gran risparmio facendo scendere il prezzo della riapertura della linea a circa 25 milioni di euro.

«In effetti - commenta il capogruppo M5S Ivano Martinetti - se la priorità principale è quella di rimettere in moto la linea per agevolare i lavoratori, gli studenti e per il movimento turistico, la cosa più semplice è quella di utilizzare sulla tratta le motrici bimodali (alimentate cioè a gasolio e corrente continua) in attesa che da Savigliano arrivino notizie delle motrici alimentate a idrogeno che sono in sperimentazione alla Alstom. Questo sarebbe il modo più veloce e meno costoso per rimettere in pista la Alba Asti. Quanto ai costi, preso atto della fattura dei progettisti (oltre un milione) il costo dei lavori non pare particolarmente esoso».

Articolo di giornale del settimanale Il Corriere - 9 luglio 2018, elaborazione dell'autore.



Per avere informazioni più precise e puntuali riguardo lo stato di percezione della tratto ferroviario Bra-Alba, attualmente utilizzato, ho provveduto ad effettuare una piccola indagine tramite l'utilizzo della piattaforma di raccolta dati *SurveyMonkey*<sup>39</sup>. E' emerso che gli spostamenti più frequenti avvengono per raggiungere Torino partendo dalle stazioni di Bra o Alba, quest'ultima risulta la più utilizzata come punto di partenza e di arrivo, con flussi minori per quanto riguarda le stazioni e fermate secondarie. Su una scala di voto da 0 a 5, in cui 0 indica una condizione globale pessima e 5 una condizione globale ottimale, la media ponderata riporta il valore di 2,3. Questo valore considera la percezione di sicurezza, accoglienza e pulizia dei locali, provando che il servizio rivolto al pubblico potrebbe avere ampi margini di miglioramento. Il bacino di utenza che si avvale maggiormente della linea è quello composto da studenti, seguito poi da chi viaggia per lavoro ed infine da chi ricerca svago in un'altra città. I servizi, non presenti, ma più richiesti da chi frequenta abitualmente le stazioni minori sono la disponibilità di zone ristoro, sale di attesa sicure, riscaldate ed accessibili, la presenza di biglietterie automatiche, servizi igienici decorosi, connessione *wi-fi* gratuita e postazioni di ricarica per i dispositivi elettronici.

---

38•<https://www.gazzettadalba.it>

39•<https://it.surveymonkey.com/>

## 4.2 I fattori degradanti nelle stazioni

Nelle stazioni e fermate comprese nella tratta Bra-Alba, quindi tutt'ora utilizzate, alcuni fattori di degrado inducono nei passeggeri una percezione di insicurezza e di abbandono, in primis per la mancanza di servizi adeguati al luogo stazione, storicamente destinato ad accogliere il viaggiatore. Ad eccezione delle stazioni maggiori di Bra e Alba, in quelle minori gli spazi interni sono interdetti al pubblico, che si tratti di aree di attesa o dei servizi igienici; i pendolari che intendono raggiungere la stazione in bicicletta non hanno a disposizione un luogo sicuro, o perlomeno coperto, a cui assicurare il proprio mezzo. L'unico luogo in cui poter attendere il treno è la pensilina in acciaio e vetro presente in ogni stazione, di dimensioni insufficienti se il flusso di pendolari supera le 6 persone, generando evidenti disagi soprattutto nella stagione invernale. Un altro fattore di degrado è rappresentato dallo stato di abbandono delle aree pertinenziali ai fabbricati, con rifiuti abbandonati in prossimità delle banchine, oppure con il rischio per i pendolari di ferirsi con i materiali ferroviari posizionati in modo scorretto in prossimità delle aree di manovra. Anche gli accessi ai binari in alcuni casi non risultano agevoli, rendendo difficoltosa la fruizione da parte degli utenti con disabilità motorie.



Pensilina nella stazione di Monticello d'Alba come unico spazio di riparo dalle intemperie; i locali inaccessibili del fabbricato viaggiatori non permettono di sostare in caso di flusso maggiore di viaggiatori, foto dell'autore.



Area esterna nella stazione di Santa Vittoria d'Alba, in stato di abbandono con rifiuti abbandonati ed accesso ai binari ed alla pensilina reso difficoltoso ai soggetti portatori di disabilità motorie a causa del fondo sconnesso, foto dell'autore.



Accesso alla stazione di Pocapaglia, il fondo irregolare ed in pendenza rende difficile la fruibilità ai soggetti con difficoltà motorie, foto dell'autore.



Area pertinenziale della stazione di Castagnole delle Lanze, in stato di abbandono, foto dell'autore.



Area esterna della stazione di Isola d'Asti, nonostante l'impegno del locale gruppo di Protezione Civile nel ripulire la stazione, le aree pertinenziali risultano in stato di degrado, foto dell'autore.



La stazione di S.marzanotto, in evidente stato di abbandono, foto dell'autore.

### **4.3 Il potenziale del trasporto merci su rotaia**

Un'altra realtà strategica per la riattivazione della linea è quella relativa al trasporto delle merci prodotte sia lungo la pianura fluviale, sia considerando i prodotti enologi delle colline. Il servizio di trasporto merci, svolto storicamente lungo la linea, ora sopravvive solamente con i raccordi che uniscono la tratta con il terminal della ditta di container "SICOM" di Cherasco e con lo stabilimento "Diageo" (ex Cinzano), ai piedi della collina di Santa Vittoria. Altri raccordi ferroviari, ora smantellati, furono quelli con lo stabilimento "Ferrero" e con la casa editrice "San Paolo", entrambi localizzati in Alba.

Per le attività produttive locali (artigianali o industriali), il trasporto di merci su rotaia risulta scarsamente attuabile<sup>40</sup> per quanto riguarda i prodotti finiti con elevato valore aggiunto, in quanto il trasporto su gomma offre minori tempi di immobilizzo delle merci e migliore flessibilità di orari e di percorso. Per quanto riguarda invece i prodotti di minor valore, come le bottiglie in vetro destinate a rifornire le aziende enologiche, il trasporto su ferro rappresenta una valida opzione.



Veduta aerea della diramazione verso lo stabilimento "Sicom" presso Cherasco, immagine tratta dal sito [www.google.it/maps](http://www.google.it/maps) ed elaborata dall'autore.



Veduta aerea della diramazione verso lo stabilimento "Diageo" (Ex Cinzano) a Santa Vittoria d'Alba, immagine tratta dal sito [www.google.it/maps](http://www.google.it/maps) ed elaborata dall'autore.



Fotografia storica dello stabilimento "Cinzano" collegato alla linea ferroviaria, immagine tratta dal sito [www.ferrovie.it](http://www.ferrovie.it).

---

40•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze", Report finale, parte 1<sup>^</sup>-Quadro conoscitivo*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.



# CAPITOLO QUINTO

## **5. La sostenibilità del trasporto su ferro**

### **5.1 Analisi del consumo di risorse e sostenibilità ambientale del treno rispetto ai mezzi privati**

La riattivazione della linea ferroviaria, oltre ad incoraggiare l'afflusso di nuove tipologie di turismo ed a migliorare le opportunità di spostamento dei pendolari, potrebbe consentire la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico attraverso la diminuzione dei volumi di traffico stradale, ma soprattutto grazie all'utilizzo di motrici a trazione elettrica, già impiegate lungo il tratto Bra-Alba.

Le automobili private infatti vengono solitamente sfruttate da 1/2 persone, aumentando il numero di veicoli su strada e, di conseguenza, le emissioni di gas inquinanti in atmosfera. Con il trasporto su ferro si potrebbe invece dirigere la massa di utenti stradali verso mezzi elettrici e molto più capienti rispetto ad un normale autobus, come nel caso del treno modello Jazz, attualmente circolante nel tratto elettrificato tra Bra e Alba, dotato di 194 posti a sedere e 3 vani portabici<sup>41</sup>.

La preferenza del trasporto su rotaia rispetto a quello privato su gomma può apportare quindi notevoli vantaggi sul piano ambientale, che possono essere evidenziati in modo preciso attraverso la comparazione di alcuni parametri quali consumo di energia, lunghezza del percorso, tipologia di veicolo ed emissioni di gas inquinanti.

In questa tesi è stato utilizzato il software gratuito *Ecopassenger*<sup>42</sup>, sviluppato dall'International Union of Railways e dall'IFEU (Istituto tedesco per l'ambiente), per confrontare l'energia primaria impiegata nella produzione di carburanti (benzina, diesel o gas liquido) e di energia elettrica; sono confrontate inoltre le emissioni in atmosfera dei vari veicoli basate sulla percorrenza di un tracciato comune. Con energia primaria si intendono le fonti energetiche immediatamente disponibili in natura, come combustibili fossili e fonti rinnovabili, mentre l'energia secondaria racchiude i combustibili raffinati e l'energia elettrica, prodotti sfruttando l'energia primaria. Dato che il tratto ferroviario compreso tra Alba ed Asti risulta attualmente inutilizzabile, l'analisi è stata realizzata lungo la tratta Bra-Alba, in cui l'inquinamento da traffico motorizzato è un fattore problematico nei confronti della salute umana e dell'integrità dell'ecosistema naturale.

Per raggiungere il centro urbano delle due città è stata considerata una distanza di 15,65 km su strada e 18 km su rotaia, con tempi di percorrenza rispettivamente di 19 e 22 minuti.

Le automobili private sono state considerate con un carico di 1,5 passeggeri, i treni con un fattore di affollamento medio allineato con i paesi europei.

Per i veicoli a motore, sono state considerate tre classi, alimentazione a benzina Euro4, diesel Euro4 e gas liquido Euro4.

I risultati di *output* offrono la possibilità di comparare i valori di:

- Ossidi di azoto-Nox(g),
- Anidride carbonica-CO2 (kg),
- Polveri totali sospese-PTS(g),

- Idrocarburi non-metanici-NMHC(g),
- Consumo di risorse energetiche per la produzione e trasporto dei carburanti, convertite in litri di benzina.

E' importante ricordare che i vari inquinanti citati apportano diversi danni all'uomo e all'ambiente; nello specifico la CO<sub>2</sub> è responsabile dell'aumento del riscaldamento globale, le polveri sospese sono tossiche se respirate, gli ossidi di azoto agiscono sull'ecosistema acquatico con fenomeni di acidificazione ed eutrofizzazione delle acque, mentre gli idrocarburi non-metanici, uniti agli ossidi di azoto, concorrono alla produzione di ozono atmosferico e di smog fotochimico, cioè un mix di gas tossici che viene prodotto grazie a reazioni chimiche catalizzate dalla luce solare<sup>43</sup>.

La riattivazione della linea ferroviaria potrebbe concorrere quindi a ridurre il consumo di risorse naturali e le emissioni di inquinanti, come auspicato nell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, documento programmatico sottoscritto nel 2015 dai 193 Paesi membri dell'Onu<sup>4</sup>.



Manifesto dell'Agenda 2030, immagine tratta dal sito <https://www.unric.org>.

Di seguito sono proposti i risultati dell'analisi mediante grafici comparativi tra automobile e treno, suddivisi per tipologia di carburante considerato.



---

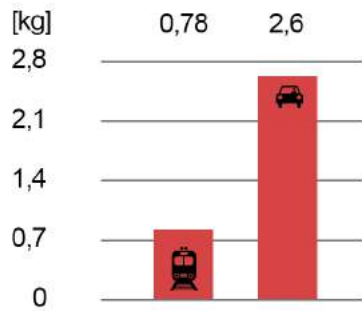
41•<https://www.fsitaliane.it/>

42•<http://www.ecopassenger.org>

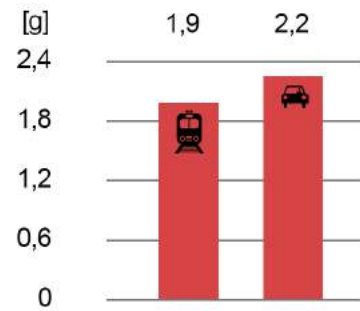
43•PAGLIOLICO S. (2017) – *Sostenibilità di processi e prodotti nei materiali per l'architettura*, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, inedito.

44•<https://www.unric.org>

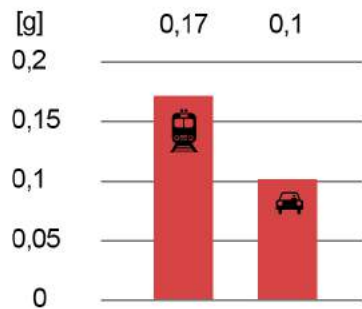
Veicolo	Tragitto	Carico	Distanza	Periodo
 Motore elettrico	Bra - Alba	Fattore di carico medio europeo	18,00 km	0,22 h
 Benzina Euro4	Bra - Alba	1,5 persone	15,65 km	0,19 h



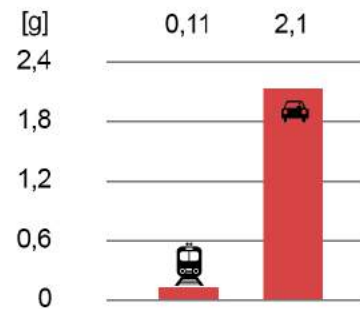
Anidride carbonica-CO<sub>2</sub>



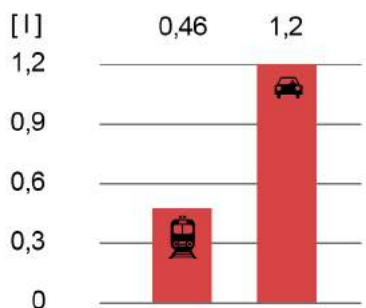
Ossidi di azoto-NO<sub>x</sub>



Polveri totali sospese-PTS




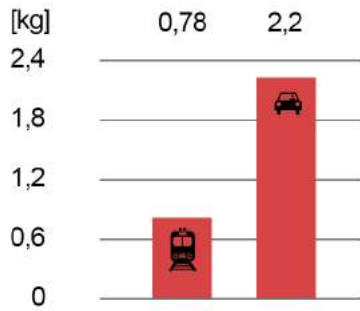
Idroc. non-metanici-NMHC



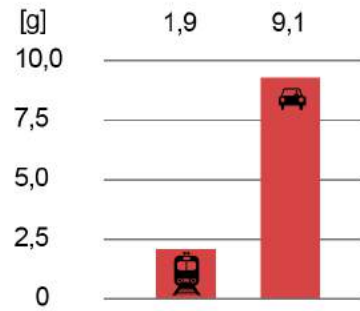
Consumo di risorse energetiche

Confronto di locomotore elettrico con motore a benzina euro 4, elaborazione dell'autore.

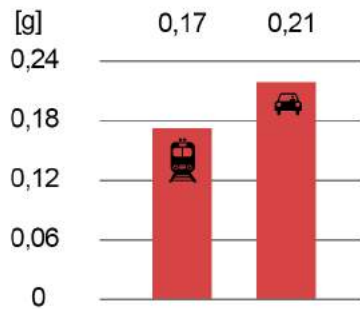
Veicolo	Tragitto	Carico	Distanza	Periodo
 Motore elettrico	Bra - Alba	Fattore di carico medio europeo	18,00 km	0,22 h
 Diesel Euro4	Bra - Alba	1,5 persone	15,65 km	0,19 h



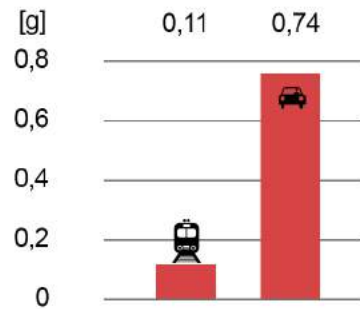
Anidride carbonica-CO<sub>2</sub>



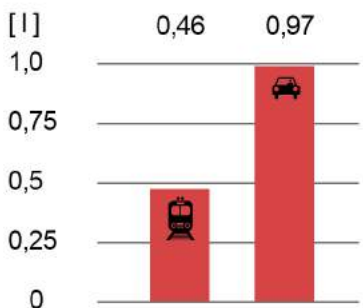
Ossidi di azoto-NO<sub>x</sub>



Polveri totali sospese-PTS





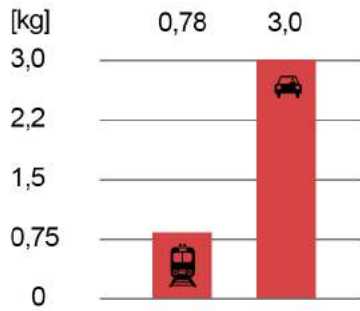
Idroc. non-metanici-NMHC



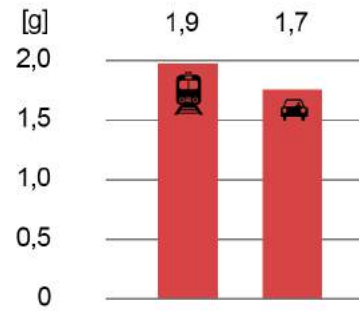
Consumo di risorse energetiche

Confronto di locomotore elettrico con motore diesel euro 4, elaborazione dell'autore.

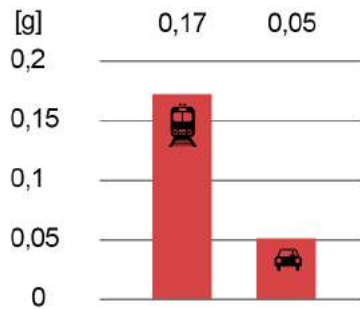
Veicolo	Tragitto	Carico	Distanza	Periodo
 Motore elettrico	Bra - Alba	Fattore di carico medio europeo	18,00 km	0,22 h
 Gas Euro4	Bra - Alba	1,5 persone	15,65 km	0,19 h



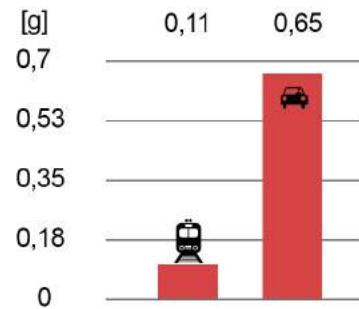
Anidride carbonica-CO<sub>2</sub>



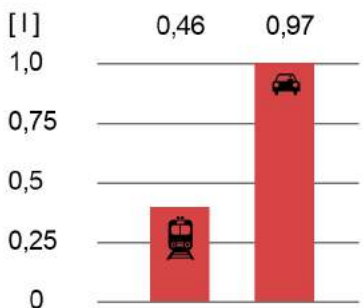
Ossidi di azoto-NO<sub>x</sub>



Polveri totali sospese-PTS



Idroc. non-metanici-NMHC



Consumo di risorse energetiche

Confronto di locomotore elettrico con motore a gas euro 4, elaborazione dell'autore.



# CAPITOLO SESTO

## **6. Le proposte progettuali**

### **6.1 Proposte progettuali per la riqualificazione delle stazioni di Santa Vittoria d'Alba e di Castagnole delle Lanze**

Con l'apertura della linea ferroviaria Alba-Castagnole delle Lanze-Asti sarà possibile incrementare l'offerta di mobilità pubblica e sostenibile sia ai fruitori della linea per motivi lavorativi, scolastici o sanitari, sia ai turisti che desiderano scoprire il territorio attraverso una modalità *slow*, sfruttando il trasporto su ferro unitamente alla mobilità dolce delle biciclette.

L'apertura della linea comporta anche l'impegno di ripristinare i fabbricati ferroviari, ora dismessi, presenti lungo la tratta, che si trovano in condizioni di conservazione disuguali tra loro; alcuni sono stati interessati da recenti interventi di sistemazione e riqualificazione (come la stazione di Barbaresco), altri versano in evidente stato di degrado (come la stazione di S.Marzanotto). In questa tesi si è cercato di proporre alcune idee progettuali che possano coinvolgere gli edifici ferroviari presenti sia lungo il tratto compreso tra Bra ed Alba, sia quelli situati lungo il tratto Alba-Asti, per poter garantire una continuità che consideri l'intera linea ferroviaria oggetto di studio.

Le proposte progettuali, pensate per il recupero delle diverse tipologie di edifici che compongono il patrimonio immobiliare ferroviario quali fabbricati viaggiatori e magazzini merci, si pongono come

obiettivo quello di procurare una minima invasività nei confronti dell'esistente, con l'auspicio di contenere gli investimenti economici ed i tempi di realizzazione; le attività che potrebbero essere ospitate sono pensate per supportare la mobilità sostenibile attraverso i territori di Langhe, Roero e Monferrato, tra cui attività ricettive extralberghiere, *info points* turistici e parcheggi coperti per le biciclette.

Rispetto ai suggerimenti presentati, altre attività possono essere inserite secondo le esigenze degli enti pubblici e privati che siano interessati a disporre di locali capienti che, altrimenti, non sarebbero sfruttati nel pieno delle loro potenzialità.

Di seguito sono illustrate in modo specifico le motivazioni che hanno portato a scegliere le stazioni di Santa Vittoria d'Alba e di Castagnole delle Lanze, correlate di una sintetica descrizione delle nuove funzioni introdotte, con la finalità ultima di donare nuova vita ai fabbricati ferroviari.

### **6.1.1 La stazione di Santa Vittoria d'Alba, inquadramento ed idea progettuale**

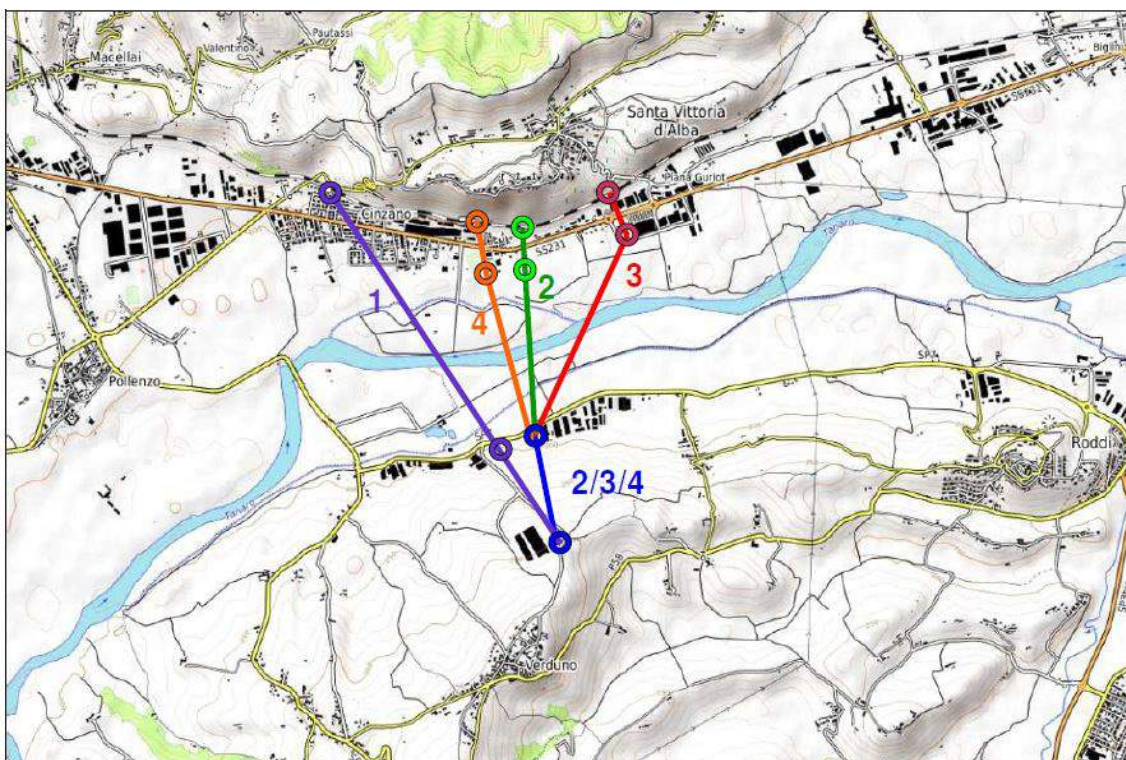
La stazione di Santa Vittoria d'Alba (vedere scheda fabbricato a pag. 61) compresa nel tratto di linea tra Bra e Alba, è stata scelta principalmente in base alla sua posizione mediana tra i due poli urbani, oltre alla vicinanza con la principale via di percorrenza stradale SS231 e con le vie provinciali che introducono al sistema collinare del Roero, in particolare la Sp171.

Essendo prevista un'attività di ricezione extralberghiera dedicata soprattutto ai cicloturisti, la seconda forte motivazione è la presenza a poca distanza dalla stazione di un punto vendita di biciclette e parti di ricambio per biciclette (*Decathlon*).

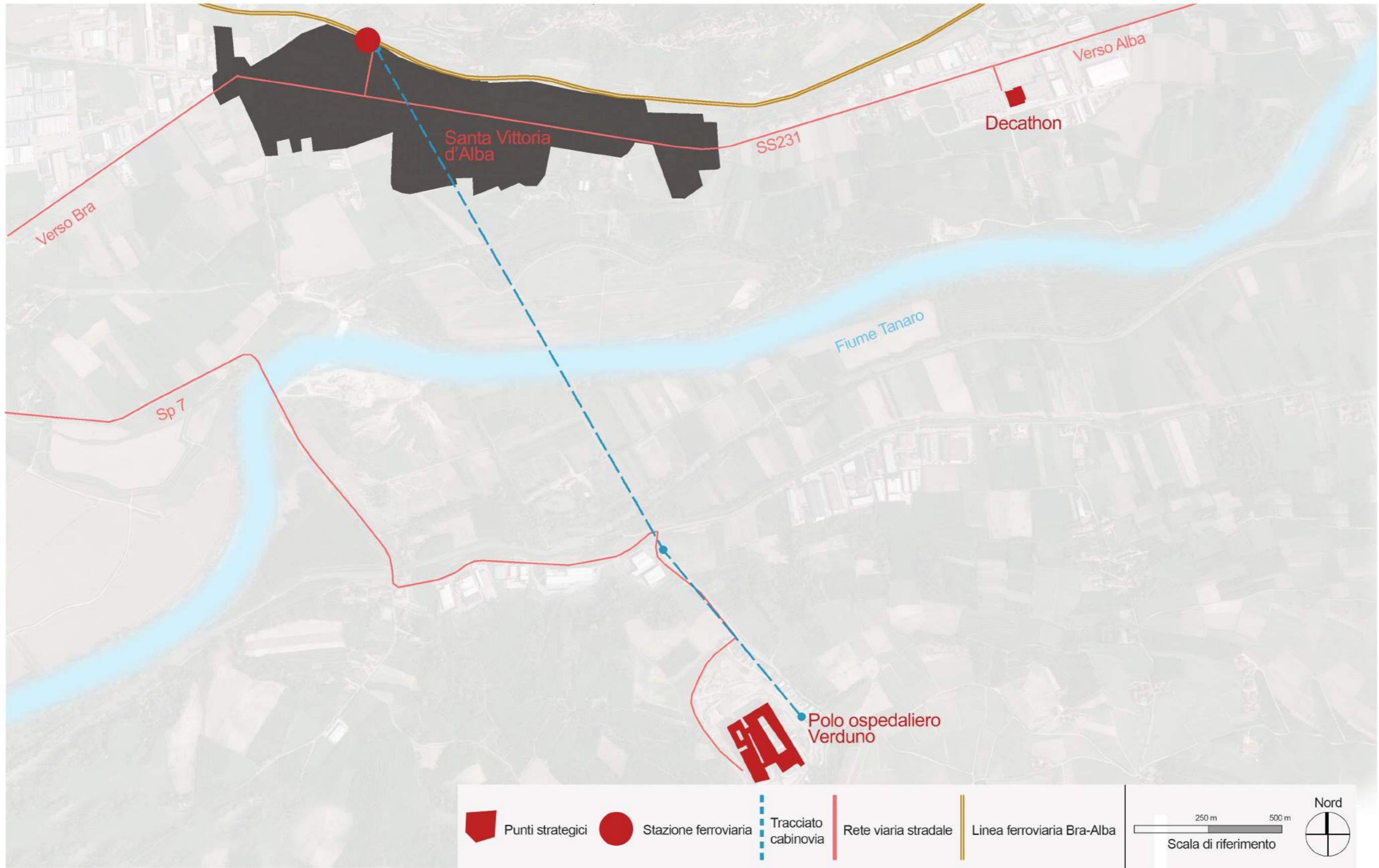
La via di accesso più diretta è via Stazione, che collega il nucleo principale di Santa Vittoria d'Alba con la frazione Cinzano, mentre il percorso più agevole per i ciclisti, grazie al basso traffico veicolare presente è via Papa Giovanni XXIII, che conduce direttamente al piazzale di accesso dell'area ferroviaria.

A seguito della redazione dello Studio di fattibilità per la riqualificazione della linea Bra-Alba-Castagnole delle Lanze<sup>45</sup>, la stazione è stata considerata come strategica per connettere i bacini di utenza di Alba e Bra con il nuovo polo ospedaliero di Verduno, sfruttando diverse tipologie di trasporto integrato, come servizi di navetta, oppure tramite una cabinovia, tecnicamente ed economicamente più impegnativa, che sfruttando gli spazi accessori dello scalo

merci potrebbe consentire ai pazienti di raggiungere la struttura ospedaliera con un tracciato di 2.900 m sospeso sopra l'abitato di Cinzano; sono allo studio di fattibilità anche altre soluzioni alternative, sempre sfruttando la linea ferrata, con la creazione di nuove fermate.



Il tracciato della cabinovia ipotizzati per il collegamento della stazione di Santa Vittoria d'Alba con il polo ospedaliero di Verduno, la soluzione n°1 è quella che considera l'utilizzo dell'area ferroviaria esistente, immagine tratta dal sito [www.comune.alba.cn](http://www.comune.alba.cn)<sup>46</sup>.



inquadramento territoriale della stazione di Santa Vittoria d'Alba, elaborazione dell'autore.

La stazione di Santa Vittoria d'Alba è composta da due fabbricati e da un'ampia superficie esterna; gli immobili erano in passato destinati all'accoglienza dei viaggiatori e al deposito e smistamento merci.

Per riqualificare il fabbricato viaggiatori è stato ipotizzato l'inserimento di un ostello dedicato principalmente ai cicloturisti, allineato con i requisiti consigliati dalla Federazione italiana Amici della Bicicletta-Fiab, che saranno illustrati in modo più dettagliato in seguito; inoltre a supporto della funzione di accentratore dei viaggiatori per motivi sanitari verso l'ospedale di Verduno, la stazione sarà dotata sia di sala d'aspetto classica, sia di un piccolo bar interno ai locali per una breve sosta in attesa dei servizi di navetta.

Il piano terreno prevede quindi una concomitanza di funzioni, che vanno dalla sala d'aspetto per i viaggiatori, disponibile H24 e dotata di servizi igienici contigui ad essa, alla sala di accoglienza per i clienti dell'ostello con reception e piccola zona bar.

Sempre al piano terra, un locale è destinato ad ospitare gli impianti tecnici a servizio del fabbricato, un secondo locale ospita le apparecchiature a servizio della linea ferroviaria.

Il vano scale è stato modificato per ospitare un ascensore che serve il primo piano; a questo livello tutti i locali sono stati convertiti per ospitare i clienti dell'ostello; nello specifico, sono state ricavate tre camere da letto, di cui una attrezzata per accogliere persone con disabilità motorie e bagno privato, mentre le altre due camere sono accumulate dall'uso del bagno, per un totale complessivo di 5 posti letto. Il corridoio centrale conduce alla sala dove sono somministrate le colazioni in accordo con le linee proposte dalla

Fiab, una piccola cucina attigua permette la preparazione dei cibi freschi. Come servizio aggiuntivo è presente un locale in cui i cicloturisti possono lavare i propri indumenti sportivi, con la disponibilità di lavatrici ed asciugatrici.

Per quanto riguarda il magazzino merci, composto da un edificio principale con copertura a doppia falda e basso fabbricato annesso, è stato organizzato per ospitare un deposito di biciclette dedicato ai pendolari, con ingresso rivolto verso la banchina in modo da agevolare l'accesso.



Lo scalo merci della stazione di Santa Vittoria d'Alba, fronte ovest, foto dell'autore.





Lo scalo merci della stazione di Santa Vittoria d'Alba, fronte est, foto dell'autore.



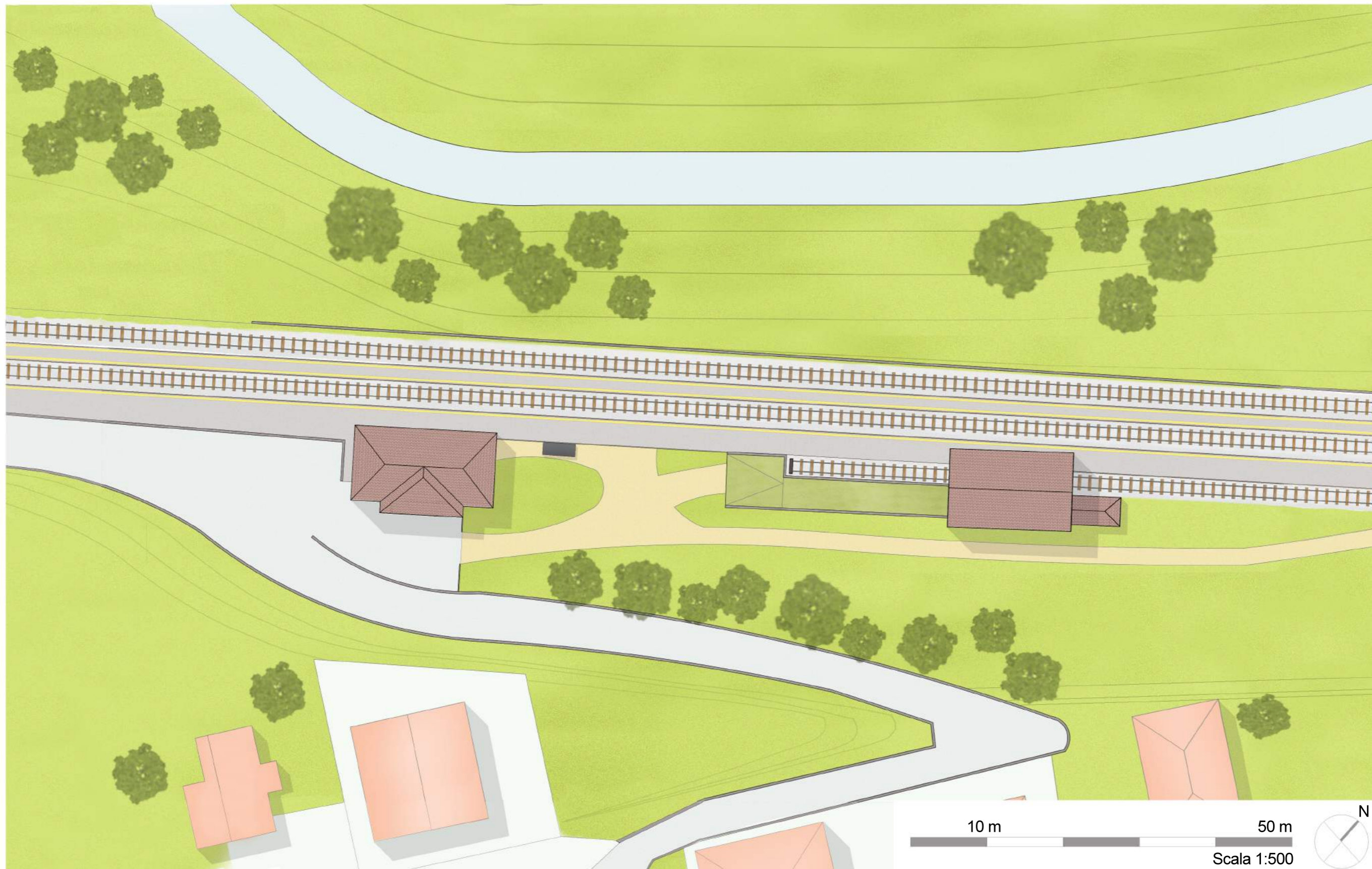
Lo scalo merci della stazione di Santa Vittoria d'Alba, spazi interni in stato di abbandono, foto dell'autore.

Il piano rialzato, posto a quota +1,20 m e da cui si accede tramite rampa esistente, era originalmente progettato per la movimentazione dei colli ed è stato convertito come deposito per le biciclette di proprietà della clientela dell'ostello, anche in questo caso seguendo le direttive Fiab in materia di parcheggi sicuri e coperti. Sempre al livello rialzato è stata inserita una ciclofficina per le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che necessitano i cicli, nel basso fabbricato sono ospitati gli impianti a servizio del deposito. L'area esterna è stata oggetto di interventi migliorativi, aumentando l'estensione della banchina e dei marciapiedi per favorire l'accesso ai binari anche ai soggetti con disabilità motorie. I binari di servizio che conducevano al deposito merci sono stati sostituiti con una pavimentazione continua alla banchina; sul fronte est del magazzino merci è previsto uno spiazzo di fronte all'uscita secondaria, che funge da uscita di sicurezza.

---

45•D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze"*, Report finale, parte 1<sup>^</sup>-Quadro conoscitivo, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.

46•<http://www.comune.alba.cn.it/notizie-in-primopiano/3388-studio-di-fattibilit%C3%A0-per-il-progetto-di-riqualificazione-della-linea-ferroviaria-bra-alba-castagnole-lanze>



Inquadramento planimetrico della situazione esistente nella stazione di Santa Vittoria d'Alba, elaborazione dell'autore.



Inquadramento planimetrico della proposta progettuale per la stazione di Santa Vittoria d'Alba, elaborazione dell'autore.

### **6.1.2 La stazione di Castagnole delle Lanze, idea progettuale e inquadramento**

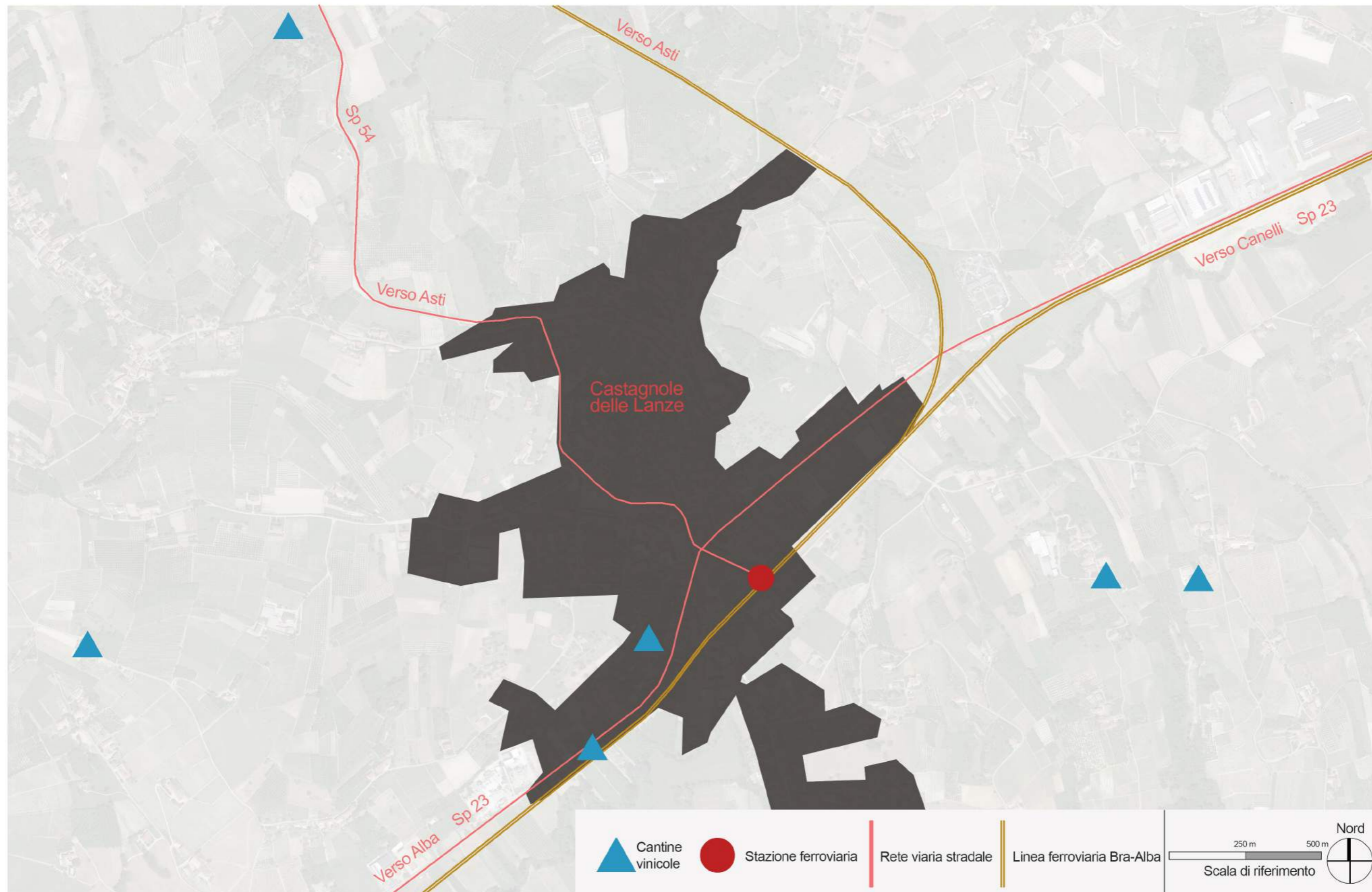
La stazione di Castagnole delle Lanze (vedere scheda fabbricato a pag. 79) è compresa invece nel tratto di linea attualmente dismessa tra Alba ed Asti ed è situata in posizione strategica all'interno del tessuto urbano, al termine di via Tagliaferro, in cui erano presenti in passato due cantine vinicole di grandi dimensioni ed sono tutt'ora attivi un ufficio postale, un presidio di Croce Verde ed un ristorante.

La stazione è stata scelta quindi principalmente sia per la sua posizione che permette un facile accesso all'area urbana, sia perché Castagnole delle Lanze fa parte della buffer zone dei territori posti sotto tutela Unesco, ed è situata a pochi chilometri dalla core zone n°5 "Canelli e Asti Spumante".

Il contesto ambientale vitivinicolo di pregio ha fatto sì che nei pressi di Castagnole siano presenti numerose aziende vinicole, realtà molto ricercate dai turisti che si recano nei territori di Langhe, Roero e Monferrato per scoprire le tradizioni enogastronomiche locali; la posizione centrale della stazione rispetto a queste attività la rende pertanto una porta di accesso al territorio Unesco, adatta ad un utilizzo turistico, considerandola soprattutto nell'ottica del cicloturismo, con la possibilità di praticare escursioni giornaliere alla scoperta delle cantine.

La stazione è stata inoltre un punto di riferimento molto importante

per i castagnolesi, ma anche per gli abitanti dei comuni limitrofi, fornendo un servizio di collegamento per persone e merci con la città di Asti, evitando che le persone si trasferissero nelle vicinanze del luogo di lavoro e che si verificasse quindi lo spopolamento dei borghi rurali.



Inquadramento territoriale della stazione di Castagnole delle Lanze, elaborazione dell'autore.

La stazione è composta da due fabbricati, con un'ampia superficie esterna di pertinenza, gli immobili erano destinati all'accoglienza dei passeggeri e delle merci in transito lungo la linea; il fabbricato viaggiatori è posto come edificio di testa al termine della via ed in parte risulta ancora abitato in uno dei due alloggi destinati al personale ferroviario al piano primo, ciò nonostante risulta in complessivo stato di degrado.

Per la riqualificazione è stato ipotizzato l'inserimento di un'attività ricettiva extralberghiera, che similmente a Santa Vittoria d'Alba è pensata principalmente per i cicloturisti, osservando i requisiti minimi suggeriti dalla Fiab.

Per soddisfare i bisogni degli utenti che utilizzerebbero quotidianamente la linea è stata ripristinata la sala d'aspetto, a cui si accede tramite un vano con ingresso su strada o direttamente dalla banchina; affiancati alla sala d'aspetto sono presenti i servizi igienici per i viaggiatori, con ingresso dalla banchina; sempre al piano terra è presente il locale che ospita gli impianti tecnici a servizio del fabbricato, ed un altro che accoglie le apparecchiature elettroniche che regolano il traffico ferroviario.

Dall'ingresso principale su fronte strada è possibile accedere ad una sala in cui sono inserite le funzioni di accoglienza dei clienti dell'ostello e di info point turistico, con la disponibilità di un w.c. attrezzato per la fruizione da persone con disabilità motorie. Confinante con la reception è presente un locale in cui sono servite le colazioni per i clienti che pernottano nella struttura, con un piccolo locale per la preparazione dei pasti. E' possibile accedere al piano superiore mediante una rampa comune con gli attuali inquilini del



fabbricato, potendo contare sull'ausilio di un piccolo ascensore. L'appartamento est è stato quindi convertito per ospitare le camere da letto, per un totale di 4 posti letto, le quali dispongono di bagno privato; è presente un locale comune per il lavaggio dei capi sportivi, con lavatrice ed asciugatrice; sul fronte strada è possibile fruire di un terrazzo comune a cui si accede dal corridoio interno e separato da quello privato tramite una semplice barriera verde. Il magazzino merci, situato a poca distanza dal fabbricato principale è composto da un edificio primario con copertura a doppia falda, con due piccole garitte poste lungo il fronte est.



Scalo merci della stazione di Castagnole delle Lanze, fronte sud-ovest, foto dell'autore.



Scalo merci della stazione di Castagnole delle Lanze, fronte sud-est, foto dell'autore.

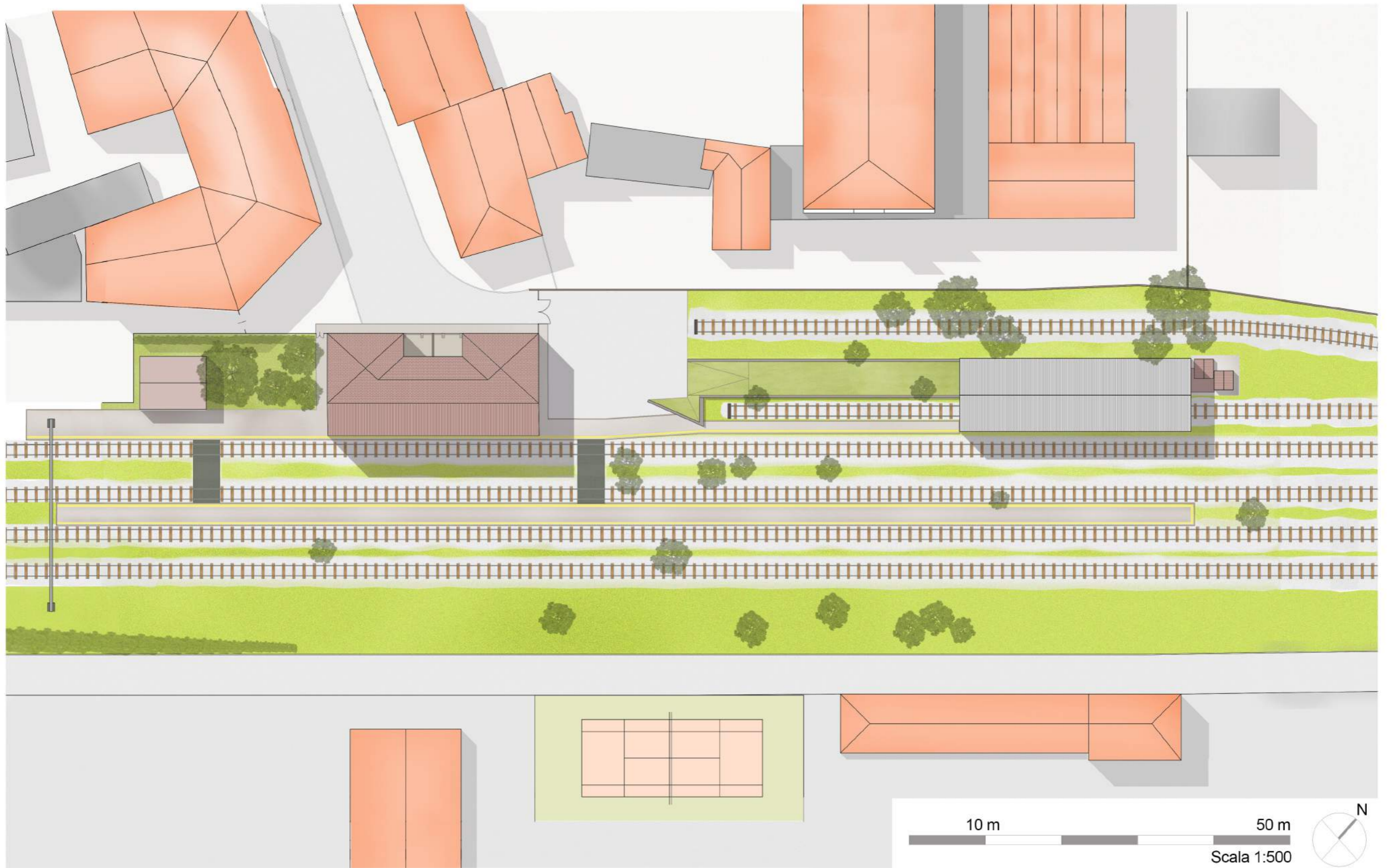


I fabbricati della stazione di Castagnole delle Lanze, la vicinanza con la cantina vinicola era strategica per lo spostamento dei prodotti enologici, foto dell'autore.

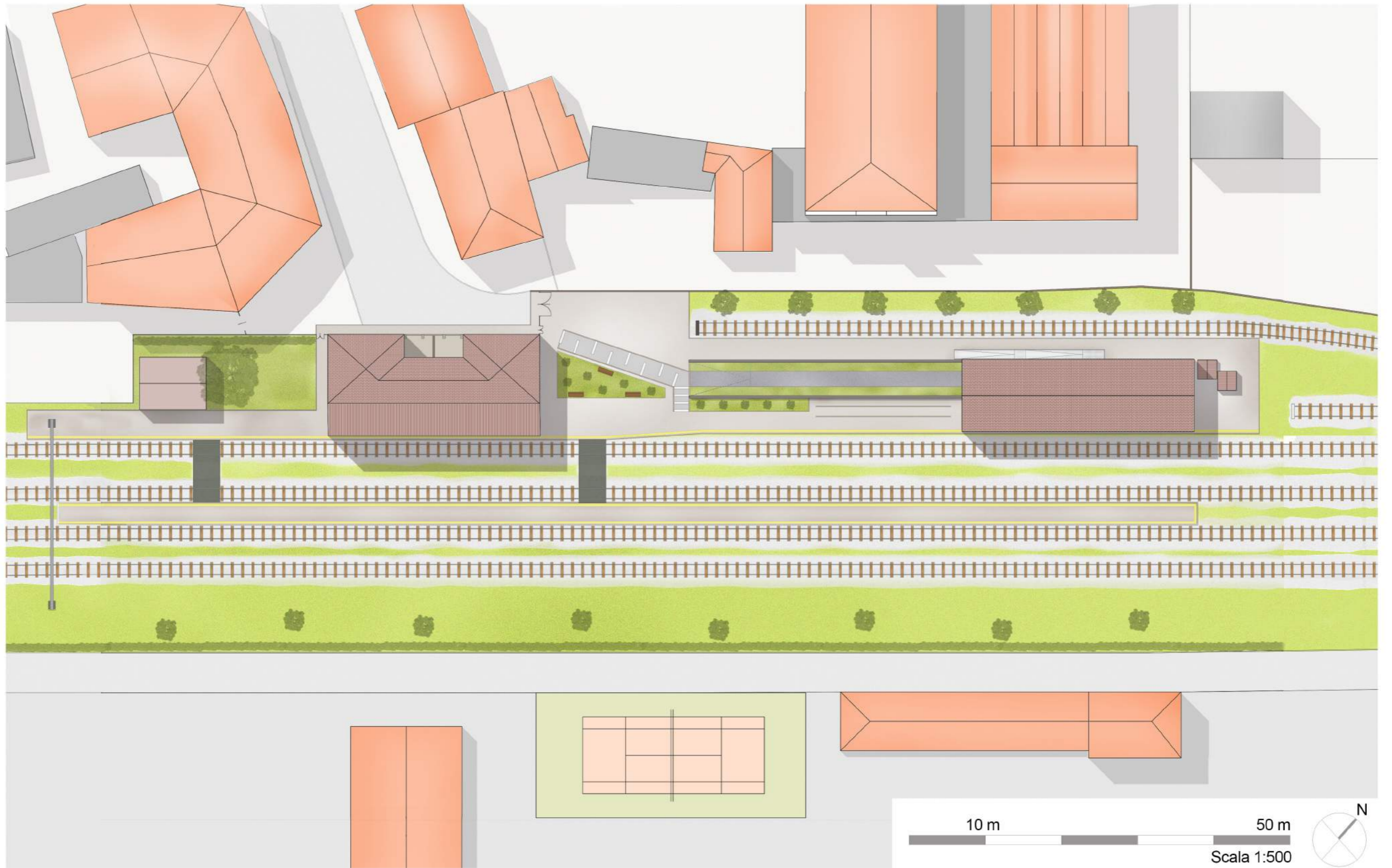
Per la sua riqualificazione è stata proposta una soluzione simile allo scalo merci di Santa Vittoria d'Alba, con piano terra adibito a deposito coperto di biciclette fruibile dai pendolari che utilizzano il treno per i propri spostamenti; anche in questo caso l'accesso è rivolto verso i binari per facilitarne l'accesso.

Per i clienti dell'ostello è invece stato previsto, al livello superiore, un parcheggio coperto e custodito, a cui si accede tramite rampa esistente. Integrabile all'offerta dell'ostello è presente un'attività di ciclofficina che dispone di servizio di noleggio biciclette custodite in un apposito deposito; per accedere a questi locali è stato necessario inserire una rampa in acciaio con pendenza dell'8%, in modo da superare il dislivello di 1,20 m che porta alla quota del piano di calpestio della ciclofficina. Anche in questo fabbricato è stata realizzata un'uscita secondaria per questioni di sicurezza, mentre nella garitta accanto al magazzino ferroviario è stato ricavato il locale tecnico in cui ospitare gli impianti tecnici.

L'area esterna è stata dotata di una piccola area verde con sedute, la pavimentazione è stata resa omogenea.



Inquadramento planimetrico della situazione esistente nella stazione di Castagnole delle Lanze, elaborazione dell'autore.



Inquadramento planimetrico della proposta progettuale per la stazione di Castagnole delle Lanze, elaborazione dell'autore.

## 6.2 Leggi regionali per le strutture ricettive extralberghiere

Per la conversione dei fabbricati viaggiatori di Santa Vittoria d'Alba e di Castagnole delle Lanze sono state seguite le disposizioni dettate dalla legislazione regionale in materia di strutture ricettive extralberghiere, la Legge 13/2017<sup>47</sup>. Esse possono essere ricavate a partire dal patrimonio edilizio esistente; tali immobili possono essere individuati sia in edifici privati, che edifici pubblici non più utilizzati, come case cantoniere, forti e stazioni ferroviarie. Le finalità del recupero sono il restauro conservativo delle strutture, la valorizzazione delle realtà naturalistiche e culturali presenti sul territorio e il conseguimento dei migliori standard di accoglienza per il turista. Le attività che possono essere svolte devono soddisfare pertanto alcuni requisiti, tra cui l'offerta di servizi al turista e la preparazione di alimenti e bevande.

Nello specifico, la tesi considera il riutilizzo delle stazioni ferroviarie con l'inserimento di ostello per l'ospitalità temporanea; questa tipologia è solitamente destinata all'accoglienza di un utenza giovane, può essere gestita sia da un ente pubblico, sia da associazioni non-profit, sia da soggetti privati con finalità economiche.

E' possibile preparare e somministrare alimenti all'interno dei locali, sempre rispettando la normativa apposita.

I requisiti tecnici ed igienico-sanitari che regolano queste attività sono individuabili nell'apposita Legge regionale e nei singoli regolamenti edilizi comunali; nello specifico, si tratta della Legge regionale 34/1988<sup>48</sup>, che definisce la superficie minima delle camere da letto, le altezze ed i volumi dei locali abitativi e accessori e le dota-

zioni minime dei servizi igienico-sanitari.

Per quanto riguarda le superfici delle camere da letto, la norma fissa un minimo di 8 m<sup>2</sup> (al netto dei locali accessori) con un letto singolo e 14 m<sup>2</sup> se si tratta di camera doppia. Incrementando con altri posti letto, bisogna considerare 6 m<sup>2</sup> per ogni unità aggiunta. Il numero di posti letto non può comunque superare le 4 unità per camera, mentre è possibile aggiungere un posto letto se presente un minore di 15 anni. Le altezze delle camere non possono essere inferiori ai 2,70 m, e 2,40 m per i locali accessori.

I servizi igienici possono essere direttamente comunicanti con le camere, dotati di ventilazione meccanica o naturale. Se si tratta di servizi comuni, devono essere dotati di un anti-wc, anch'esso attrezzato con ventilazione naturale o artificiale. Il numero di servizi igienici è calcolato in base alle unità, quindi deve essere garantito un servizio ogni 8 posti letto, attrezzato con w.c., lavabo e doccia.

---

47•Legge regionale 3 agosto 2017, n.13 *“Disciplina delle strutture ricettive extralberghiere”*.

48•Legge regionale 14 luglio 1988, n.34 *“Modifiche ed integrazioni alle norme igienico-sanitarie”*.

### 6.3 Gli Standard qualitativi Fiab

Per poter offrire un servizio di accoglienza adatto alle esigenze del cicloturista, la Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta)<sup>49</sup> ha generato una serie di prescrizioni per quanto riguarda gli standard di accoglienza delle strutture ricettive sul territorio italiano. Sulla base di queste indicazioni, un attività può rientrare nell'elenco delle strutture "amiche dei ciclisti"<sup>49</sup>, ed essere inclusa in un motore di ricerca digitale. Questi requisiti possono essere obbligatori, o solo raccomandati per poter offrire un servizio specifico; sono elementi obbligatori:

- Disponibilità di un locale chiuso al piano terreno, in cui custodire le biciclette;
- Disponibilità di un locale dotato di lavatrici ed asciugatrici per il lavaggio degli indumenti sportivi;
- Presenza di una postazione con kit di riparazione (pompa, attrezzi specifici, camere d'aria);
- Offerta di una prima colazione studiata appositamente, con alimenti adatti agli sportivi;
- Struttura ricettiva facilmente raggiungibile, senza particolari rischi od eccessive pendenze;
- Offerta di mappe cicloturistiche aggiornate;
- Facoltà di pernottamento con l'opzione di una singola notte.

Sono invece opzioni integrabili alle principali:

- Disponibilità di guide turistiche ed accompagnatori;
- Offerta di noleggio biciclette in loco o indicazioni su come



individuare tale servizio nelle vicinanze;

- Preparazione di pasti facilmente trasportabili;
- Disponibilità di ciclofficina interna, o indicazioni di come raggiungere la struttura più vicina;
- Disponibilità di poter fornire pezzi di ricambio per le biciclette;
- Offerta di tracce GPS e mappe riguardanti i percorsi ciclistici territoriali.

Questi servizi, sia obbligatori che facoltativi, sono in entrambi i casi molto importanti per poter garantire sul territorio una valida accoglienza turistica specializzata, soprattutto per quanto riguarda i cicloturisti che utilizzano un mezzo di proprietà e si spostano da una località all'altra utilizzando prevalentemente la bicicletta.

A contorno della struttura ricettiva, è preferibile che sul territorio siano sviluppati altri servizi quali officine specializzate per riparare diversi tipi di bicicletta, strutture ristorative che propongano menù adatti alle esigenze dei cicloturisti, servizi di noleggio con elevati standard qualitativi (sia mezzi tradizionali che *e-bike*), guide *out-door* con una buona conoscenza delle lingue straniere e capacità organizzative, oltre ad una buona intermodalità sul territorio.

Quest'ultimo aspetto rappresenta un elemento chiave per lo sviluppo turistico, in quanto il turista deve poter essere messo nelle condizioni più favorevoli per raggiungere la struttura ricettiva, sia con le proprie forze fisiche, sia avvalendosi di mezzi pubblici (treno, pullman di linea); questo può incoraggiare la fruizione del territorio evitando la sensazione di inadeguatezza che può svilupparsi nei

soggetti meno allenati, che sarebbero scoraggiati nell'affrontare lunghe distanze.

E' stato inoltre creato a vantaggio del cicloturista, nel 2015, un accordo<sup>1</sup> con Trenitalia riguardo l'intermodalità treno + bicicletta, offrendo tariffe agevolate al fine di promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto primario, usando come ausilio il treno.



Cicloturisti con formula di viaggio treno+bicicletta, immagine tratta dal sito [www.mobilitypress.it](http://www.mobilitypress.it).

Si applicano quindi sconti su gruppi di tre o più persone tesserate Fiab, incentivando l'uso del treno sia da parte dei turisti, sia dei pendolari che possono fruire della modalità più sostenibile possibile per raggiungere il luogo di lavoro o studio. E' da ricordare che i treni su cui è possibile trasportare biciclette non disassemblate sono contrassegnati da un apposito simbolo sulla tabella orari, altrimenti è obbligatorio smontare il ciclo in modo da poterlo riporre nel vano portabagagli.

## 6.4 Tavole Progettuali

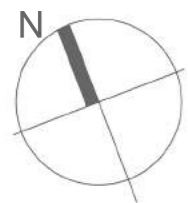
Nelle tavole seguenti, rappresentate in scala **1:100**, possono essere visionate le proposte progettuali che potrebbero fornire una suggestione per la riqualificazione dei fabbricati ferroviari presenti non solo lungo la linea oggetto di studio, ma anche di molti altri tracciati che, attualmente, si trovano in stato di dismissione e di completo abbandono sul territorio italiano; in questo modo sarà possibile dare nuove funzioni, nuove possibilità, ai fabbricati che hanno svolto un ruolo essenziale per le realtà interessate dal passaggio dei convogli ferroviari.

Le tavole sono state suddivise secondo uno schema logico che considera inizialmente l'ubicazione dello scalo ferroviario analizzato, Santa Vittoria d'Alba o Castagnole delle Lanze, segue poi la rappresentazione dei fabbricati secondo la situazione esistente oppure della proposta progettuale, ed infine la tipologia di fabbricato, essendo stati trattati sia i fabbricati viaggiatori che gli scali merci.

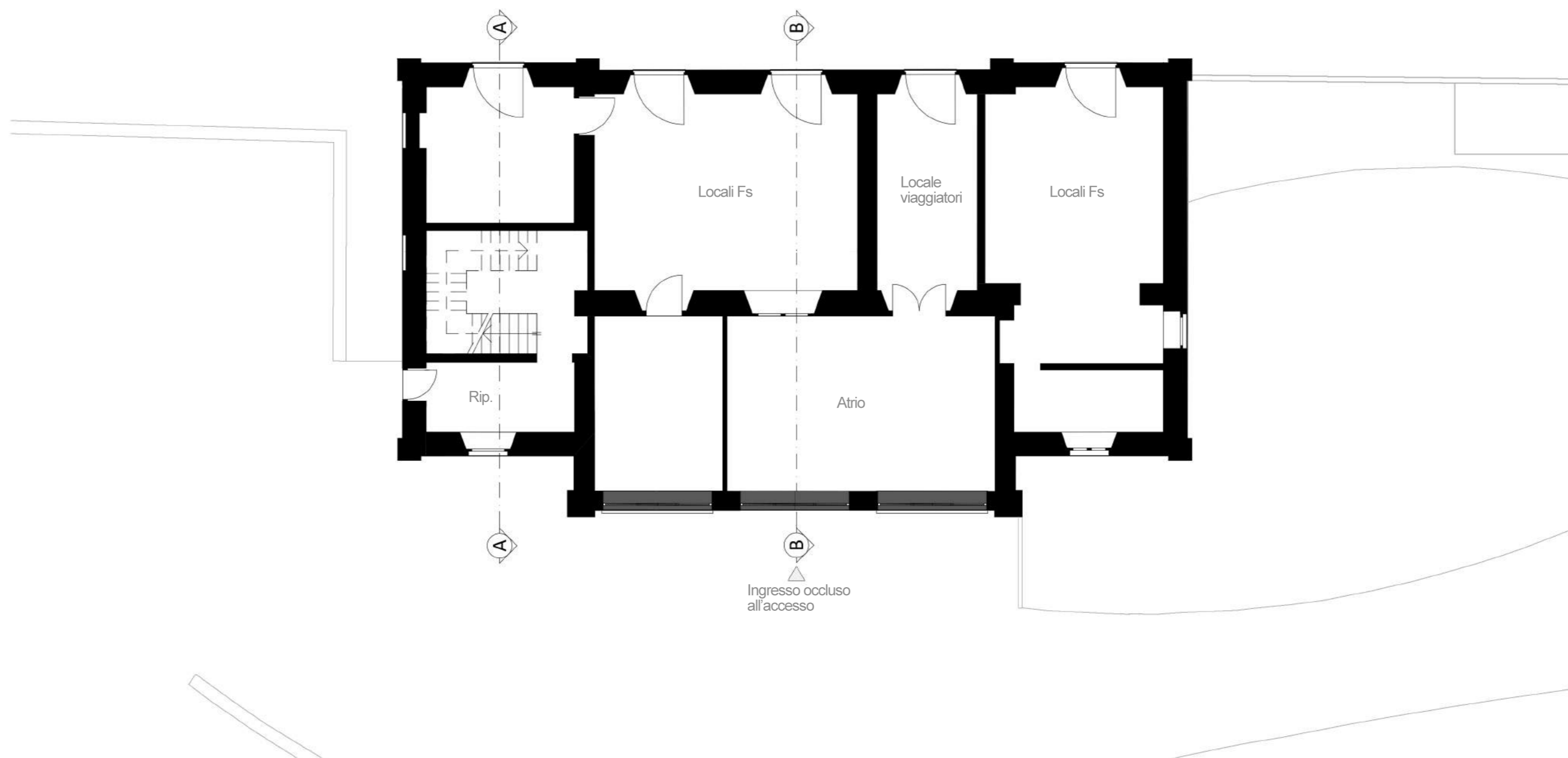
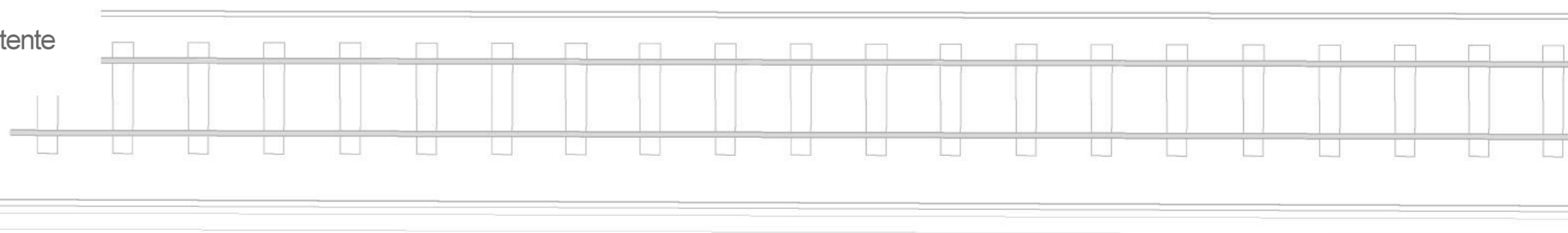
### 6.4.1 La stazione di Santa Vittoria d'Alba



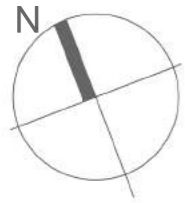
Fotomodellazione della stazione di Santa Vittoria d'Alba, elaborazione dell'autore.



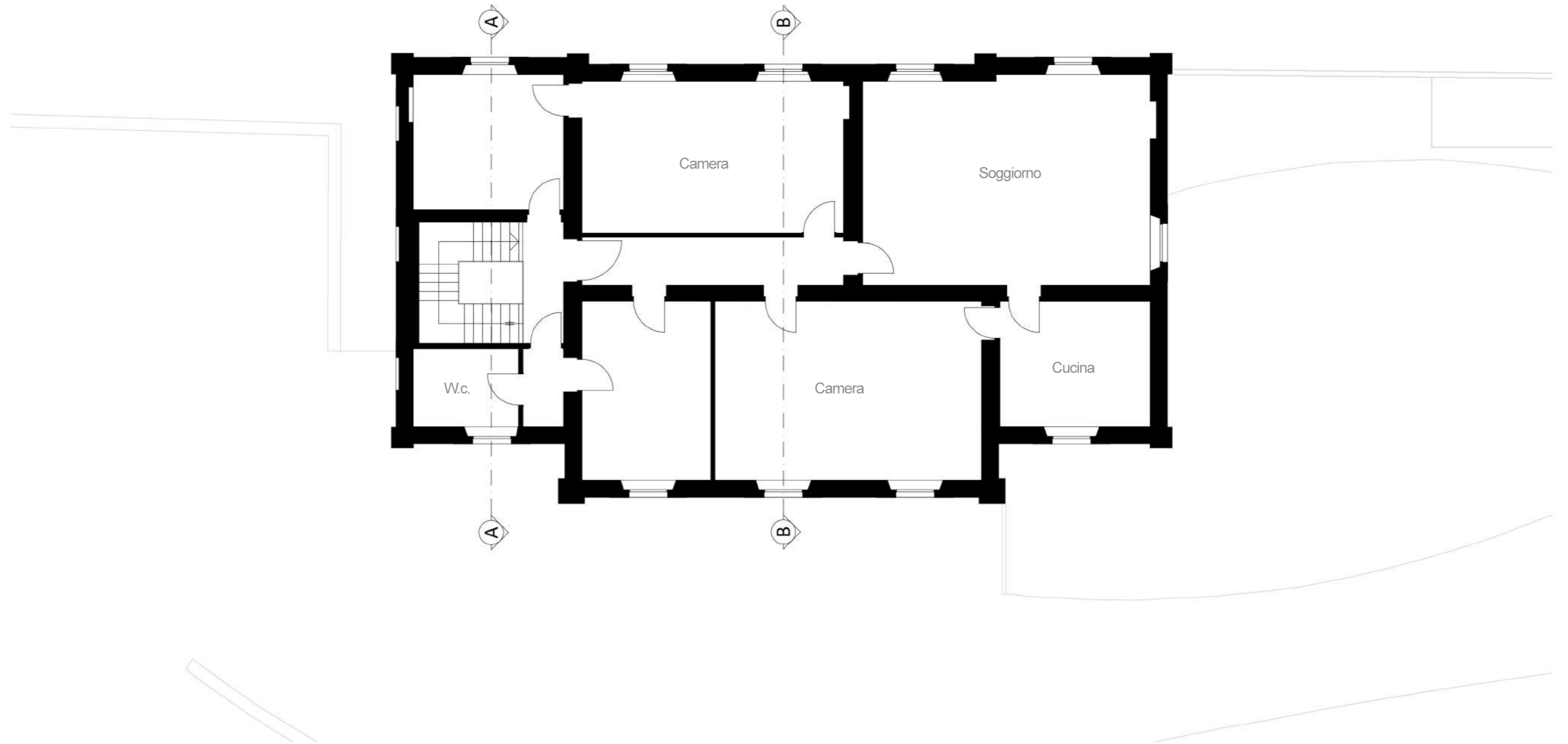
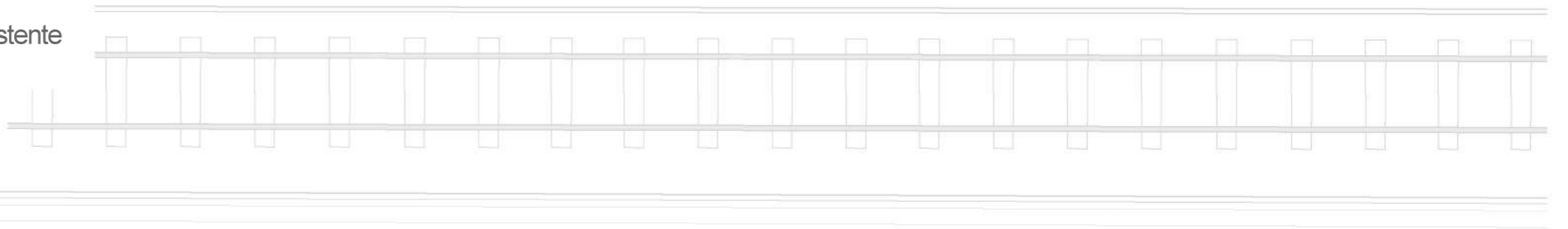
Fabbricato viaggiatori  
Piano terra - situazione esistente  
Scala 1:100



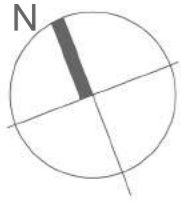
Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, l'accesso ai locali interni è stato occluso per motivi di sicurezza mediante tamponature in laterizio, elaborazione dell'autore.



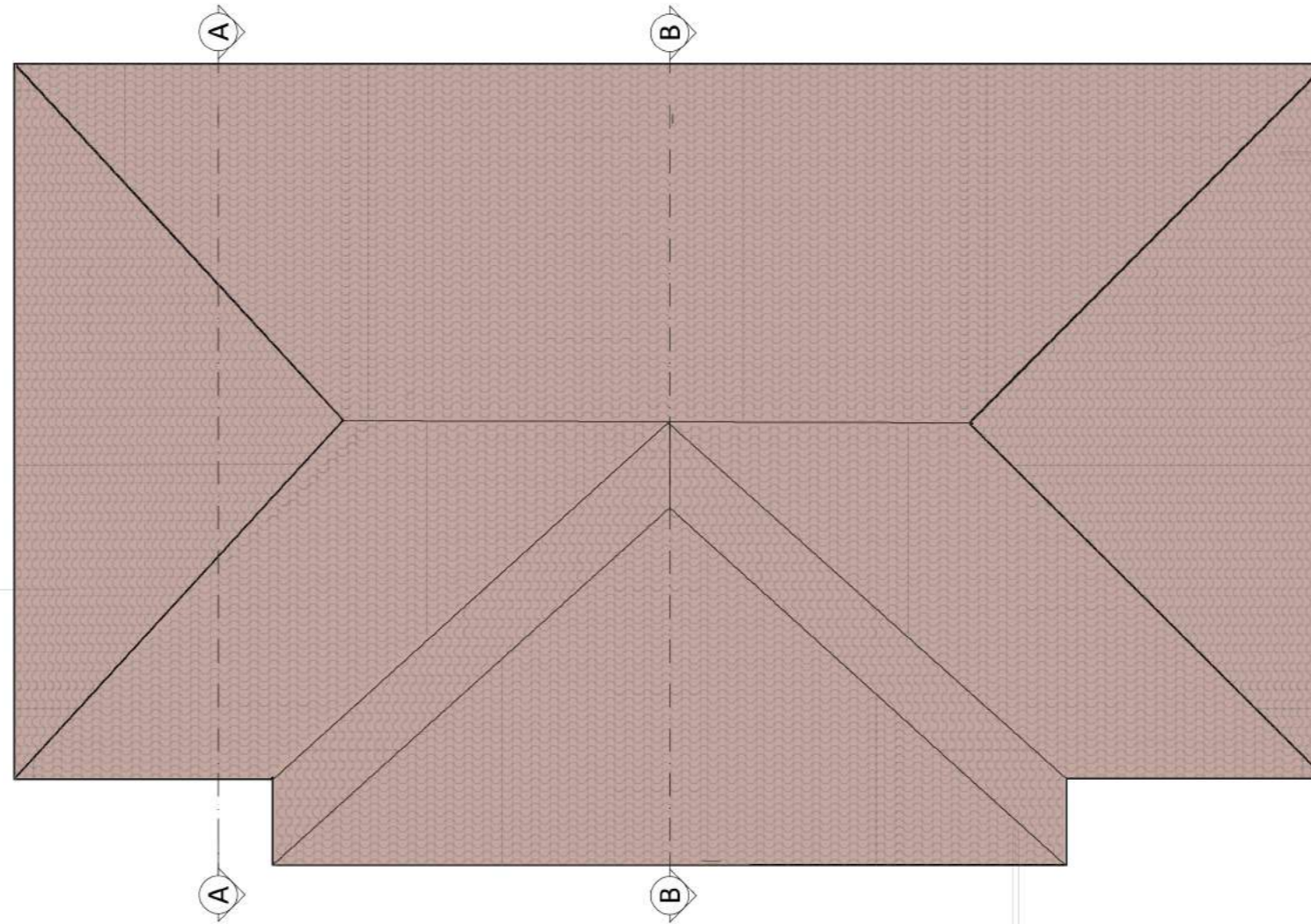
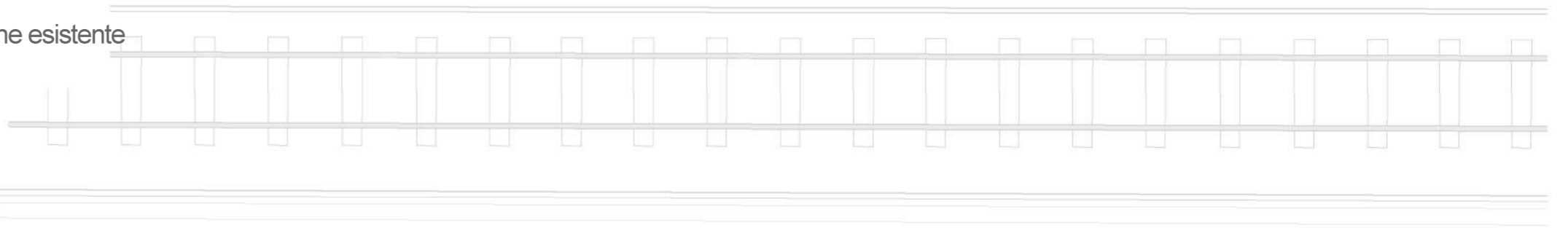
Fabbricato viaggiatori  
Piano primo - situazione esistente  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



Fabbricato viaggiatori  
Pianta copertura - situazione esistente  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



Prospetto Nord



Prospetto Sud



Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est

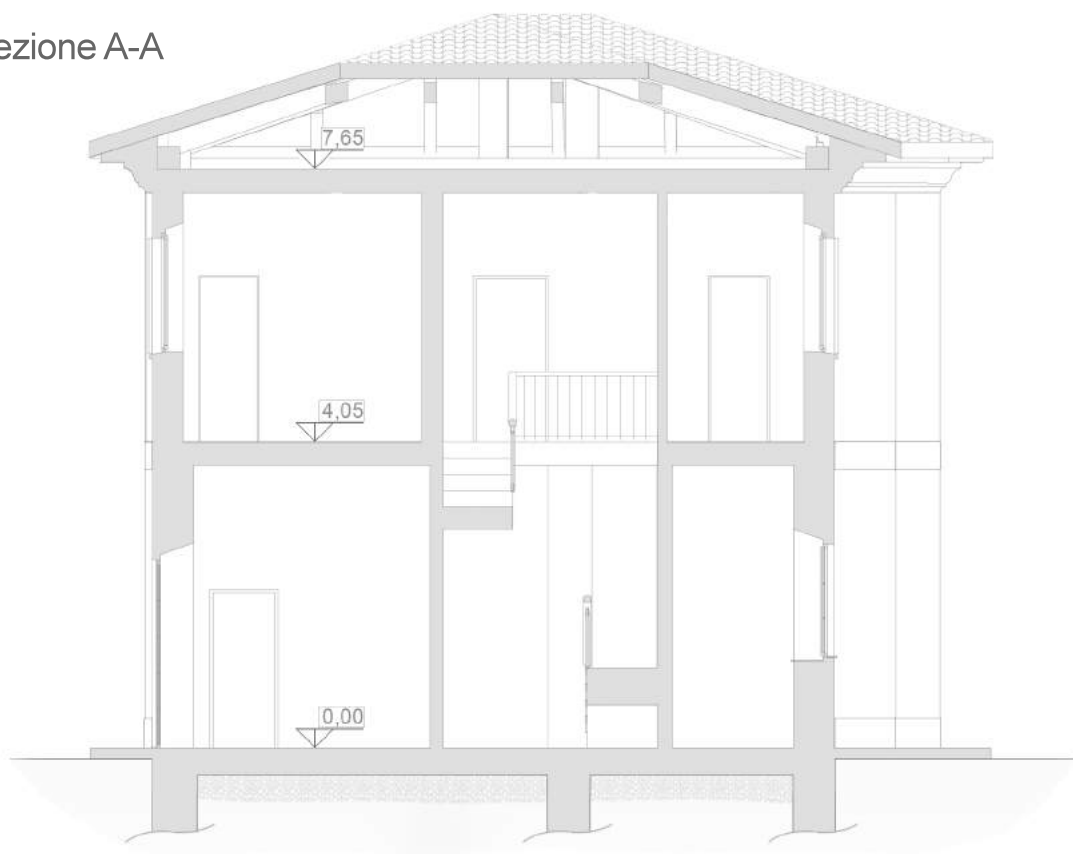


Prospetto Ovest

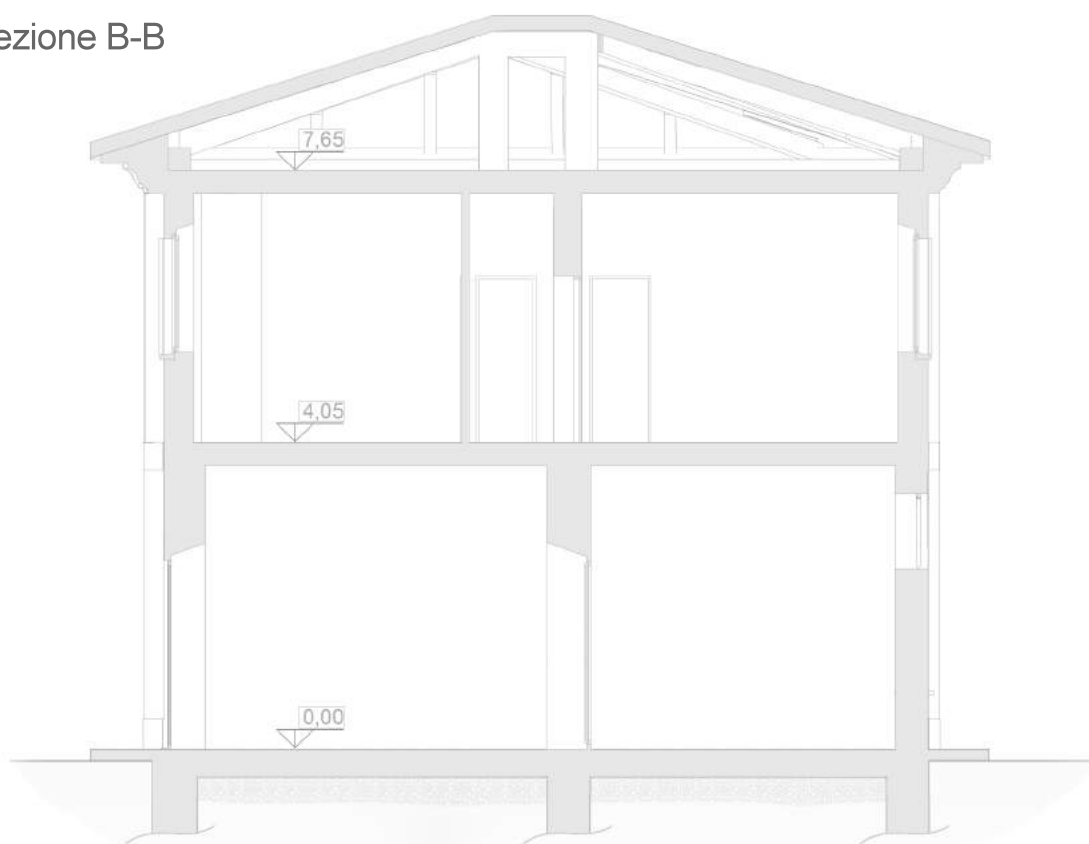


Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

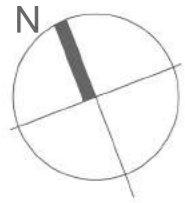
Sezione A-A



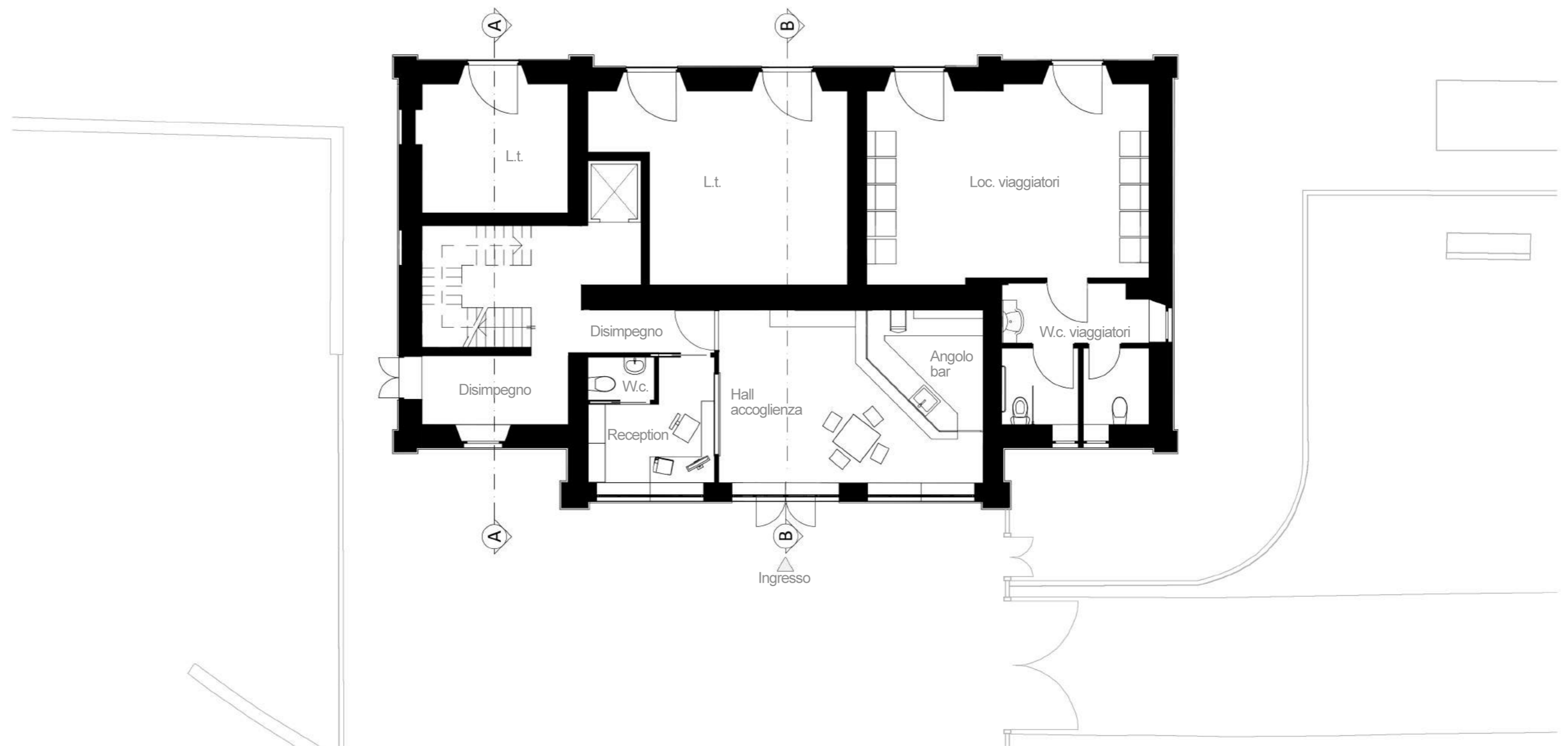
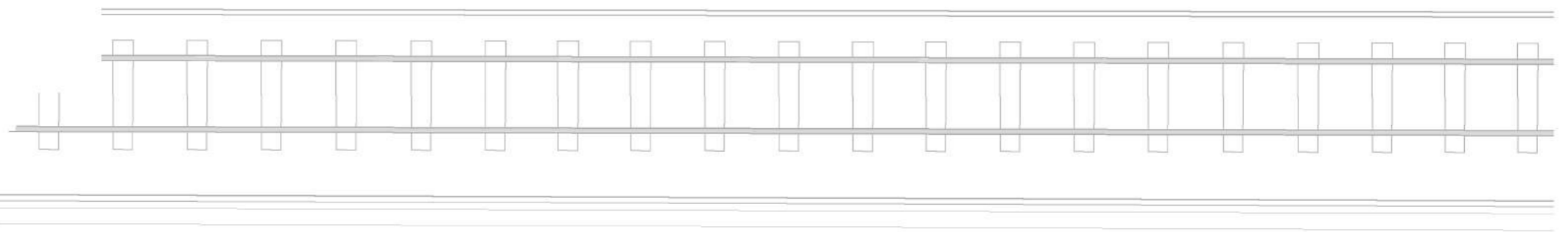
Sezione B-B



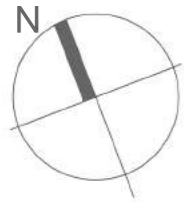
Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



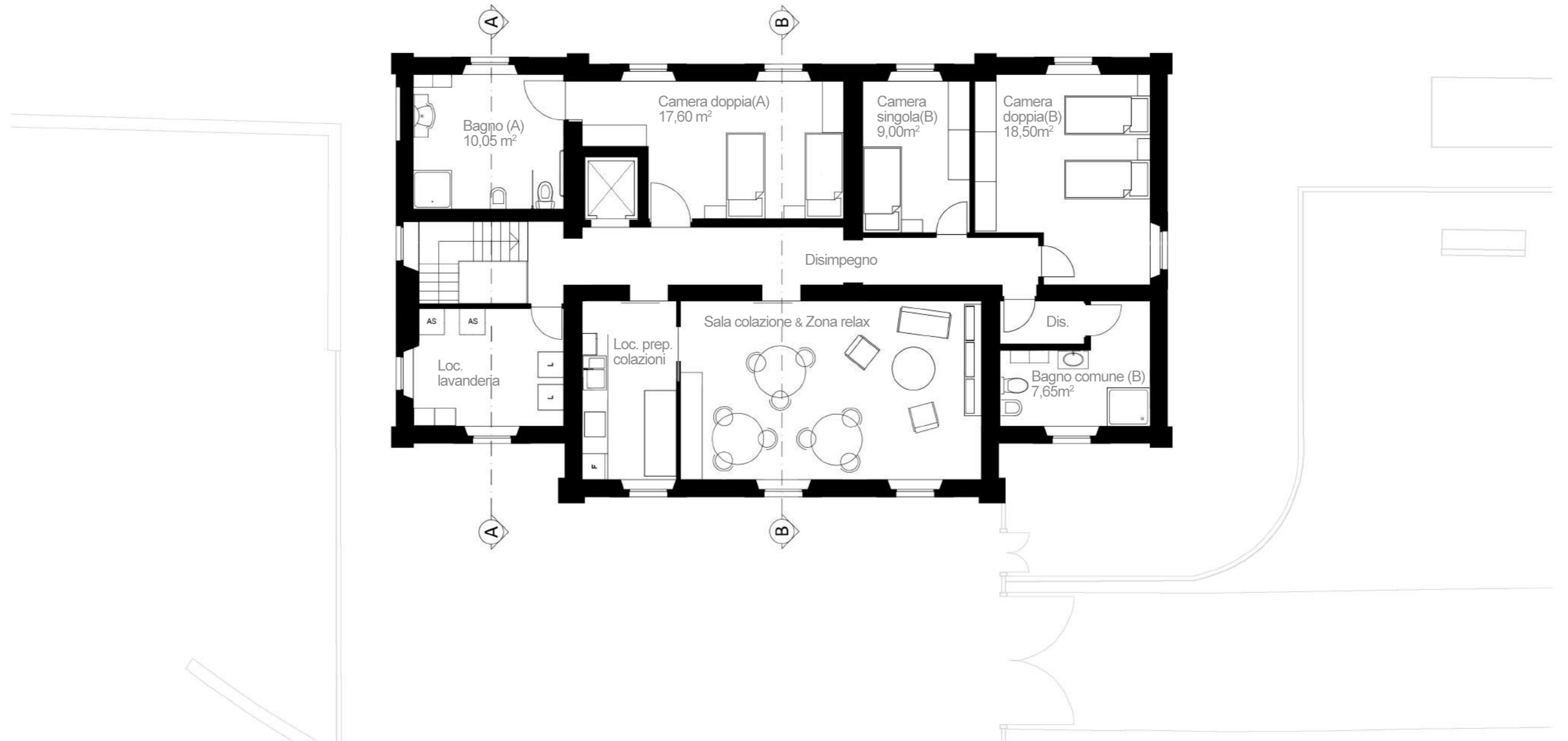
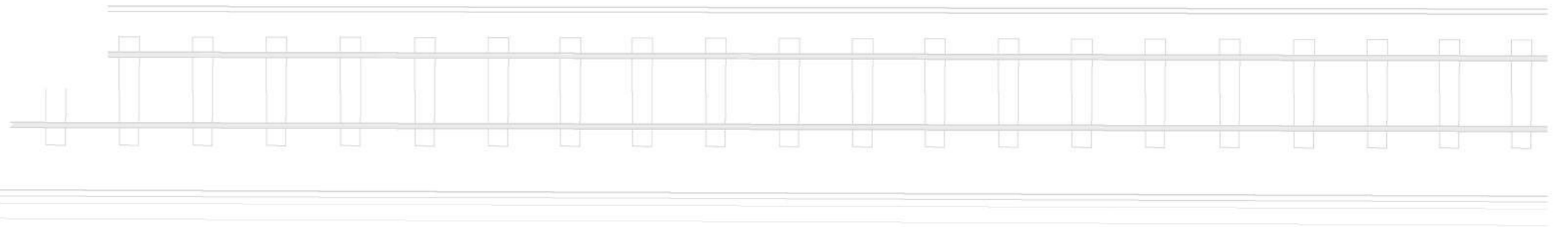
Fabbricato viaggiatori  
Piano terra - in progetto  
Scala 1:100



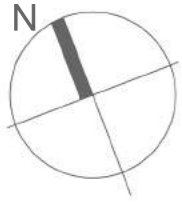
Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



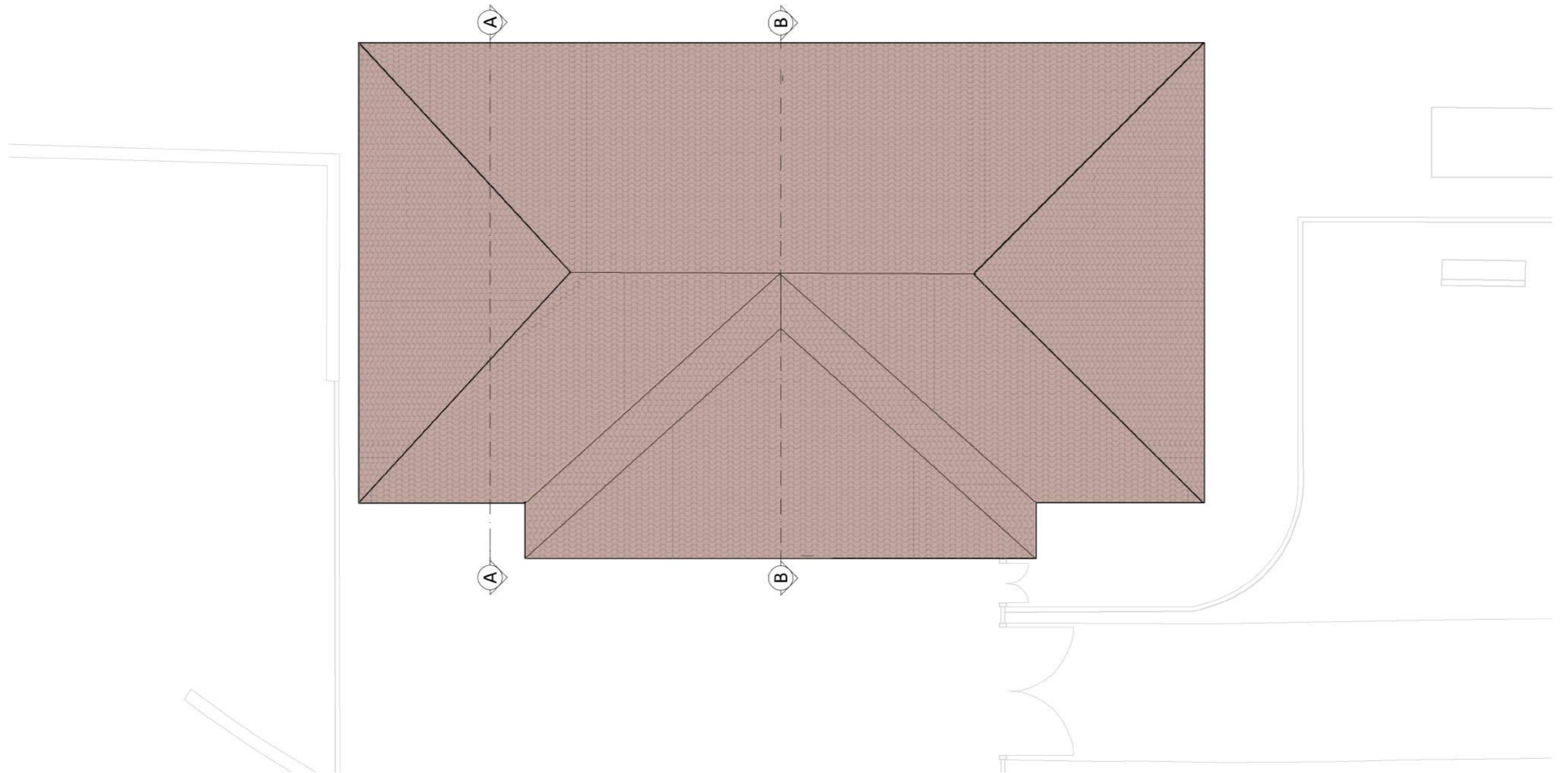
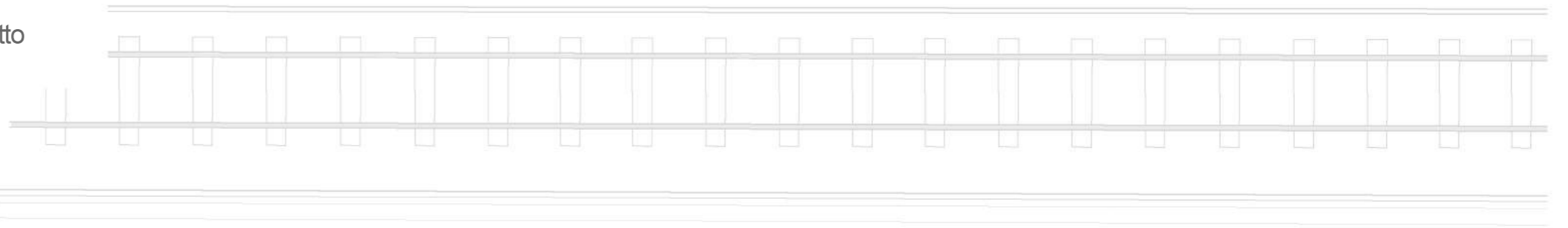
Fabbricato viaggiatori  
Piano primo - in progetto  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



Fabbricato viaggiatori  
Pianta copertura - in progetto  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord



Prospetto Sud



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est



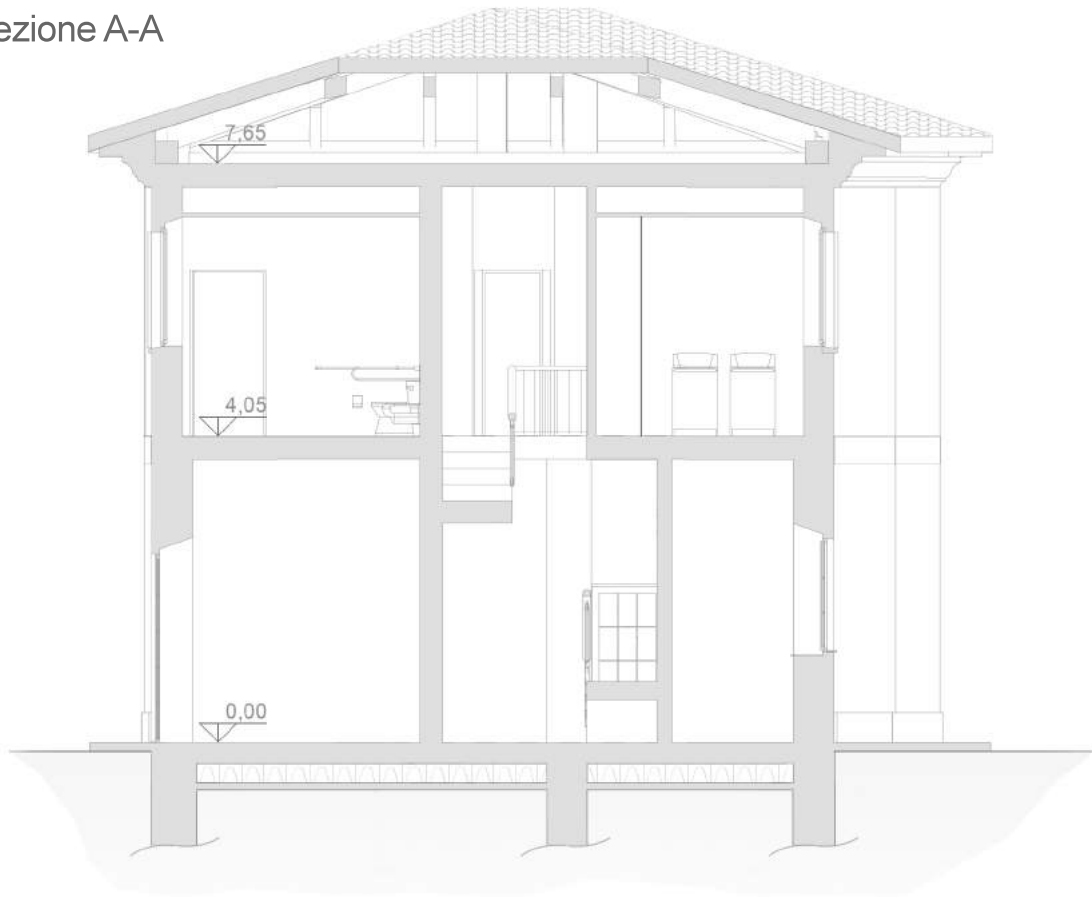
Prospetto Ovest



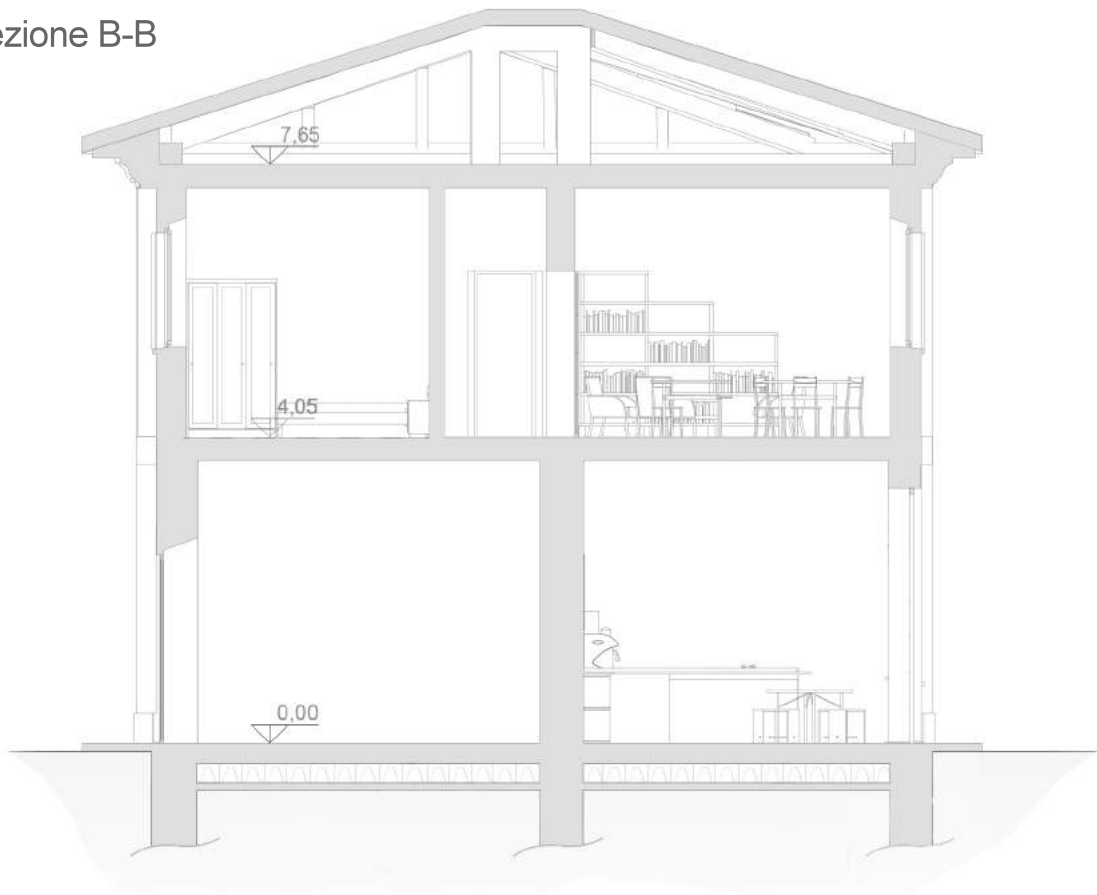
Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



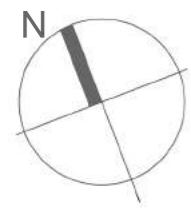
Sezione A-A



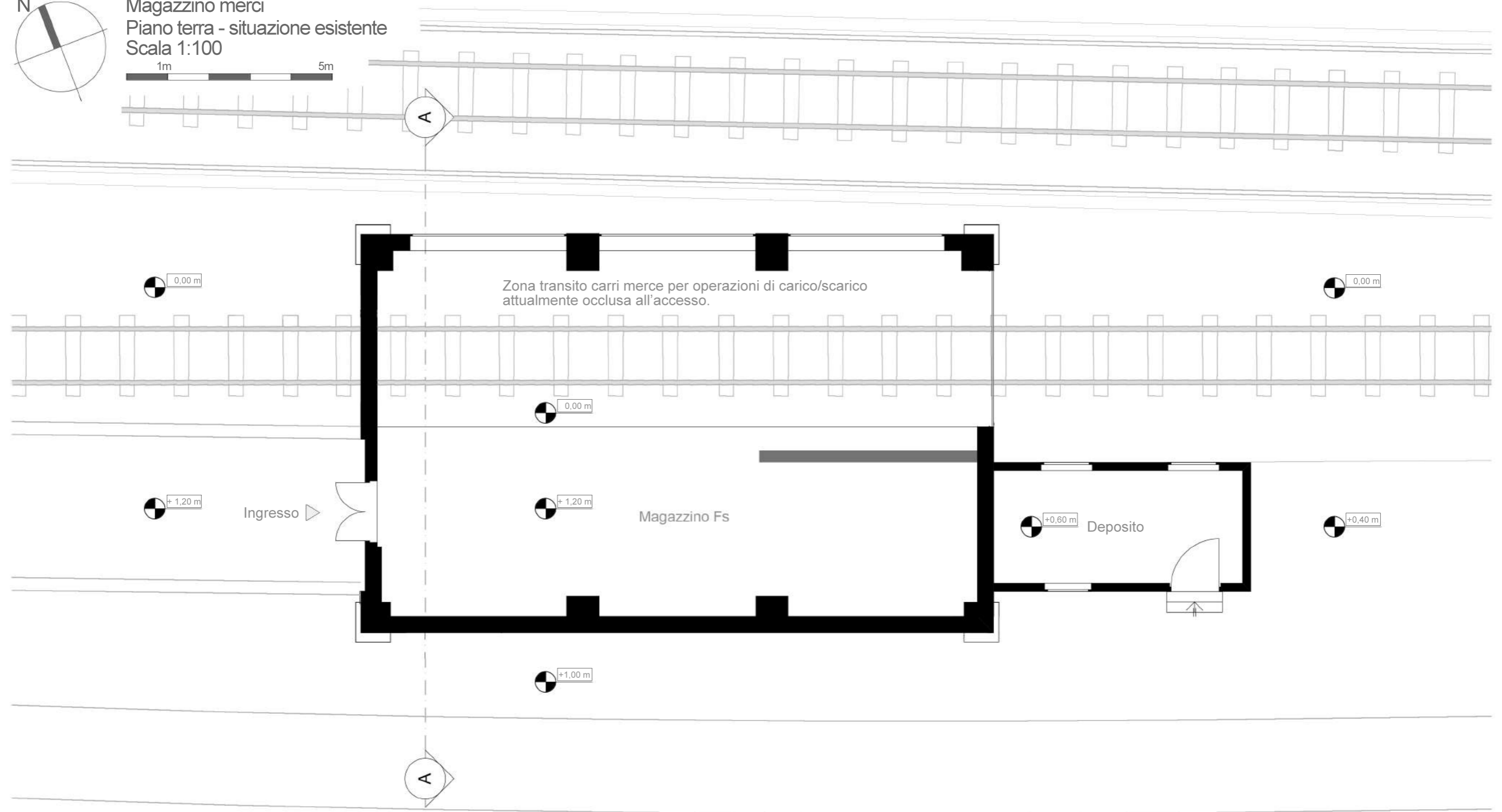
Sezione B-B



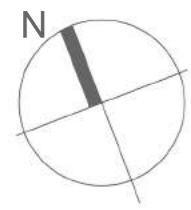
Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



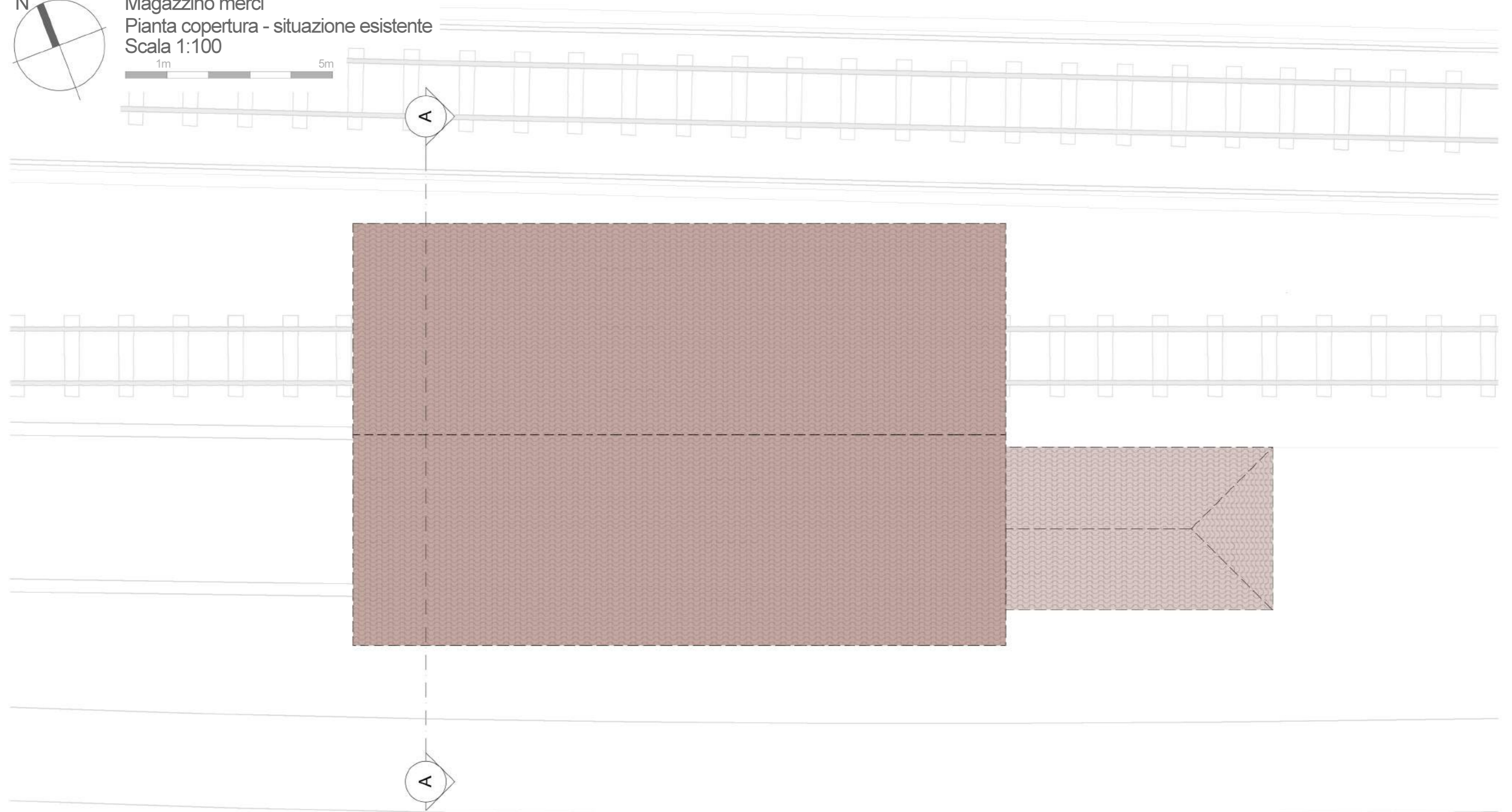
Magazzino merci  
Piano terra - situazione esistente  
Scala 1:100



Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

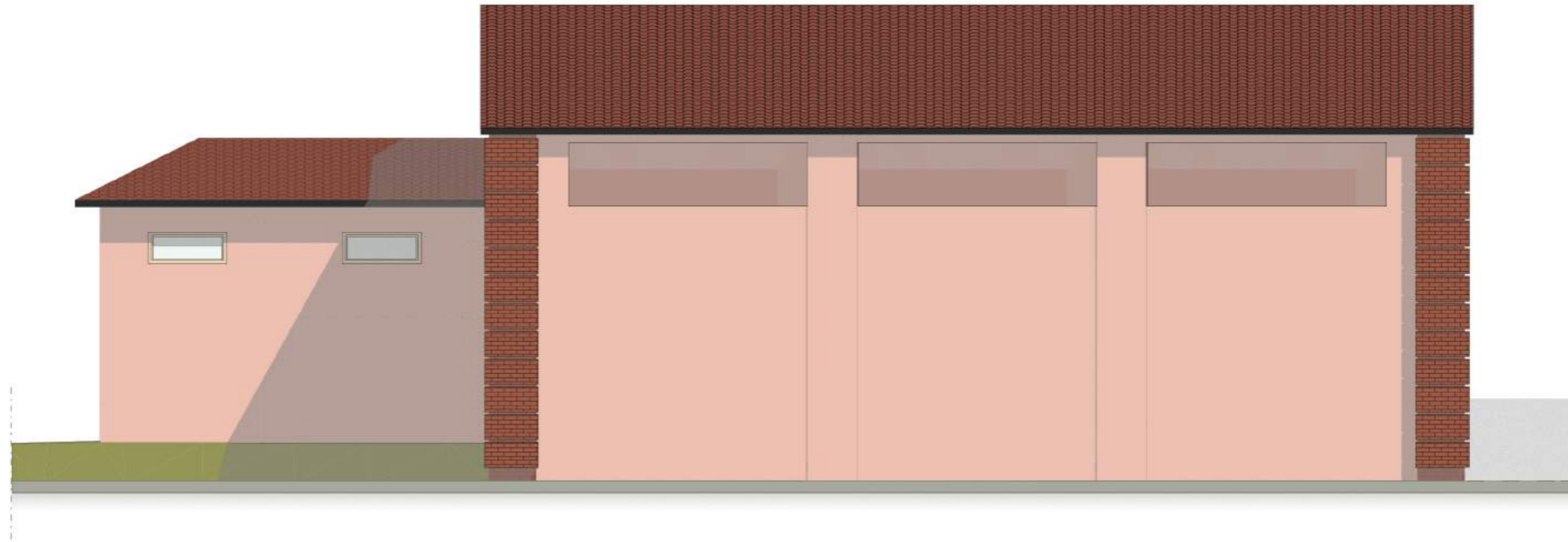


Magazzino merci  
Pianta copertura - situazione esistente  
Scala 1:100



Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord

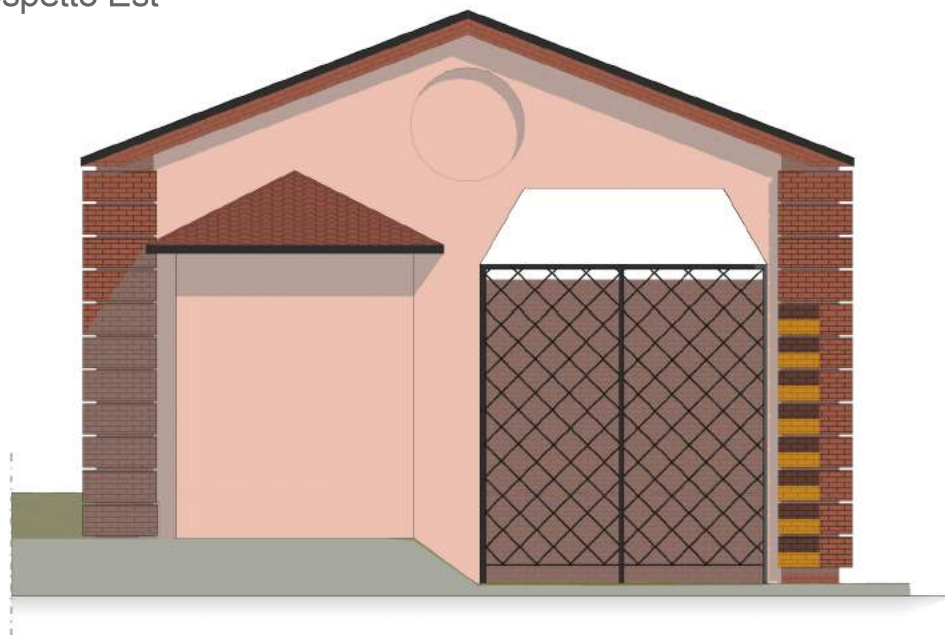


Prospetto Sud



Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est

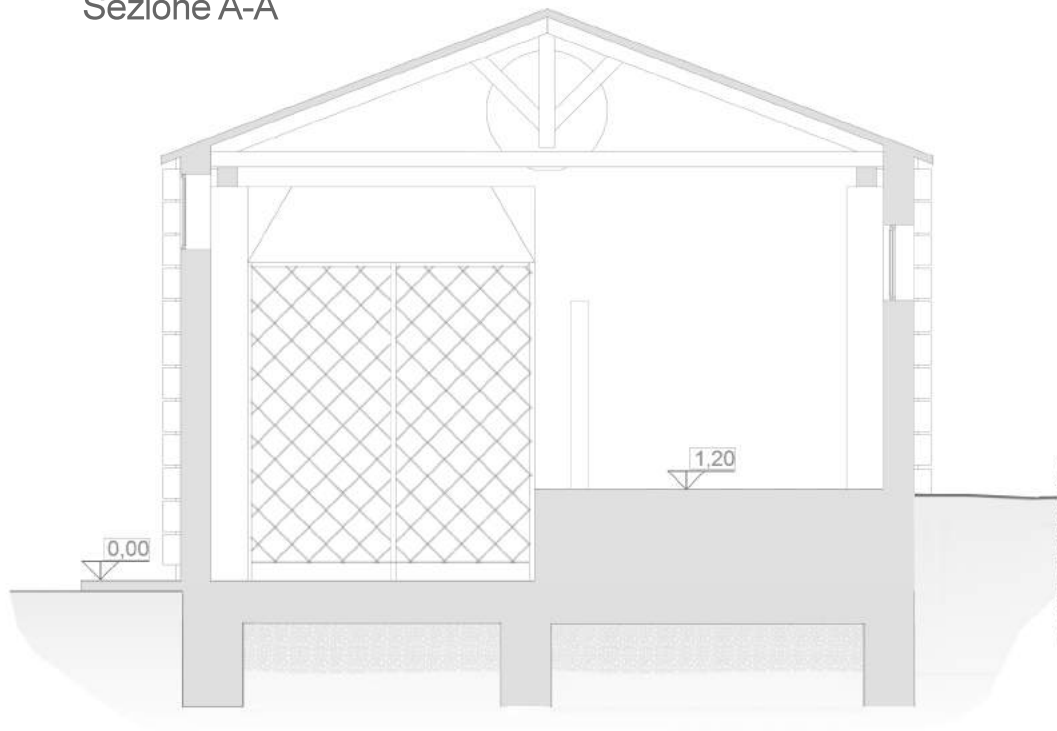


Prospetto Ovest

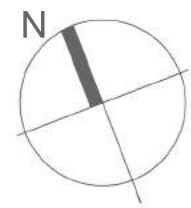


Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

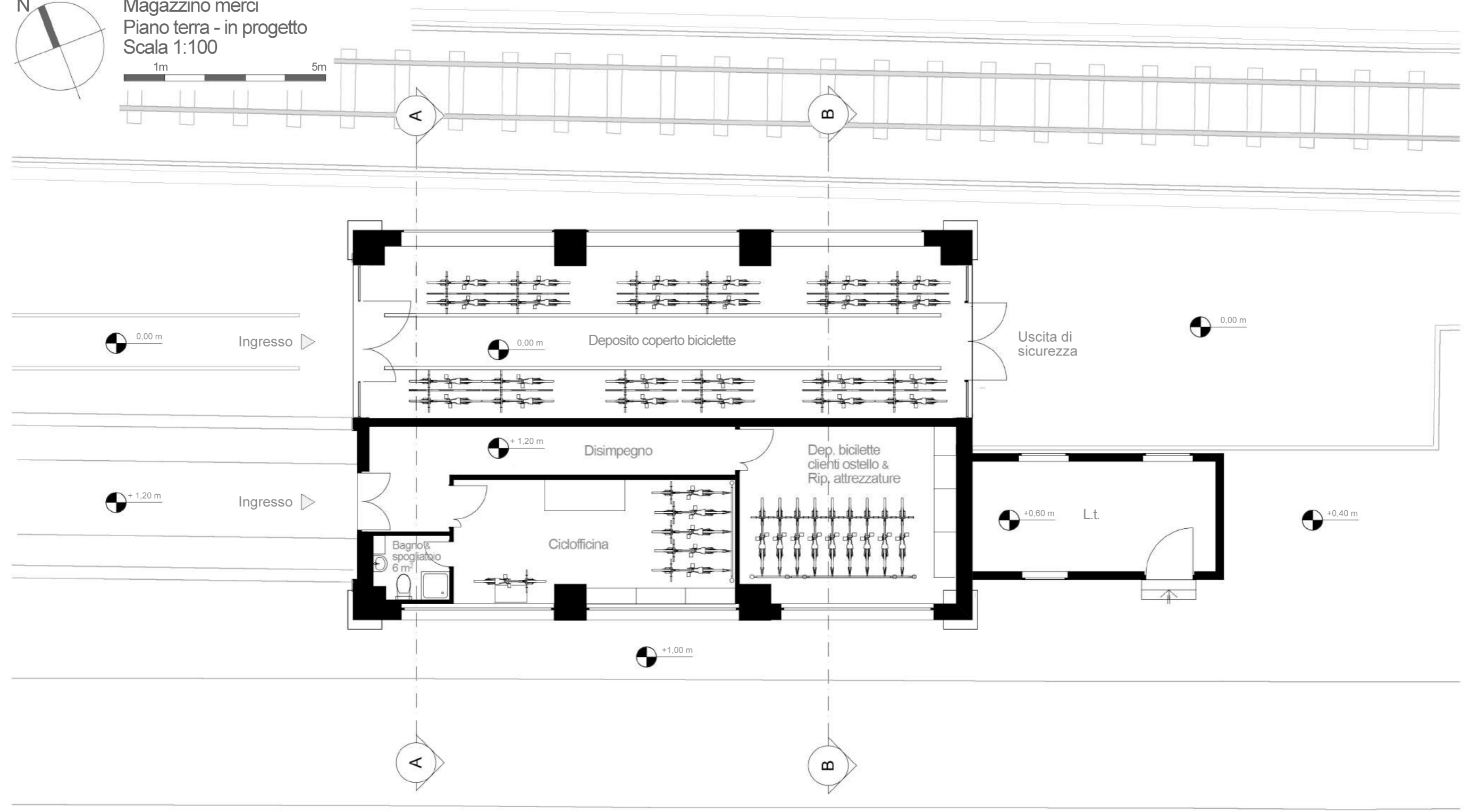
Sezione A-A



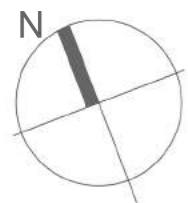
Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



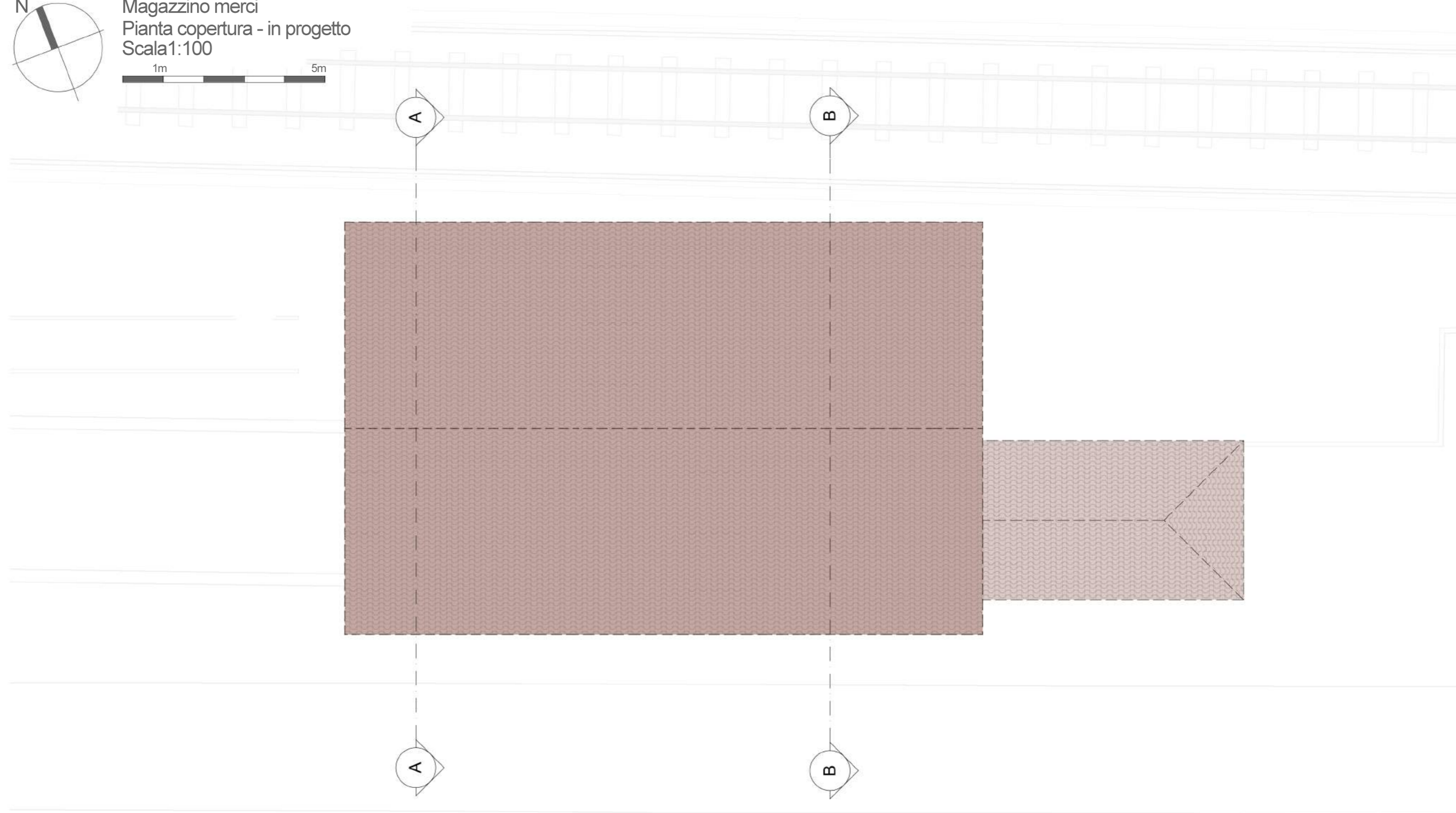
Magazzino merci  
Piano terra - in progetto  
Scala 1:100



Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



Magazzino merci  
Pianta copertura - in progetto  
Scala 1:100



Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



Prospetto Nord

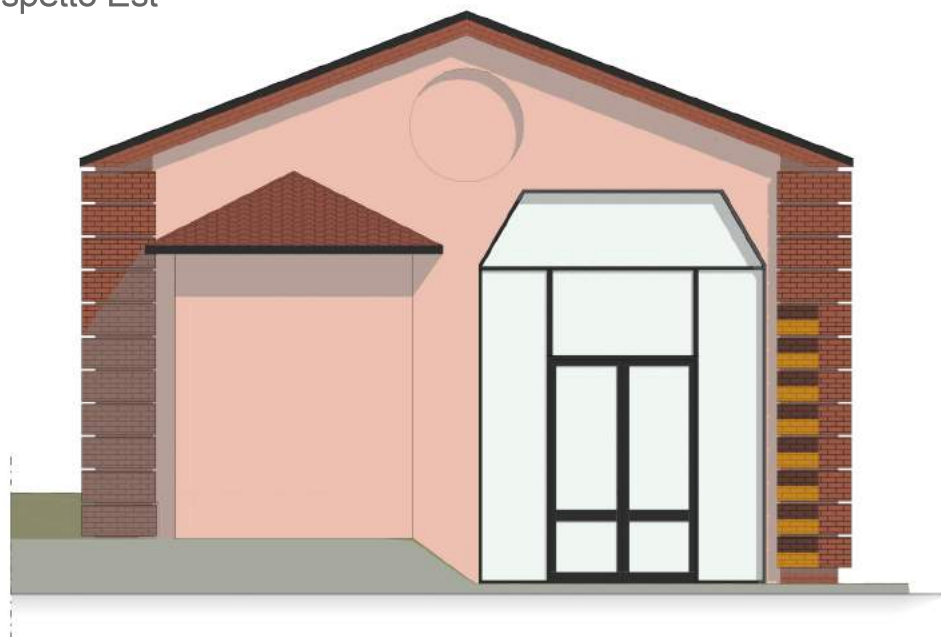


Prospetto Sud

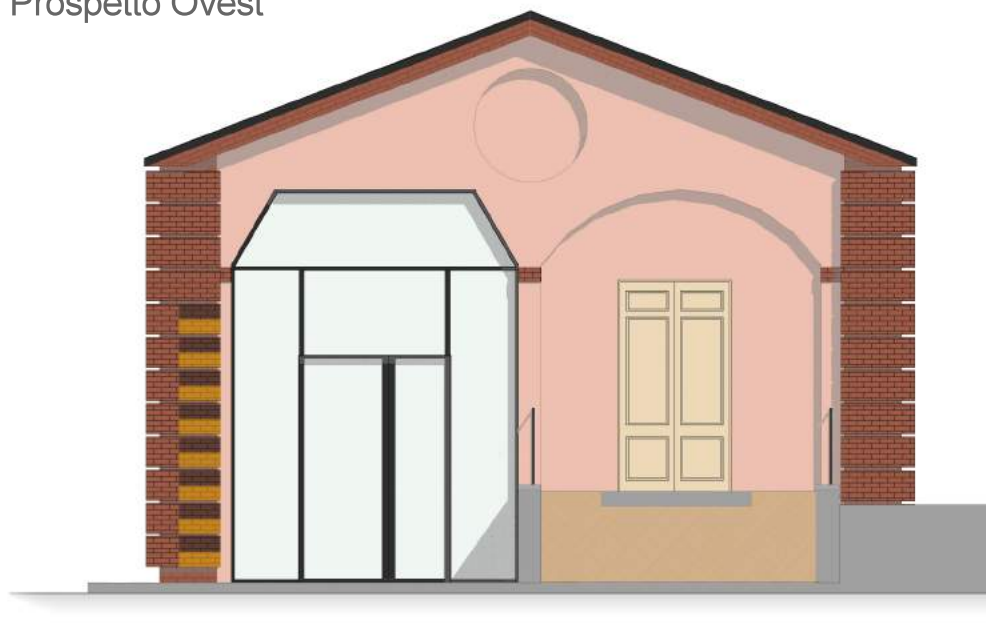


Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est



Prospetto Ovest

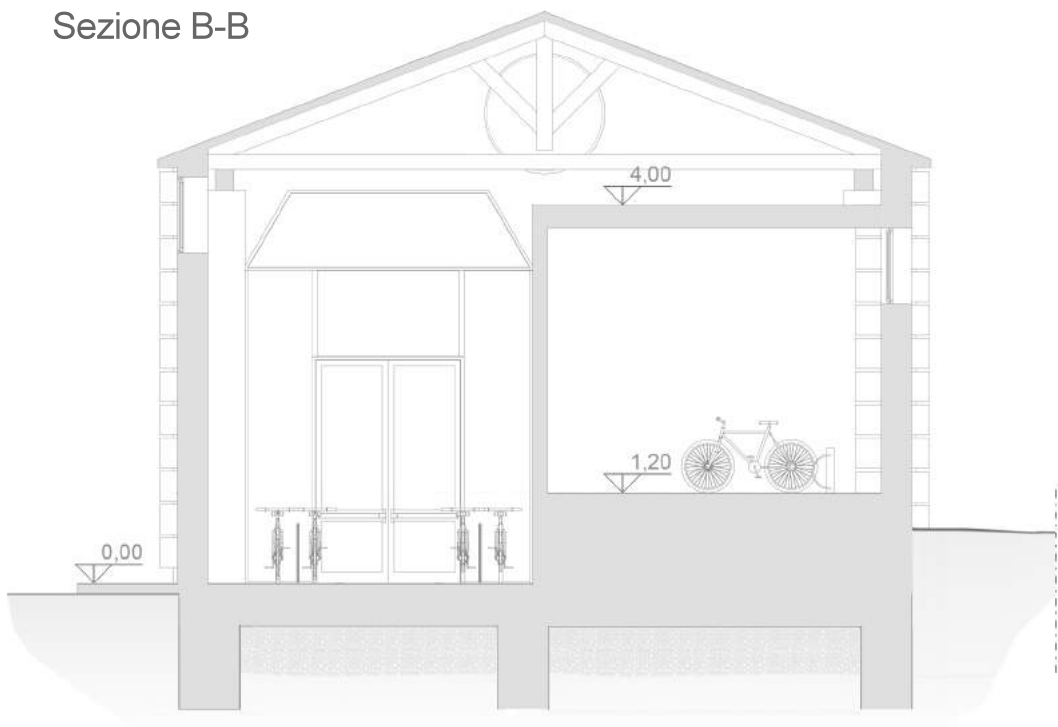


Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Sezione A-A



Sezione B-B

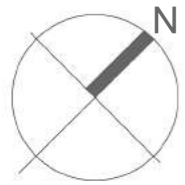


Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

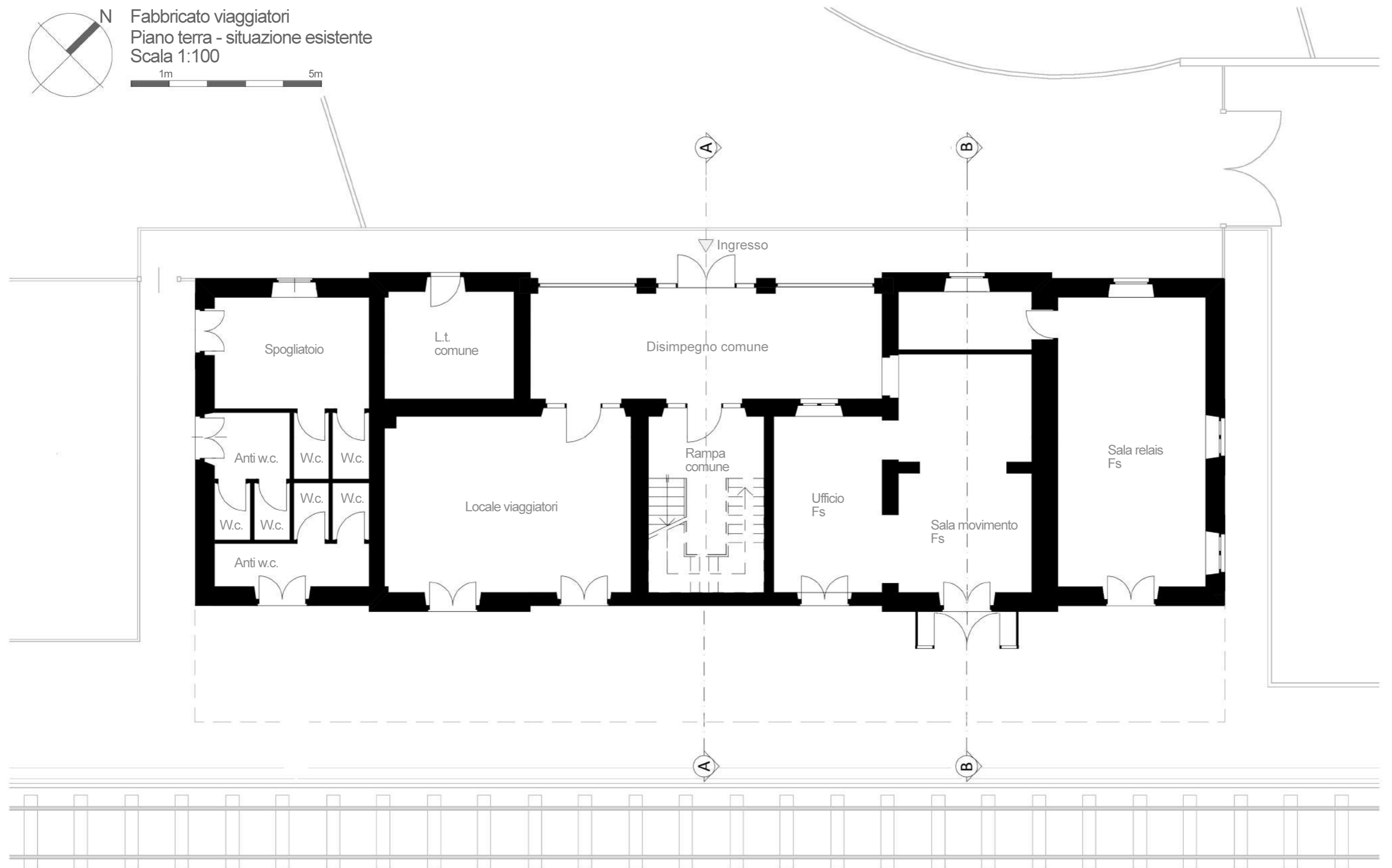
## 6.4.2 La stazione di Castagnole delle Lanze



Fotomodellazione della stazione di Castagnole delle Lanze, elaborazione dell'autore.



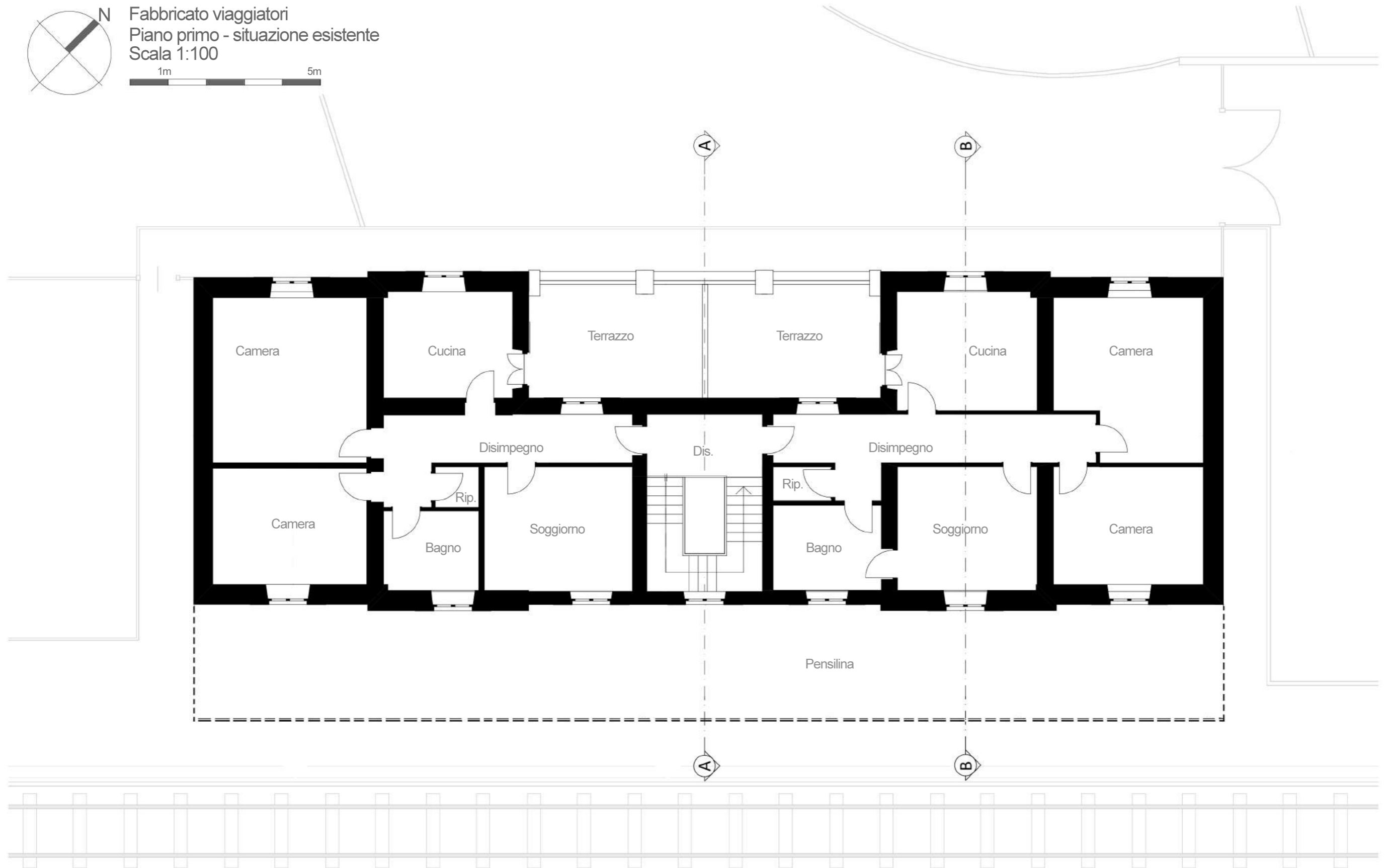
Fabbricato viaggiatori  
Piano terra - situazione esistente  
Scala 1:100



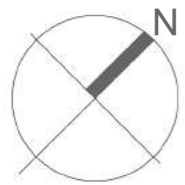
Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



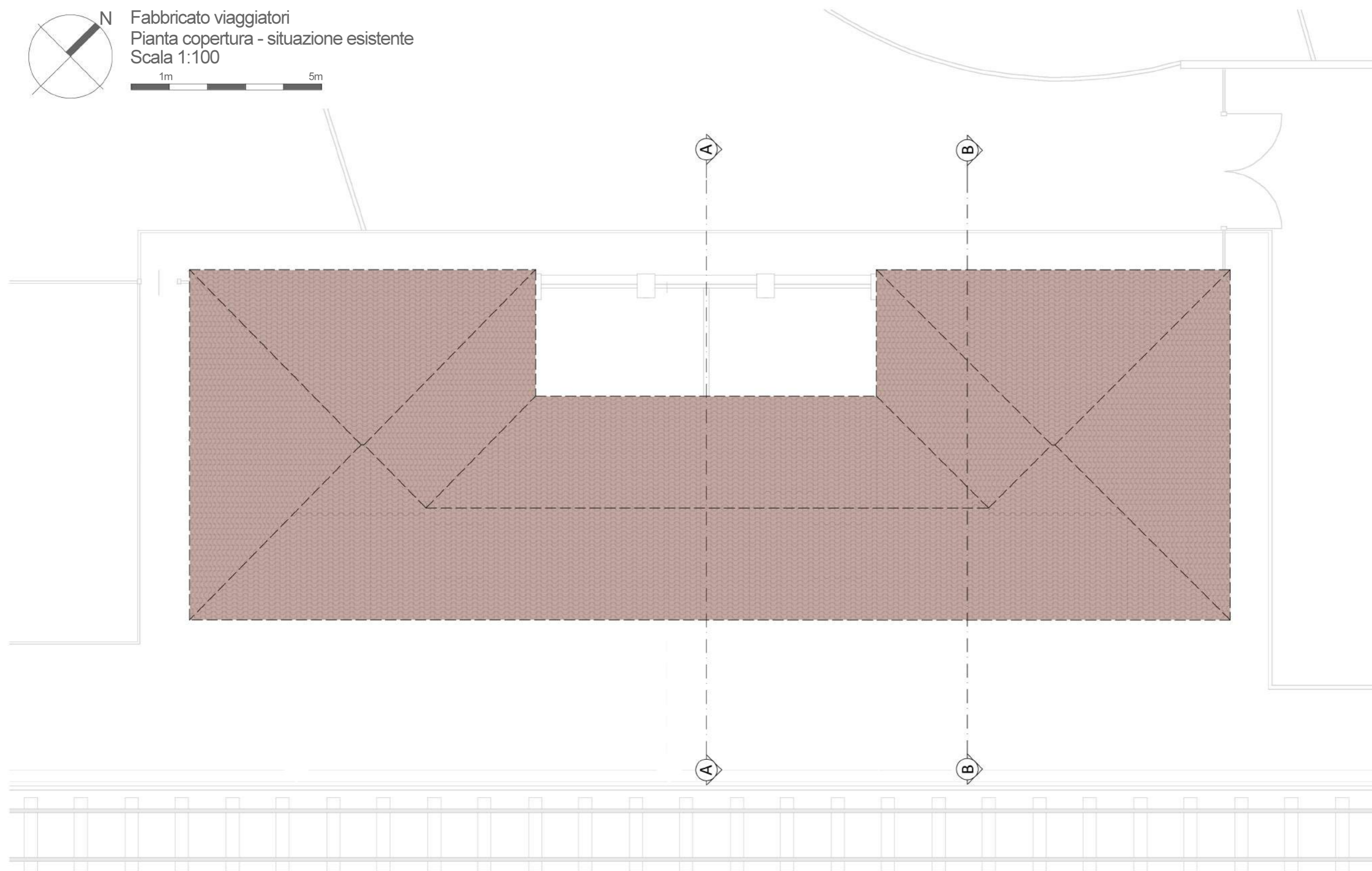
Fabbricato viaggiatori  
Piano primo - situazione esistente  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



Fabbricato viaggiatori  
Pianta copertura - situazione esistente  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord



Prospetto Sud



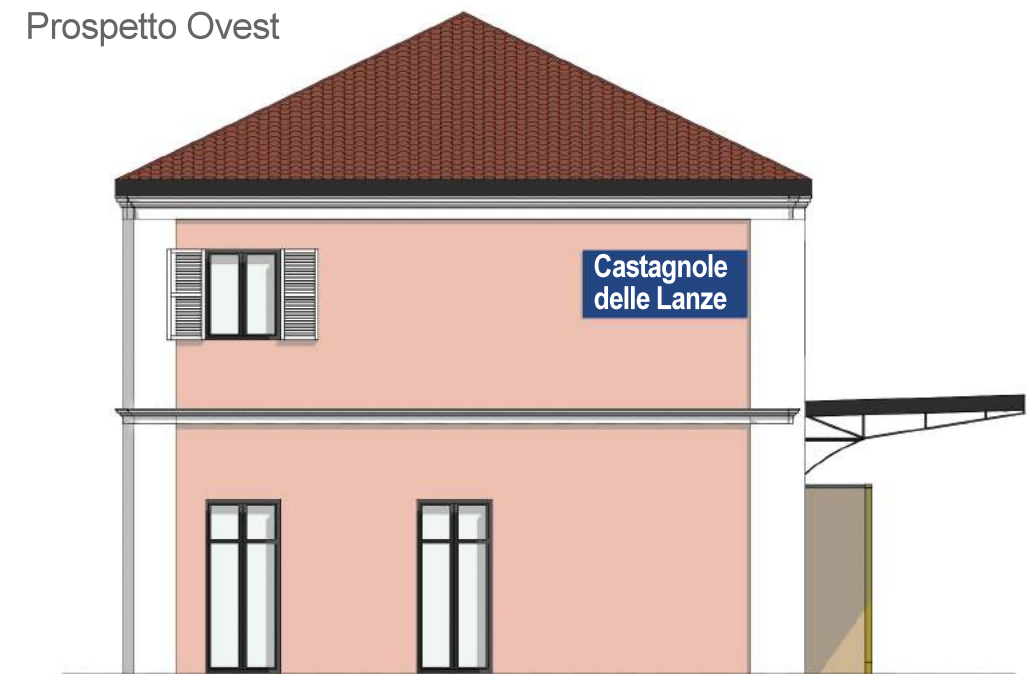
Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



Prospetto Est

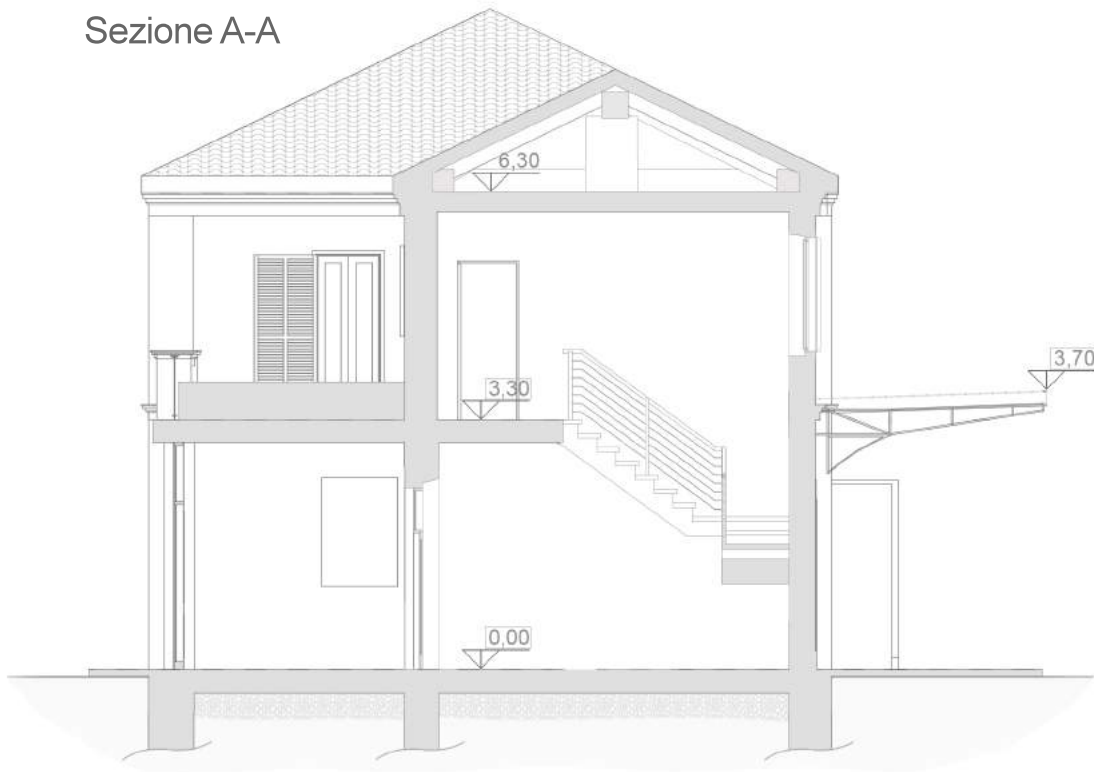


Prospetto Ovest

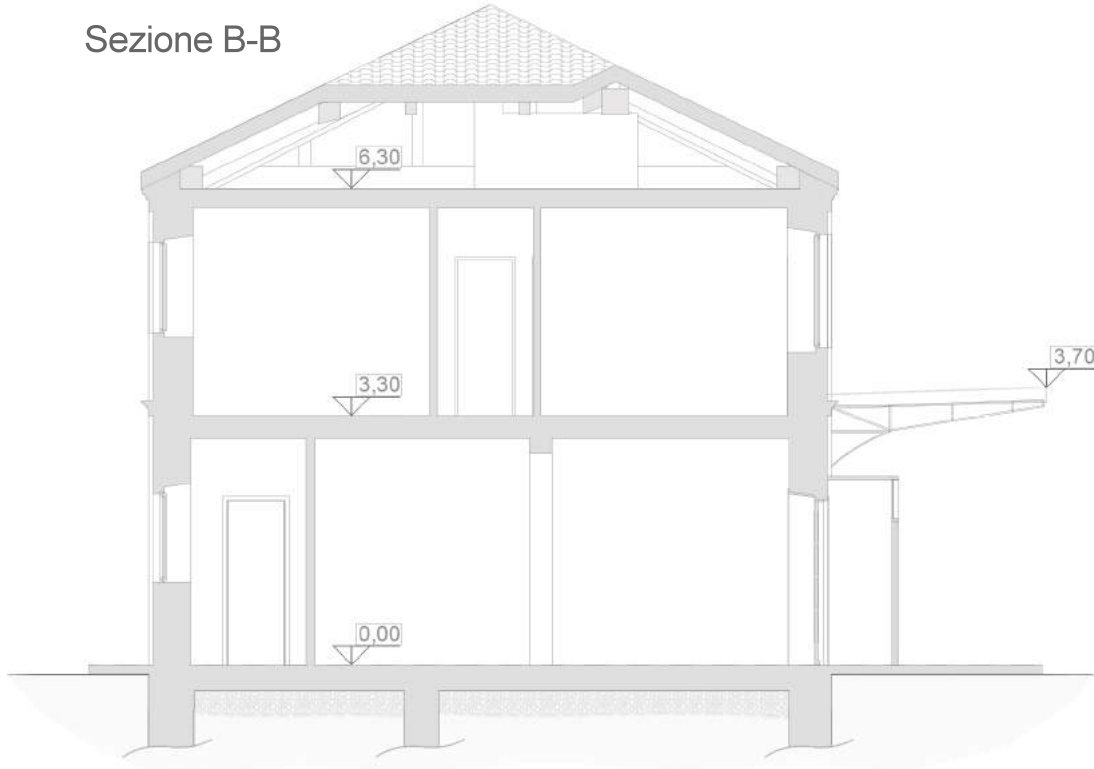


Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

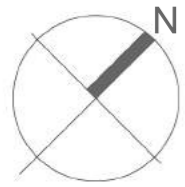
Sezione A-A



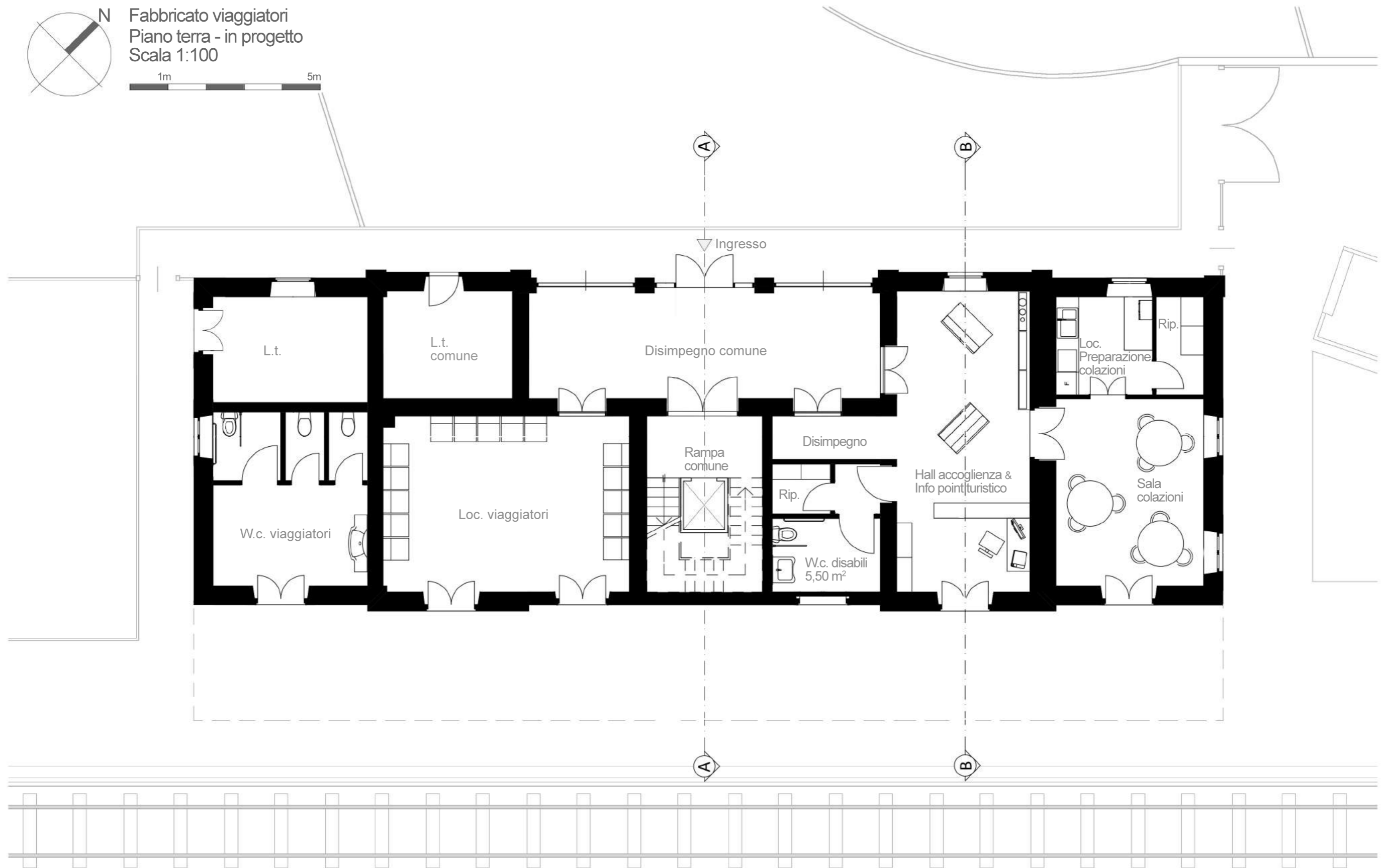
Sezione B-B



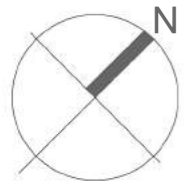
Fabbricato viaggiatori, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



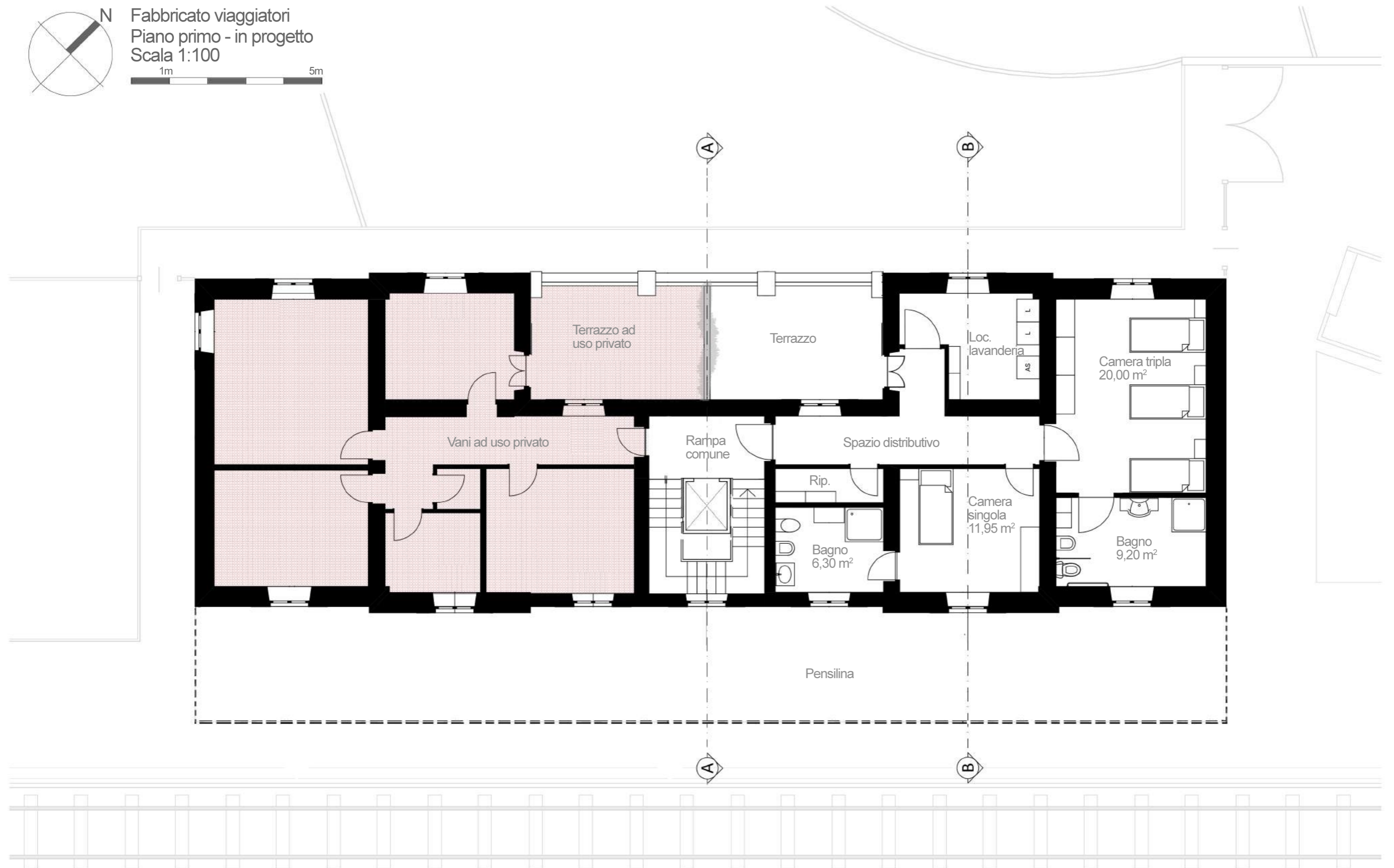
Fabbricato viaggiatori  
Piano terra - in progetto  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



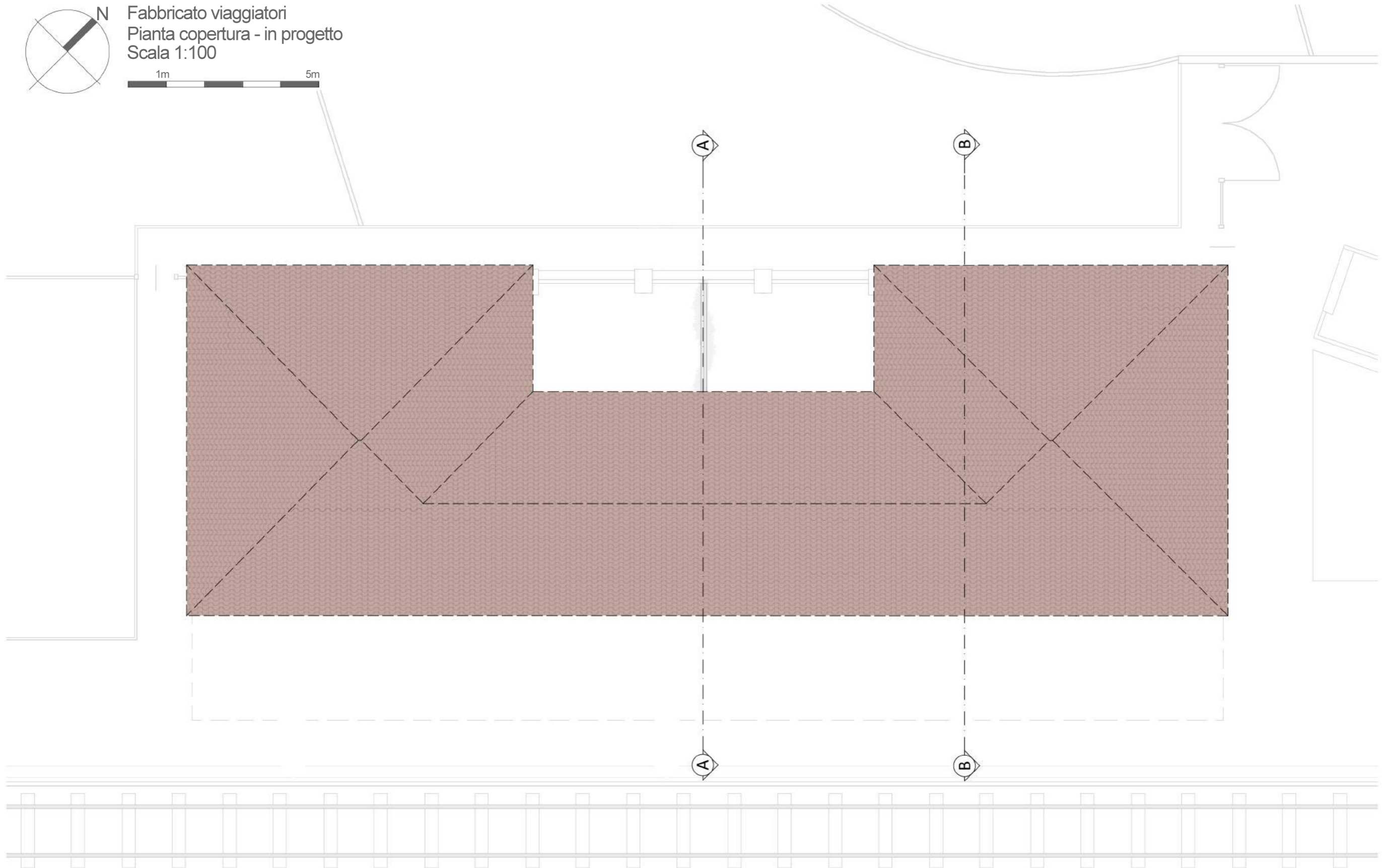
Fabbricato viaggiatori  
Piano primo - in progetto  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, uno dei due alloggi risulta tutt'ora abitato da ex personale ferroviario, elaborazione dell'autore.



Fabbricato viaggiatori  
Pianta copertura - in progetto  
Scala 1:100



Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord

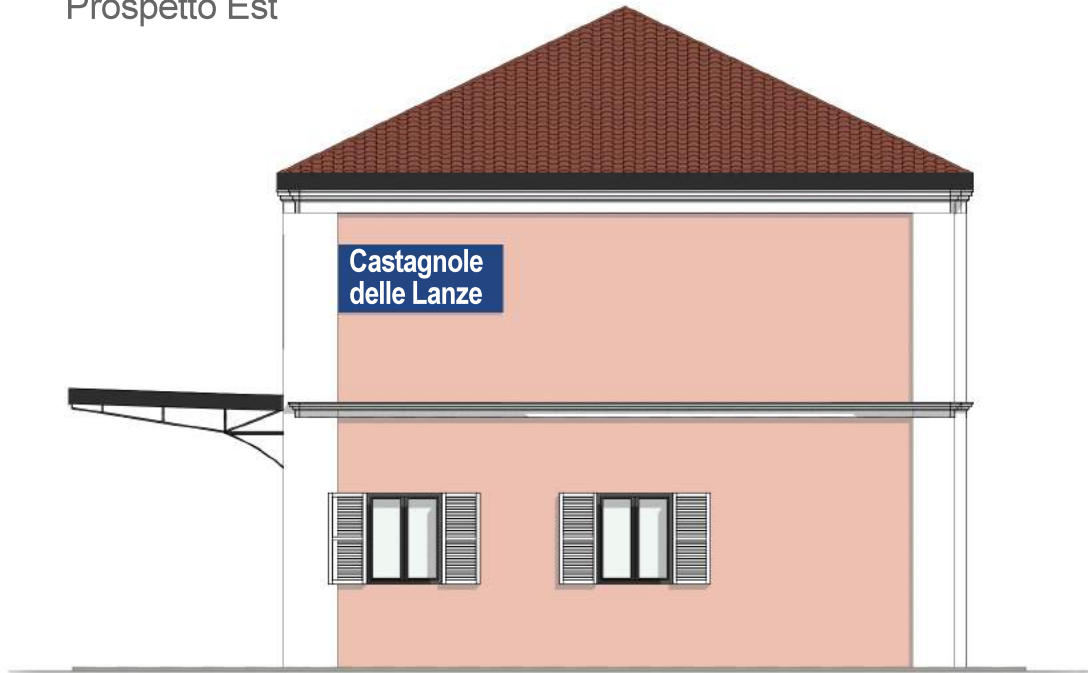


Prospetto Sud

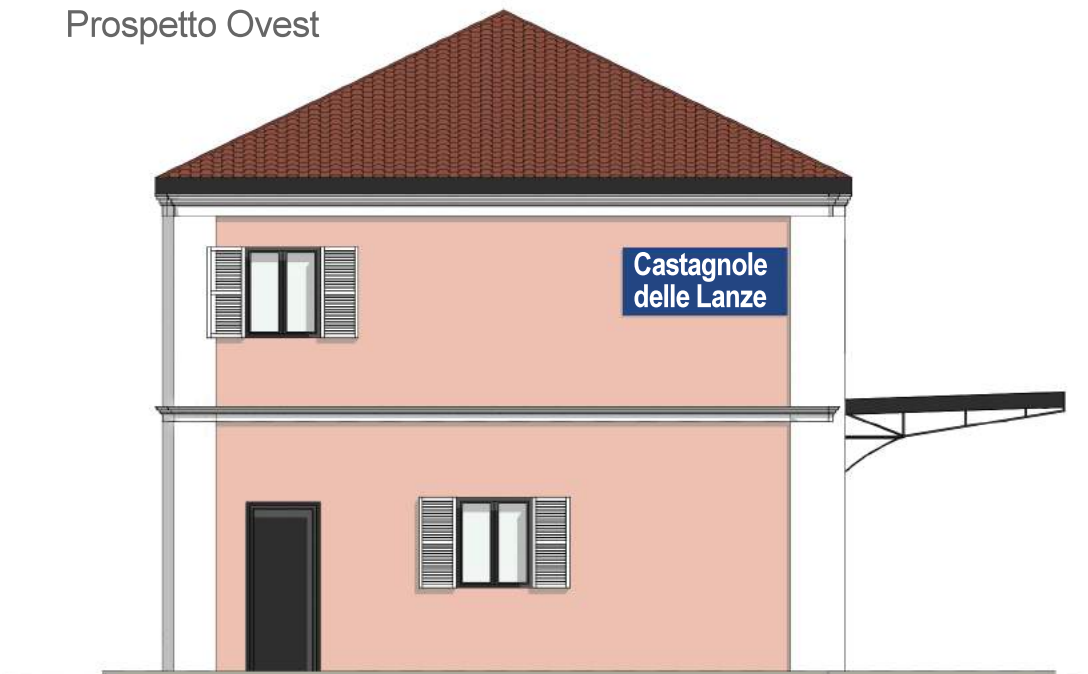


Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est

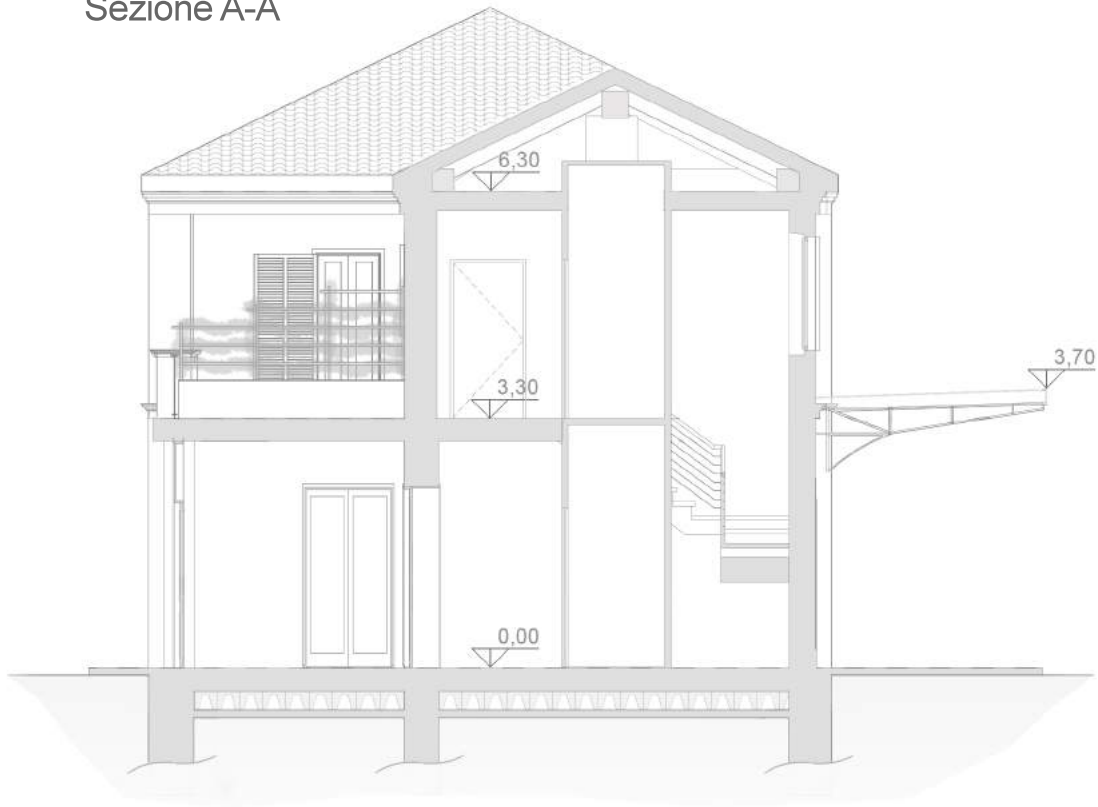


Prospetto Ovest

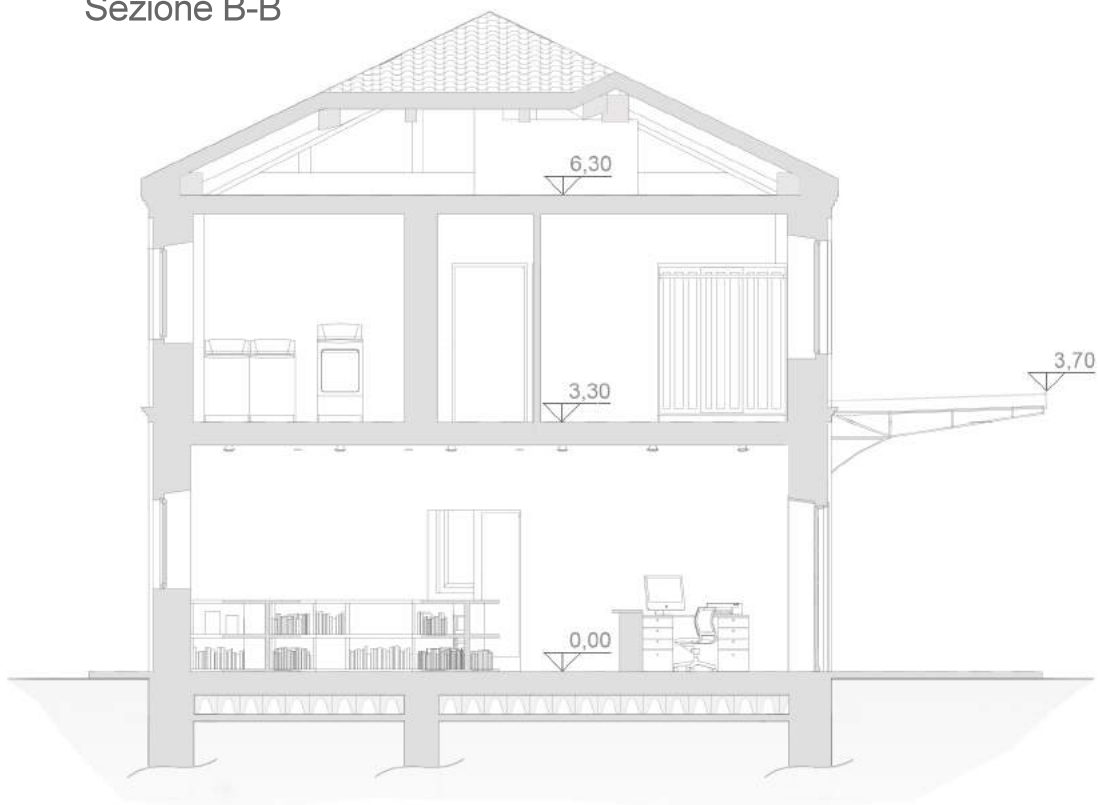


Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Sezione A-A

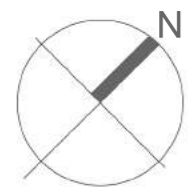


Sezione B-B

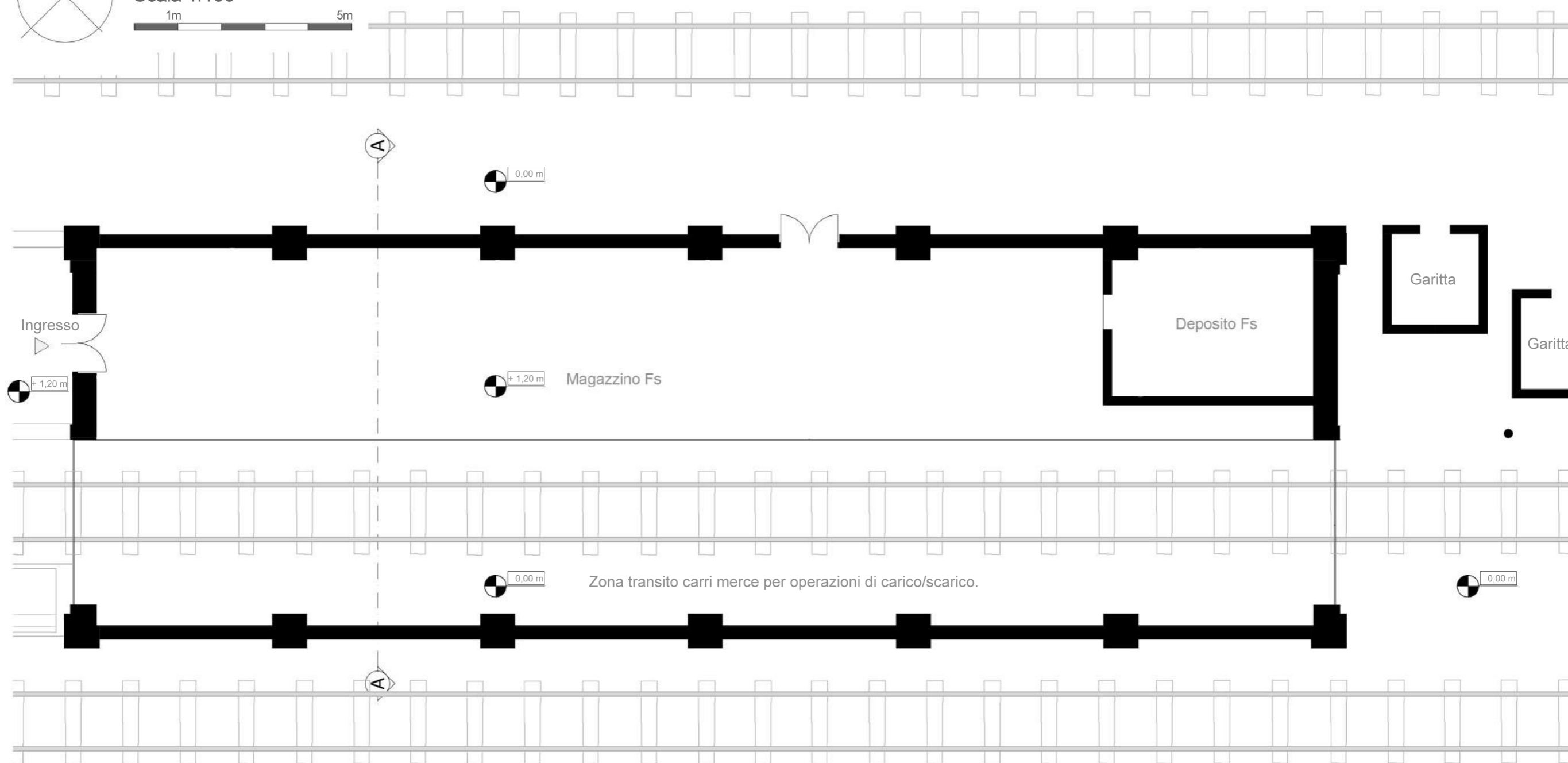


Fabbricato viaggiatori, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

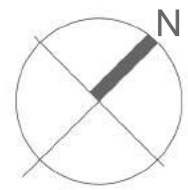




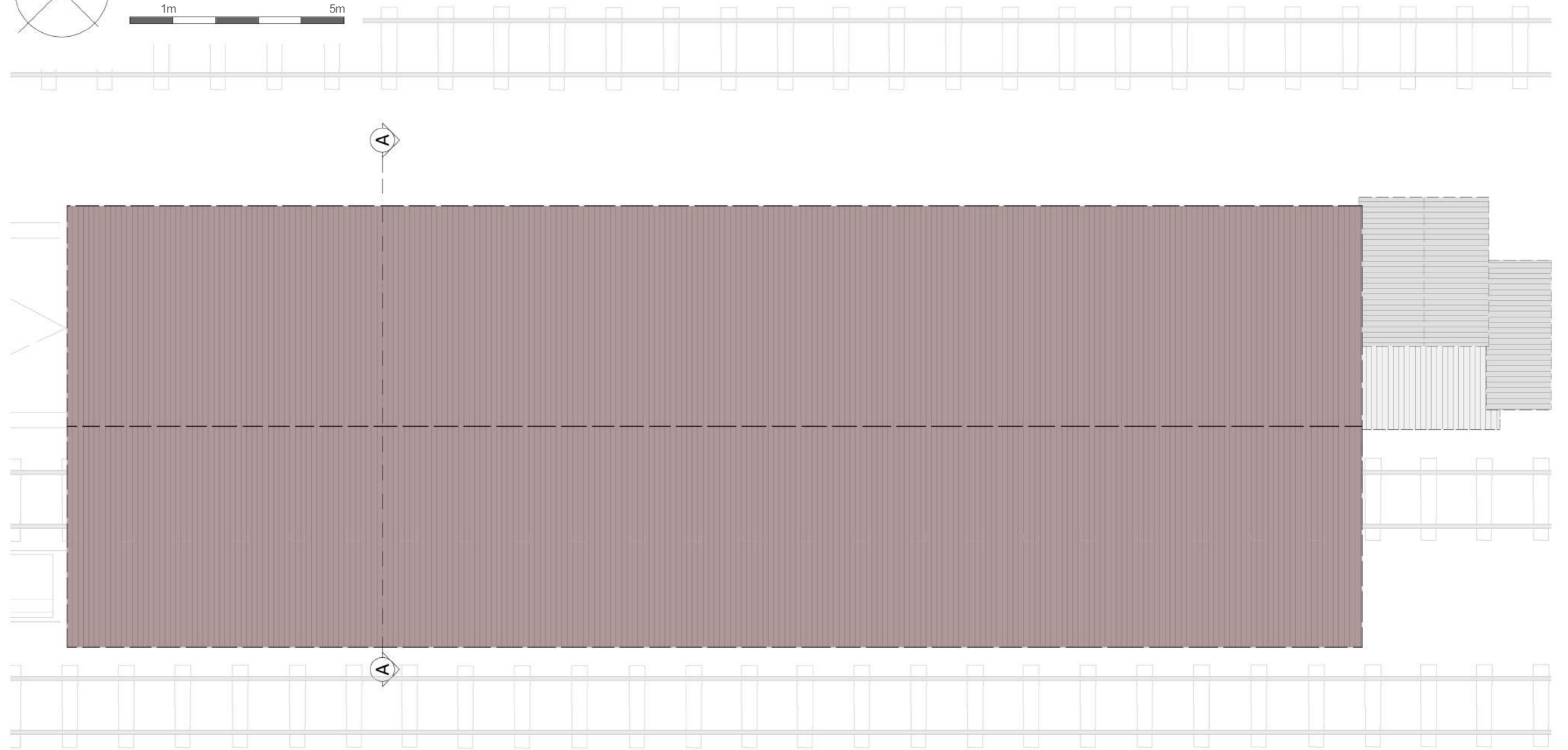
Magazzino merci  
Piano terra - situazione esistente  
Scala 1:100



Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

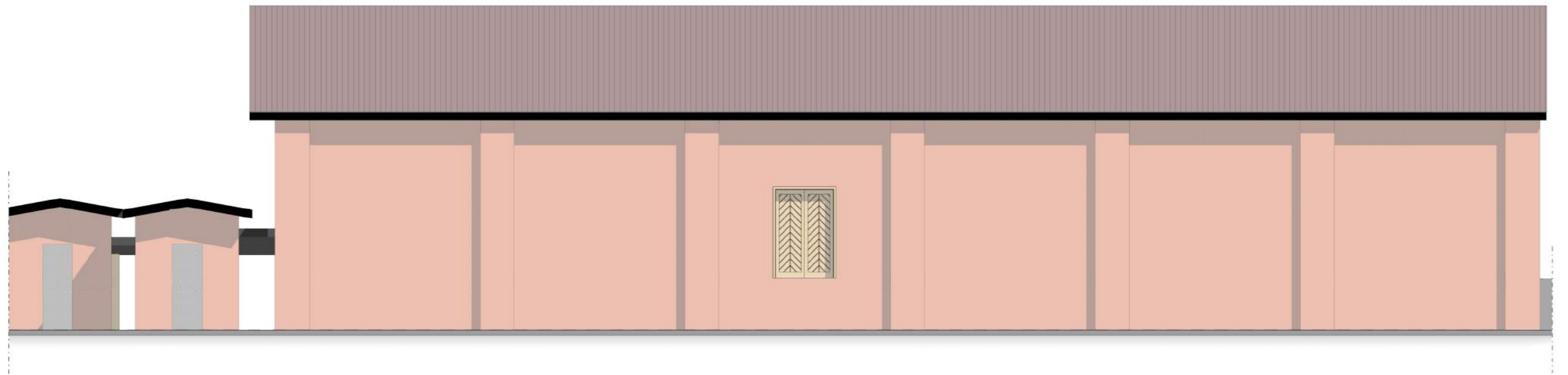


Magazzino merci  
Pianta copertura - situazione esistente  
Scla 1:100

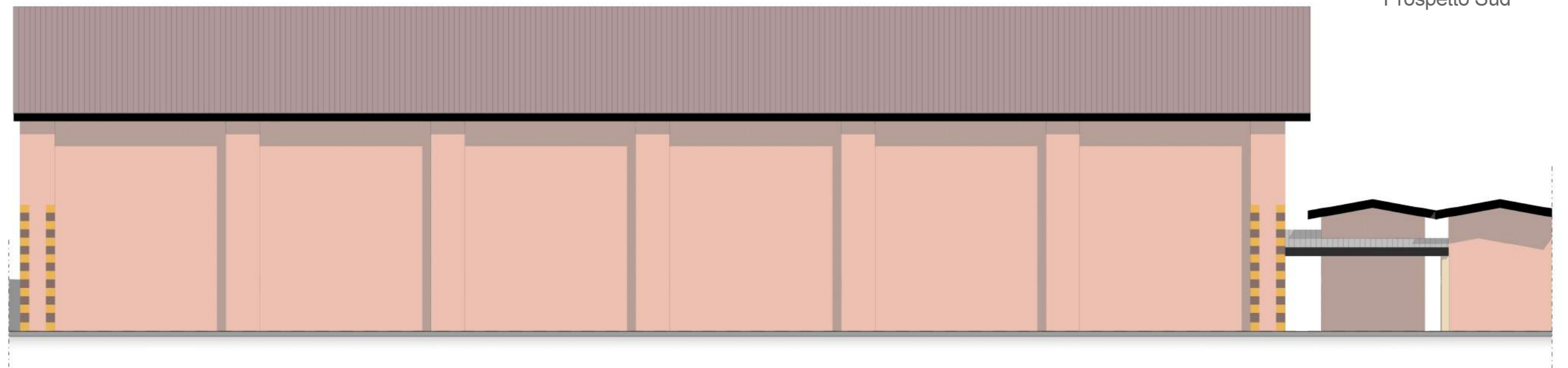


Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord

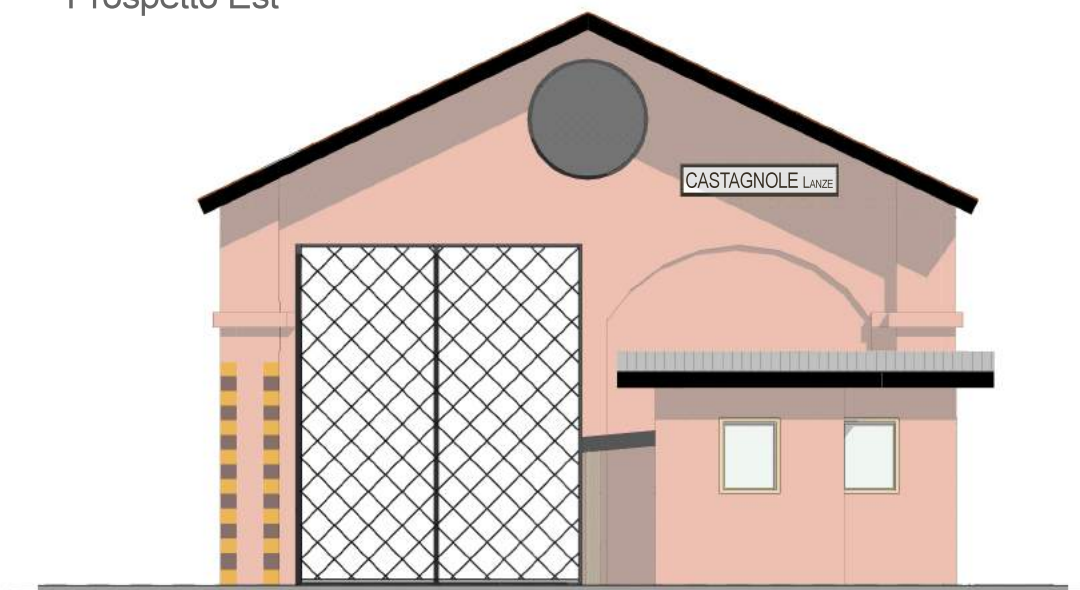


Prospetto Sud

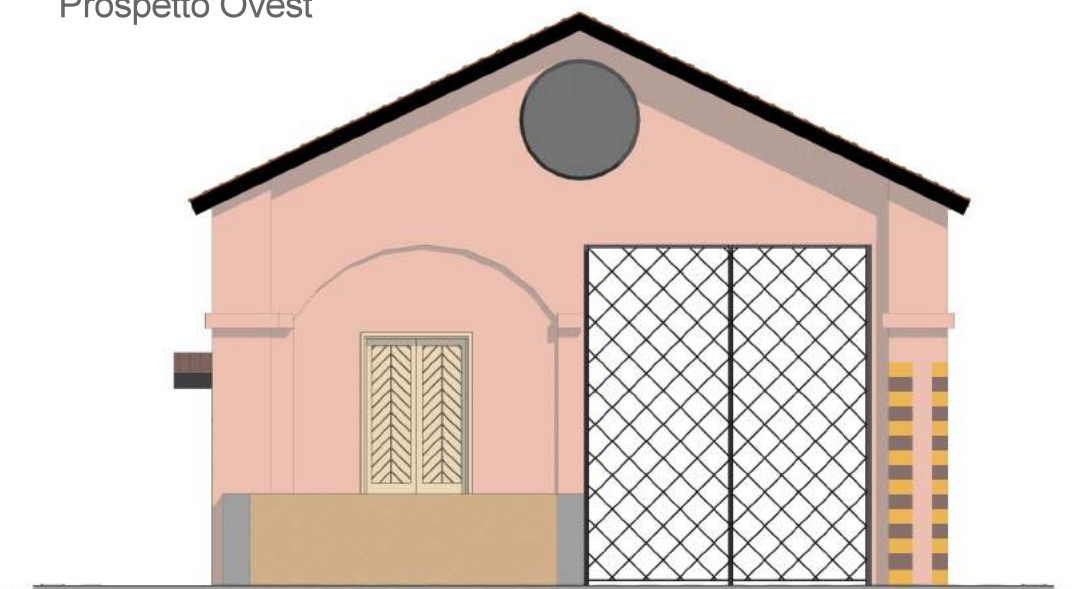


Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

Prospetto Est

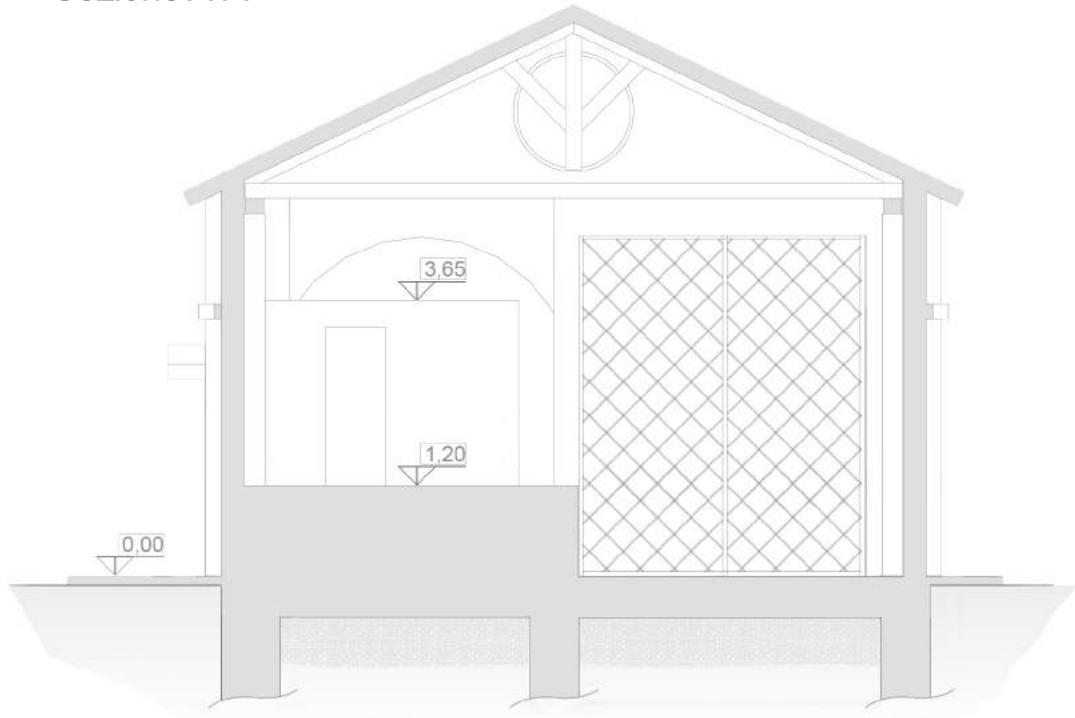


Prospetto Ovest

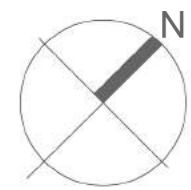


Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.

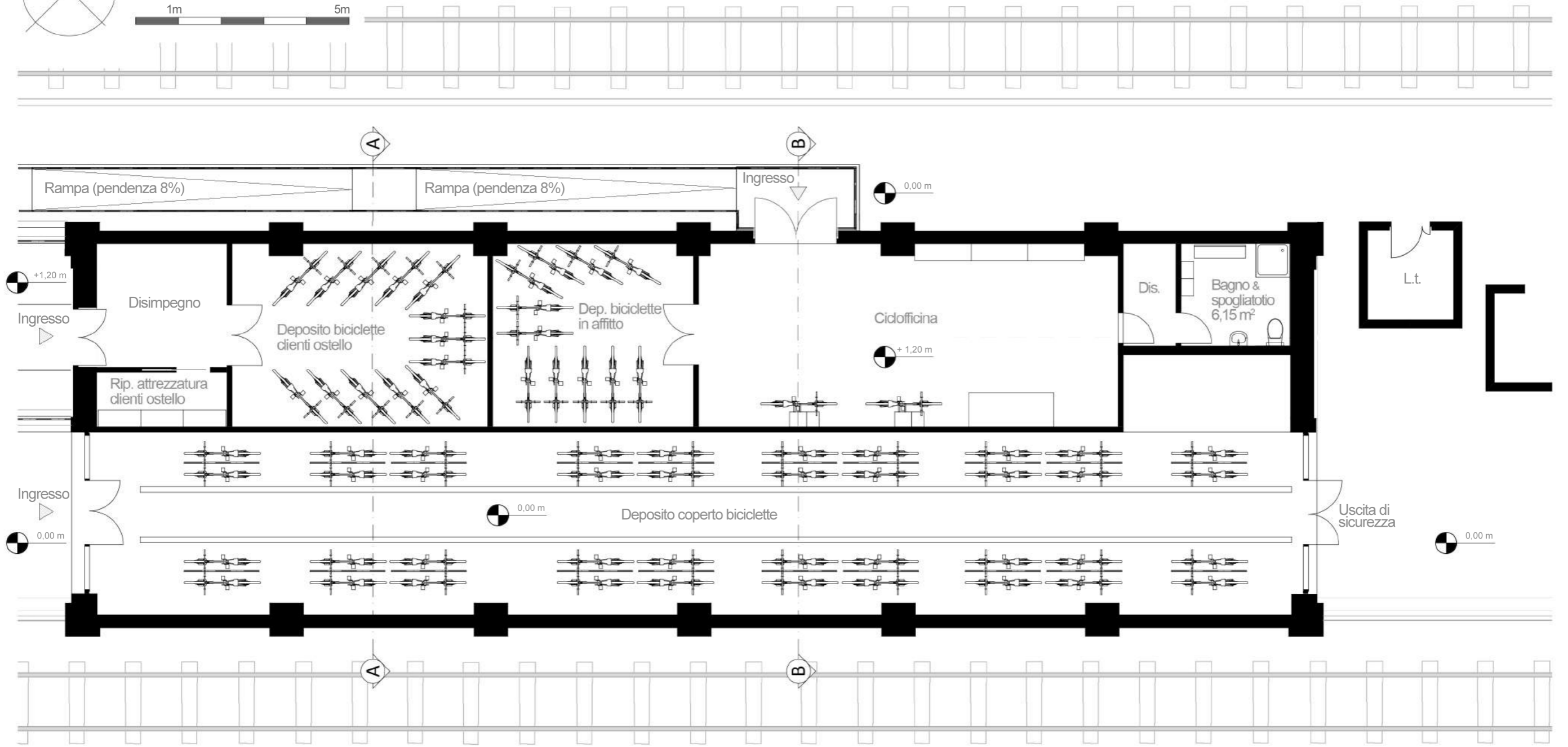
Sezione A-A



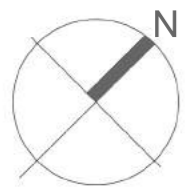
Magazzino merci, situazione esistente, elaborazione dell'autore.



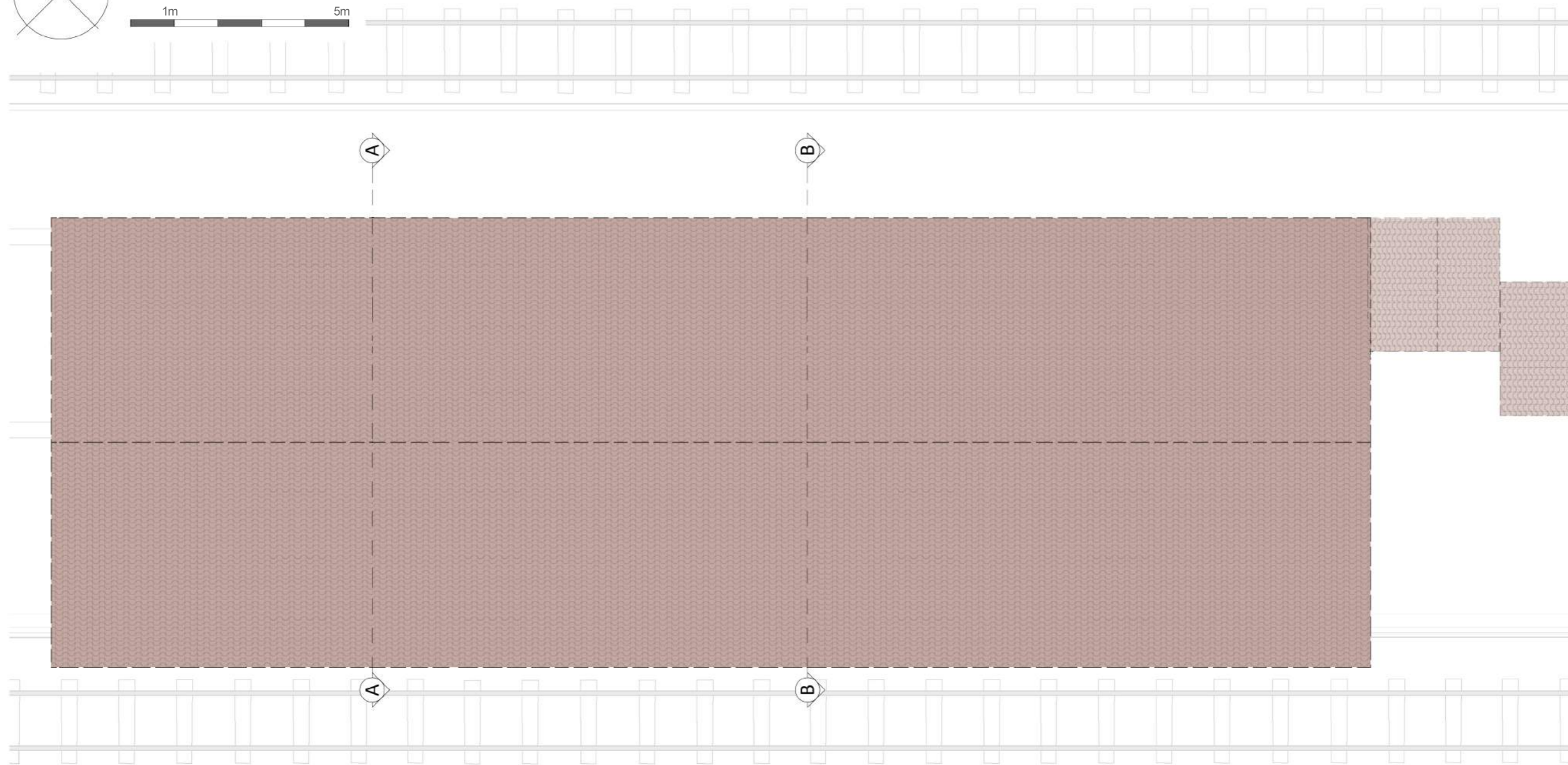
Magazzino merci  
Piano terra - in progetto  
Scala 1:100



Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

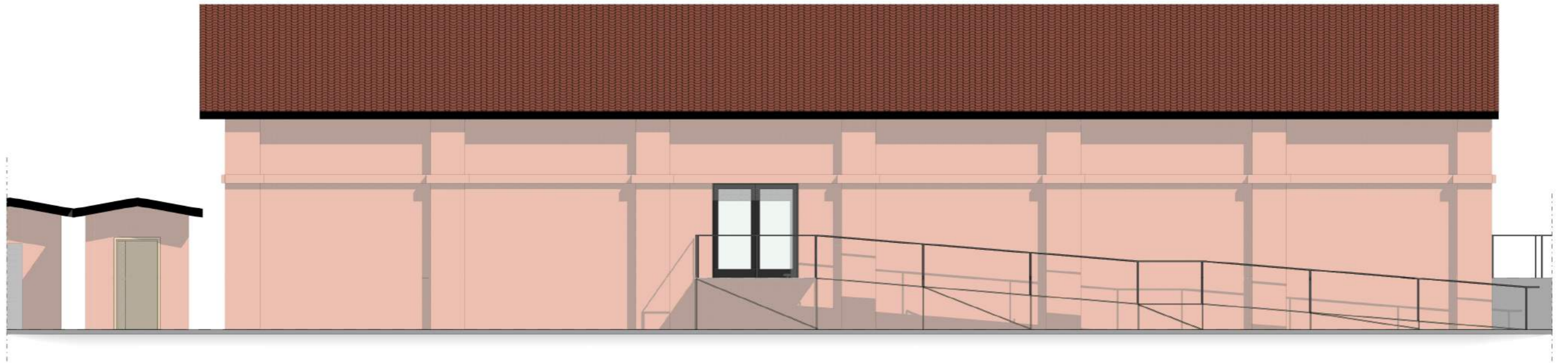


Magazzino merci  
Pianta copertura - in progetto  
Scala 1:100

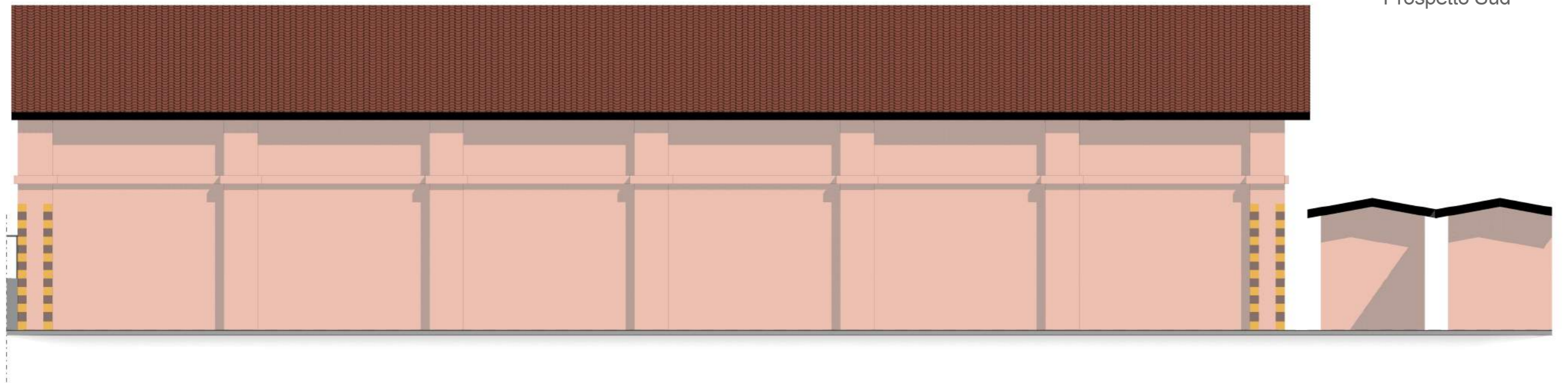


Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

Prospetto Nord



Prospetto Sud



Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.



Prospetto Est

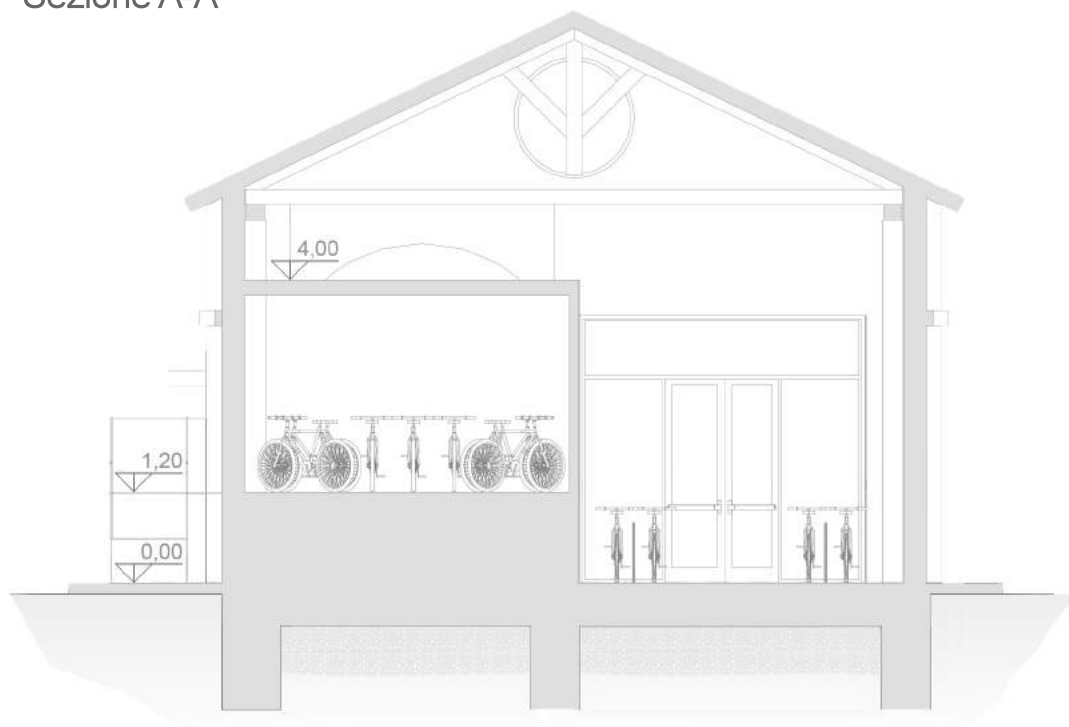


Prospetto Ovest

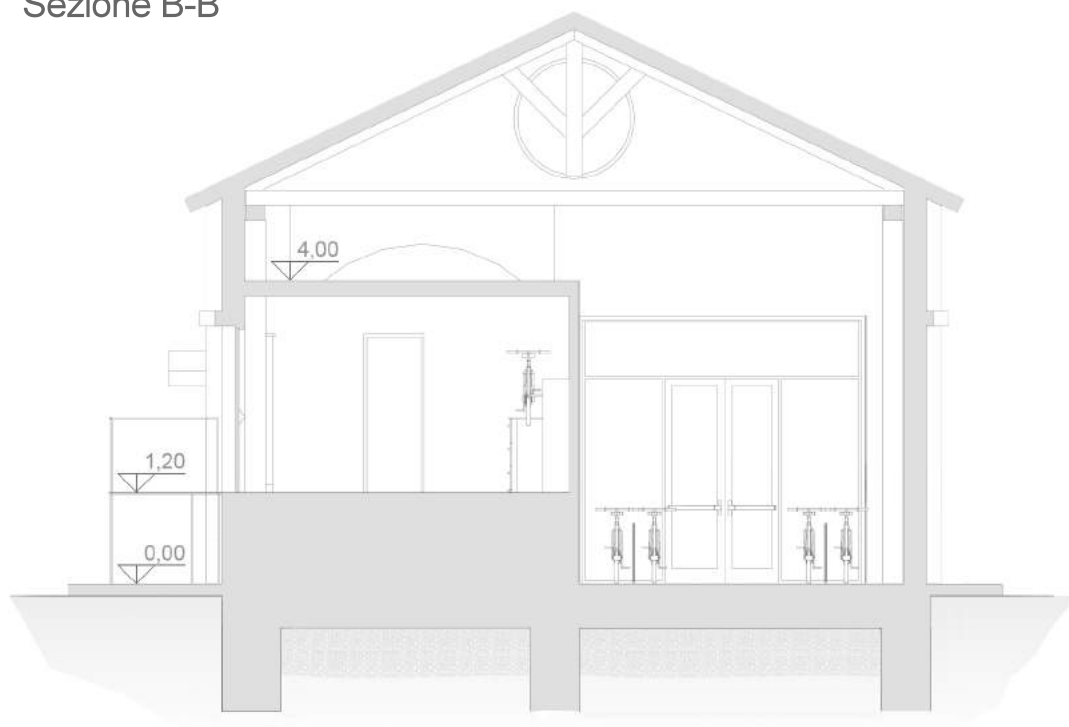


Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

### Sezione A-A



### Sezione B-B



Magazzino merci, proposta progettuale, elaborazione dell'autore.

## **6.5 I servizi integrabili alle stazioni per l'accessibilità delle stesche e del territorio**

Per i siti Unesco dotati di particolare complessità morfologica come quello dei "Paesaggi vitivincoli di langhe, Roero e Monferrato", è in fase di studio il tema dell'accessibilità nei confronti non solo dei soggetti con disabilità motorie, ma anche di altri soggetti interessati da questa problematica, come famiglie con neonati, soggetti con disabilità provvisorie e persone anziane.

Esiste infatti un nuovo approccio di fruibilità ed accessibilità del territorio, basato non solo sulla percezione visiva ma su una sequenza di altre sensazioni, ossia la percezione multisensoriale del paesaggio<sup>50</sup>, la quale si compone di percezione sonora (es. suono delle campane, il vento), di percezione tattile (es. consistenza del terreno, forma delle piante), di percezione olfattiva (es. aromi della vinificazione, dei fiori) e di percezione organolettica (es. vino, prodotti caseari, frutti).

Bisogna creare le possibilità per cui tutti possano percepire ed essere consapevoli del luogo che stanno visitando, seguendo i principi di inclusione sociale e di rispetto delle differenze.

Come indicato Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità<sup>51</sup>, i servizi e le strutture comunitarie devono poter essere disponibili alle persone con difficoltà fisiche e psichiche, adattandole ai loro bisogni (Art.19, lettera c); lo Stato deve inoltre poter permettere a questi soggetti di partecipare in modo eguale alle attività ricreative, assicurando il libero accesso ai luoghi turistici e culturali

(Art.30, comma 5, lettera c).

Come detto prima, in molti casi non si presta sufficiente attenzione alle cause dell'inaccessibilità di un luogo, in quanto nell'immaginario comune solo chi soffre di serie disabilità motorie è considerato escluso dalla fruibilità di un territorio; esistono in realtà molte altre classi di soggetti che per vari motivi non possono godere delle attrattive turistiche offerte, come per esempio anziani, invalidi temporanei, famiglie con neonati e bambini piccoli, persone con problemi cognitivi o semplicemente con difficoltà nella deambulazione.

Per questi motivi spesso un territorio è percepito come inaccessibile, quindi molti soggetti rinunciano a godere di certe realtà, o semplicemente non lo scelgono come meta di viaggio; per esempio, strade con elevate pendenze, percorsi sterrati, lunghe distanze da percorrere a piedi a causa della mancanza di adeguati mezzi pubblici possono rappresentare un valido motivo di astensione.

Anche nel settore ferroviario sussistono alcune problematiche, la principale sta nel fatto che il treno non permette di raggiungere precisamente la meta turistica programmata, rendendo necessario l'uso di altri mezzi pubblici o privati, non sempre disponibili.

Inoltre, la comunicazione all'interno delle stazioni può risultare impegnativa per chi soffre di sordità o di cecità, soprattutto se si tratta di stazioni o fermate secondarie; spesso infatti, lungo le banchine, la semplice assenza della linea gialla dotata di rilievi percepibili con il calpestio rende la stazione non fruibile e pericolosa, così come la mancanza di adeguata segnalazione acustica all'approssimarsi di un convoglio ferroviario.

Per risolvere tale problematica, durante il Convegno *Land(e)scape*

*the disabilities*<sup>50</sup> è stata avanzata la proposta di realizzare percorsi e mappe tattili nei luoghi di interesse pubblico.

La mappa tattile è infatti una rappresentazione del luogo, realizzata in rilievo e con colori ad alto contrasto, in modo da poter essere percepita da non vedenti o ipo-vedenti; sono elementi regolati dal D.P.R. 503/96<sup>52</sup>, in cui il pannello informativo riporta uno schema dei percorsi, scritte in *Braille* e caratteri ingranditi.

Attraverso essa è possibile rendere consapevole un soggetto dello spazio che lo circonda, essendo il pannello orientato in modo coerente con l'ambiente. Parte integrante della mappa sono i percorsi tattili, che possono essere realizzati a pavimento con le classiche linee guida in rilievo, oppure con manicotti e corrimano riportanti caratteri in *Braille* per scale e rampe.



Esempio di percorso tattile in stazione, immagine tratta dal sito <http://www.liberta.it>.



Esempio di mappa tattile in stazione, immagine tratta dal sito <http://www.mtstudio.it/it/universal-design-it/>

La problematica relativa agli spostamenti al di fuori delle stazioni può essere risolta attraverso una buona pianificazione della rete di mobilità pubblica, approntando un numero maggiore di veicoli attrezzati ad alloggiare carrozzine.

Integrabile al servizio pubblico può essere interessante inserire altre modalità di trasporto con caratteristiche private, come i veicoli elettrici con capacità di circolare su strada, in sostituzione ai servizi di noleggio di automobili, con costi di nolo elevati a fronte di una visita limitata nel tempo. Nello specifico, durante il percorso compiuto per realizzare la tesi sono entrato in contatto con uno dei fautori del progetto Ccar-CO2<sup>53</sup>, sviluppato tra il 2013 ed il 2017 su iniziativa

dell'Istituto Tecnico "Leonardo da Vinci" di Foligno, progettato e realizzato dagli studenti con finanziamenti pubblici; si tratta di un veicolo elettrico, omologato per la circolazione su strada con patente A1, dotato di motore elettrico da 6 KW di potenza ed alimentato da batterie che permettono di percorrere 100 chilometri su strada e 60 chilometri su sterrato. Il veicolo può infatti percorrere tracciati non asfaltati ed in forte pendenza con l'ausilio di ruote tassellate. Il costo del noleggio giornaliero si aggira intorno ai 50€, con una spesa di 2€ per la ricarica delle batterie; può essere allestito per il trasporto di 4 persone, oppure di 2 con il trasporto di carrozzine o passeggini.



Veicolo elettrico derivato dal progetto Ccar-CO2 con alcuni studenti responsabili della progettazione, immagine tratta dal sito [www.ccar-co2.it](http://www.ccar-co2.it).

Questo veicolo è da ritenersi un importante risorsa per rendere accessibili percorsi naturalistici, sentieri e aree pedonali urbane, che altrimenti rappresenterebbero un ostacolo alle persone che si trovano in situazione di mobilità ridotta.

Il servizio è attualmente svolto nei pressi della città di Foligno (Pg), è prenotabile a supporto di disabili e anziani che altrimenti non potrebbero affrontare la rete sentieristica locale, ampliando in questo modo l'offerta turistica.

Questo servizio può essere integrato nei pressi delle stazioni ferroviarie che attraversano i territori Unesco, anche perché generano un basso impatto ambientale grazie ai motori elettrici silenziosi e ricaricabili presso stazioni di rifornimento a colonna già esistenti nei Comuni di Grinzane Cavour, Barolo, Cherasco ed Alba<sup>54</sup>; a seguito della firma del Protocollo di Intesa tra Regione ed EnelX Mobility è allo studio la realizzazione di una rete di ricarica elettrica nei territori di Langhe, Roero e Monferrato con 200 postazioni.

L'ingombro per posteggiare i veicoli è di 270x120 cm, è possibile perciò disporre un consistente numero di veicoli avendo a disposizione spazi ridotti, quindi anche all'interno delle aree pertinenziali ferroviarie.

A supporto del cicloturismo sono installabili delle colonnine dotate di attrezzatura per la manutenzione ordinaria e piccole riparazioni dei cicli, gli utensili sono assicurati con cavi al corpo centrale, che alloggia anche una pompa per il gonfiaggio delle ruote; inoltre è possibile dotare le postazioni con colonnine di ricarica per le *e-bike*, peraltro già presenti in alcuni Comuni di Langhe e Roero. Queste postazioni possono riportare loghi di sponsor sulla loro su-



perficie, diminuendo così sensibilmente i costi di installazione e manutenzione, dato che ogni singolo elemento comporta una spesa di 1800€<sup>55</sup>. Il loro posizionamento può avvenire sia nei percorsi di maggior transito per i cicloturisti, sia nelle stazioni ferroviarie, che diventerebbero un riferimento per gli amanti della mobilità dolce.



Colonnina per il supporto della mobilità dolce, immagine tratta dal sito <http://mantis.stands.it>.

Proprio per promuovere la mobilità sostenibile nei territori Unesco di Langhe, Roero e Monferrato è stata installata una colonnina della stessa tipologia, prima descritta, nel Comune di Roddi, nelle vicinanze di Alba.

---

50•Ass. per il Patrimonio dei paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato, *Land(e) scape the disabilities, un paesaggio per tutti, progetto per il miglioramento dell'accessibilità nel sito UNESCO di Langhe-Roero e Monferrato*, Presidente G. COMASCHI, Site Manager R. CERRATO, Alba, Asti, 2018.

51•Legge 3 marzo 2009, n18, *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, fatta a New York il 13 dicembre 2006”*.

52•Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n.503 *“Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”*.

53•<http://www.ccar-co2.it>

54•<http://www.targatocn.it>

55•<http://mantis.stands.it>

# CAPITOLO SETTIMO

## **7. Conclusioni**

### **Uno sguardo al passato per immaginare il futuro**

La giornata dell'11 novembre 2018 è da considerarsi una data storica per il territorio monferrino, in quanto ha visto circolare lungo la tratta ferroviaria Asti, Castagnole delle Lanze, Canelli due convogli storici che ne hanno percorso i 45 chilometri ferrati; si è trattato di un segnale forte, fermamente voluto dagli enti pubblici e dalle associazioni locali, coadiuvate da RFI, per assicurare alla popolazione la riattivazione del tratto di linea sospeso ormai da otto anni. Essendomi unito alla manifestazione, presso la stazione di Castagnole, ho potuto percepire la passione, ed in alcuni casi la commozione, che hanno portato le persone ad assistere al passaggio dei due convogli, uno costituito da due locomotive a vapore Gr.940 e Gr.625 accoppiate, l'altro, più recente ma sempre suggestivo locomotore D445 1.011 a trazione diesel; le carrozze trainate del tipo "Centoposte" hanno trasportato un totale di 800 viaggiatori lungo i territori patrimonio dell'Unesco.

Il viaggio inaugurale ha suggestionato infatti nei più anziani la memoria del treno che ha svolto negli anni il prezioso servizio di trasporto pubblico, assicurando il trasporto di persone, merci, idee e notizie, diventando un ponte tra il Roero, le Langhe ed il Monferrato; nei numerosi ragazzi e bambini ha generato invece un sentimento di curiosità nel vedere prendere vita un elemento del tessu-

to urbano, la stazione, che la loro memoria non poteva e sapeva ancora catalogare. Le seguenti immagini cercano di raccontare quella giornata, documentata da due filmati, da me realizzati, che ritraggono l'arrivo e le manovre dei due convogli.



Il convoglio Gr.940-Gr.625.<sup>56</sup>



Il convoglio D445 1.011.<sup>57</sup>



La popolazione accorsa alla stazione di Castagnole delle Lanze, foto dell'autore.



Il doppio convoglio formato dalle locomotive Gr.940 e Gr. 625, foto dell'autore.



Il convoglio in manovra, con locomotiva D445 1.011, foto dell'autore.



Due testimonianze storiche a confronto, locomotive a vapore perfettamente funzionanti e scalo merci dismesso, foto dell'autore.

Il prezioso lavoro del Tavolo Tecnico per la Mobilità Sostenibile ed il dialogo con l'assessore regionale per i Trasporti Balocco, finalizzato alla riattivazione della linea, è stato quindi premiato dalla numerosa partecipazione della popolazione, segno che il treno, inteso come servizio pubblico, è ancora fortemente richiesto; quest'ultimo sarà ripristinato entro il 2019 tra Asti e Castagnole delle Lanze, mentre per la riapertura della traccia in direzione Alba bisognerà attendere ancora dati certi per il reperimento dei 50 milioni di € necessari<sup>58</sup> alla sistemazione dei manufatti ferroviari con gravi dissesti idrogeologici, tra cui l'ormai tristemente nota galleria Gheresi.

La riapertura della linea non dovrà essere solamente pensata per il passaggio di convogli turistici, bensì per un utilizzo quotidiano ed affidabile, finalizzato a migliorare l'offerta di mobilità sostenibile sul territorio anche ai fruitori abituali della linea, che potranno utilizzarla per motivi che fanno parte della vita quotidiana.

La linea potrà essere inoltre un potente volano per tutto il comparto turistico del territorio di Langhe, Roero e Monferrato, in particolare potrà favorire l'accessibilità dei luoghi anche ai soggetti con difficoltà, che altrimenti ne sarebbero esclusi; potrà inoltre facilitare la fruizione dei numerosi percorsi e sentieri naturalistici anche ai cicloturisti, che rappresentano un potenziale incremento di domanda turistica, la quale saprà apportare maggiore benessere ai territori che sono riusciti a non abbandonare un servizio così prezioso. A supporto di questa nuova porzione di mercato è andata ad inserirsi la riqualificazione dei fabbricati ferroviari, che in questa tesi sono stati ipotizzati come contenitori per le attività extralberghiere,



senza però venire privati delle proprie e riconoscibili forme architettoniche, risollevandoli dalla loro condizione di oblio e degrado; la loro riconversione in ostelli dedicati ai cicloturisti è solo una proposta progettuale atta ad individuare nuove funzioni nei locali un tempo residenze del personale ferroviario, cercando di captare i bisogni di un territorio che deve ancora essere scoperto nella sua interezza, quindi le piccole realtà ancora ricche di tradizioni, senza soffermarsi unicamente alle località più note ed inflazionate.

In un testo dello scrittore Sebastiano Vassalli ho individuato una frase che, a mio parere, riassume l'essenza del territorio di Langhe, Roero e Monferrato : *“Dal punto di vista paesistico, la caratteristica principale della Regione di cui stiamo parlando è che basta spostarsi di pochi chilometri per trovare ambienti ed atmosfere anche molto diversi, e che non esiste un solo Piemonte, ma dieci, dodici, quindici Piemonti!”*.

---

56•[https://youtu.be/juEewX\\_dTwE](https://youtu.be/juEewX_dTwE)

57•<https://youtu.be/cHpScBpW4rk>

58•<http://www.lastampa.it>

## **Riferimenti**

### **Bibliografia:**

- A.FERRARINI, *La stazione del XXI secolo. Dalle stazioni Alta Velocità alle ultime ristrutturazioni: i progetti e la visione di Ferrovie dello Stato*, Mondadori Electa SpA, Milano, 2007.
- ASSESSORATO AI TRASPORTI-PROV. DI TORINO, *Le comunicazioni ferroviarie nella Provincia di Torino e nel Piemonte*, S.P.E., Torino, 1964.
- ASS. PER IL PATRIMONIO DEI PAESAGGI VITIVINICOLI DI LANGHE-ROERO E MONFERRATO, *Dossier di candidatura “I paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe – Roero e Monferrato, sito iscritto nella lista del patrimonio Mondiale dell’Umanità”*, settembre 2015.
- ASS. PER IL PATRIMONIO DEI PAESAGGI VITIVINICOLI DI LANGHE-ROERO E MONFERRATO, CPD, IsITT, *Linee guida per l’accessibilità dei paesaggi vitivinicoli del Piemonte*, ottobre 2018.
- ASS. PER IL PATRIMONIO DEI PAESAGGI VITIVINICOLI DI LANGHE-ROERO E MONFERRATO, *Valorizzare un Patrimonio UNESCO, Il primo progetto finanziato con la Legge 77/2006 nei Paesaggi Vitivinicoli del Piemonte*, Officine grafiche di Comunicazione, Bra (Cn), ottobre 2016.
- CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO, *Gli interessi ferroviari di Torino e del distretto camerale*, Tipografia della Gazzetta del Popolo, Torino, 1907.
- C.ILARIONE PETITTI, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse, cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e libreria elvetica, 1845.

- CITTA' DI ASTI, *Sistemazione della stazione ferroviaria, Relazione della Commissione nominata dal Consiglio Comunale*, Tipografia Paglieri e Raspi, Asti, 18 maggio 1910.
- CONSIGLIO DIVISIONALE DI CUNEO, *Seconda ferrovia dal Piemonte al Mare, Atti del Consiglio Divisionale di Cuneo*, Cuneo, 7 luglio 1856.
- D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S.BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze", Report finale, parte 1<sup>a</sup>-Quadro conoscitivo*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.
- D. ALBERTO, F. Phd.RAMELLA PEZZA, R. GAMBINO, F. THOMASSET, GEORILIEVI ASSOCIATI, M. COSTA, S. BARRA, *Studio di fattibilità per il progetto di riqualificazione della linea ferroviaria "Bra-Alba-castagnole delle Lanze", Report finale, parte 2<sup>a</sup>-Proposte progettuali*, Comune di Alba (Cn), 31 maggio 2017.
- D.BOSIA, *Guida al recupero dell'architettura rurale del G.A.L. Langhe Roero Leader*, Blu Edizioni, Torino, 2006.
- D.BOSIA, *Guida al recupero dell'architettura rurale del G.A.L. Langhe Roero Leader, Volume II*, Blu Edizioni, Torino, 2012.
- D.VASCHETTO, *Treni e ferrovie del Piemonte*, Edizioni del Capricorno, Torino, 2018.
- E.COLLENZA, *L'architettura della stazione ferroviaria*, Officina Edizioni Roma, 2007.
- E.CONTICELLI, *La stazione ferroviaria nella città che cambia*, Bruno Mondadori, 2012.
- ENTE TURISMO ALBA BRA LANGHE ROERO, *Relazione 2017*,

*assemblea dei soci, Alba, 29 maggio 2018.*

- FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, DIREZIONE CENTRALE COMUNICAZIONE ESTERNA E MEDIA, *Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio*, Ediz. Graficanappa, Aversa (Ce), 2015.
- FONDAZIONE CRC, *I quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo-Langhe e Roero, tradizione e innovazione*, n.22, Tipolito Europa, Cuneo, luglio 2014.
- FONDAZIONE CRC, *I quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo-Pedalare per lo sviluppo, il cicloturismo in provincia di Cuneo*, n.28, Tipolito Europa, Cuneo, novembre 2016.
- G.GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861, i servizi di Posta*, Museo Nazionale del Risorgimento Palazzo Carignano, Torino, 1961.
- GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, *Stazioni impresenziate, un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, Edizioni Graficanappa, Aversa (Ce), marzo 2018.
- ISFORT, *Ferrovie, Territorio e sistema di Greenways*, Roma, maggio 2014.
- L.BALLATORE, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Editrice Il Punto, Savigliano, maggio 2002.
- L. MAMINO, *Paesaggio, Architettura e pietra di Langa. La costruzione del paesaggio storico nelle valli Belbo, Bormida e Uzzone*, Arti grafiche Dial, Mondovì, CN, luglio 2008.
- M.GASPARDO MORO, C.FABRIZIO, G.RIGOTTI, G.CECCARELLI, E.BRACCO, *Linee guida ciclopoteggi. Manuale realizzato a cura di Regione Piemonte, AMP, FIAB*, Centro Stampa Regione Piemonte, maggio 2018.

- MUSEO DELLE ATTREZZATURE PER LA DIDATTICA E LA RICERCA-POLITECNICO DI TORINO, *Strade ferrate in Piemonte, Cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Celid, Torino, dicembre 1993.
- P.MUZJ, *Le convenzioni ferroviarie del 1885 ed i loro effetti nei riguardi dell' esercizio delle strade ferrate italiane*, Torino, 1899.
- R.BUSI, M.PEZZAGNO, *Mobilità dolce e turismo sostenibile, un approccio interdisciplinare*, Gangemi Editore, 2006.
- T.COELLESE, F. TORELLA, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità*, Rapporto di ricerca, Ente Ferrovie dello Stato, Roma, 1999.
- W.SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1988.

### **Tesi di laurea:**

- *"A Truvatura": la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino*, tesi di laurea di Giuliana Calvo e Monica Demarco, Rel. Prof.ssa Silvia Gron e Prof.ssa Manuela Rebaudengo, A.a. 2016/2017, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.
- *Bra-Alba-Asti. Le strutture edilizie della ferrovia*, tesi di laurea di Sebastiano Pizzarelli, Rel. Prof. Roberto Gabetti, A.a. 1982/1983, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.
- *Il fenomeno delle stazioni ferroviarie impresenziate e il caso della linea ferroviaria Cuneo-Limone Piemonte*, tesi di laurea di Luca Savastano, Rel. Prof.ssa Silvia Gron, Co-rel. Prof. Fulvio Rinaudo, A.a. 2015/2016, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.
- *L'architettura come progetto di filiera territoriale. La proposta di un modulo per cicloturisti a basso impatto ambientale per "La tenuta il Castello" di Albano Vercellese lungo la ciclostrada del canale Cavour*,

tesi di laurea di Niccolò Fusaro, Rel. Prof. Guido Callegari, Co-rel. Prof. Riccardo Palma, A.a. 2016/2017, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

- *L'economia cuneese e il distretto Langhe: l'eccellenza nella cultura dello sviluppo locale*, tesi di laurea di Giulia Pagliero, Rel. Prof. Giuseppe Tardivo, A.a. 2017/2018, Facoltà di *Management*, Università degli studi di Torino.

- *L'immagine del territorio come driver di competitività ed attrattività, il caso del Patrimonio Unesco "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe, Roero e Monferrato"*, tesi di laurea di Maria Grazia Prinziavalli, Rel. Prof. Giuseppe Tardivo, Co-rel. Prof.ssa Erica Varese, A.a. 2013/2014, Facoltà di Economia, Università degli studi di Torino.

- *La "ferrovia verde delle Langhe". Mobilità sostenibile per una valorizzazione territoriale e paesaggistica*, tesi di laurea di Alessia Borgo, Rel. prof.ssa Francesca Bagliani, Co-rel. Prof. Fulvio Rinaudo, A.a. 2013/2014, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

- *La linea ferroviaria Bra-Ceva. "Un futuro su due ruote"*, tesi di laurea di Ilaria Gallesio ed Eugenia Testa, Rel. Prof.ssa Carla Bartolozzi, Co-rel. Prof. Fabio Minucci, A.a. 2005/2006, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

- *Le zone vitivinicole e l'Unesco. Il caso studio: Langhe, Roero e Monferrato*, tesi di laurea di Martina Gibellino e Maria Leto, Rel. Prof.ssa Laura Guardamagna, A.a. 2010/2011, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

- *Valorizzare il territorio attraverso la rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario dismesso. La tratta Chivasso-Asti*, tesi di laurea di Gian Luca Gobbo, Rel. Prof.ssa Silvia Gron, Co-rel. Prof.ssa

Carla Marta Bottero, A.a. 2016/2017, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

- *Walk around Costigliole: un progetto di valorizzazione del paesaggio, dell'architettura e del patrimonio attraverso la mobilità lenta*, tesi di laurea di Ilaria Boeri, Rel. Prof.ssa Cristina Cuneo, Prof.ssa Cristina Coscia, A.a. 2016/2017, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.

### **Normativa di riferimento:**

- Legge regionale 14 luglio 1988, n.34 *“Modifiche ed integrazioni alle norme igienico-sanitarie delle strutture ricettive alberghiere ed extra alberghiere”*.
- Legge 20 febbraio 2006, n. 77 *“Misure speciali di tutela e fruizione dei siti e degli elementi italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella «Lista del patrimonio mondiale», posti sotto la tutela dell'UNESCO”*
- Legge regionale 3 agosto 2017, n.13 *“Disciplina delle strutture ricettive extralberghiere”*.
- Legge 9 agosto 2017, n.128 *“Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico”*.
- Legge 11 gennaio 2018, n.2 *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*.
- Piano paesaggistico regionale-Regione Piemonte, approvato con D.C.R. n.233-35836, 3 ottobre 2017.

## **Corsi di studio:**

- Prof.ssa S. PAGLIOLICO (2017) – *Sostenibilità di processi e prodotti nei materiali per l'architettura*, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, materiale didattico.

## **Conferenze e Assemblee presenziate:**

- Comuni Unesco, ASP (Asti Servizi Pubblici), Ordini professionali di Architetti, Ingegneri e Dottori Agronomi e Forestali, associazioni territoriali interessate, *Tavolo Tecnico sulla Mobilità Sostenibile*, Presidente Arch. G. CURRADO, Asti, Castagnole delle Lanze, 2017/2018.
- Ass. per il Patrimonio dei Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato, *Land(e)scape the disabilities, un paesaggio per tutti, progetto per il miglioramento dell'accessibilità nel sito UNESCO di Langhe-Roero e Monferrato*, Presidente G. COMASCHI, Site Manager R. CERRATO, Alba, Asti, 2018.

## **Sitografia:**

- <http://www.bicitalia.org/it>
- <http://www.comune.alba.cn.it>
- <http://www.comune.chieri.to.it/mobilita/lanpo>
- <https://ebike.bikesquare.eu/langhe>
- <http://www.ecomuseodellerocche.it>
- <http://www.ecopassenger.org>
- <http://www.eurovelo.com>
- <https://www.ferrovie.it>
- <https://www.ferrovieabbandonate.it>



- <http://www.fiab-onlus.it>
  - <http://www.fondazionefs.it>
  - <https://www.fsitaliane.it>
  - <http://www.gazzettaufficiale.it>
  - <https://www.gazzettadalba.it>
  - <https://www.google.it/maps>
  - <http://www.grandabus.it>
  - <https://www.ilfattoquotidiano.it>
  - <http://www.intravino.com>
  - <http://www.langheroero.it/le-langhe-e-il-roero>
  - <http://www.lastampa.it>
  - <http://www.mobilitypress.it>
  - <http://www.mtstudio.it/it/universal-design-it/>
  - <https://www.openrunner.com>
  - <http://www.osservatorioriuso.it/cgi-bin/documentazione/Stazioni-impresenziate>
  - <http://www.piemontebike.eu/it>
  - <http://www.piemonteonwine.it>
  - <http://www.regione.piemonte.it>
  - <http://www.rfi.it>
  - <https://it.surveymonkey.com>
  - <http://www.trenomania.org>
  - [https://www.unric.org/it/images/2016/April/UN\\_DPI\\_SDG\\_presentation\\_ITA](https://www.unric.org/it/images/2016/April/UN_DPI_SDG_presentation_ITA)
  - [https://www.youtube.com/watch?v=PPuRD\\_uSYCI&t=283s](https://www.youtube.com/watch?v=PPuRD_uSYCI&t=283s)
  - <https://www.youtube.com/watch?v=qApAg8Rd5UA>
  - <https://www.youtube.com/watch?v=qgu6X7YYeyQ>
  - [https://www.youtube.com/watch?v=juEewX\\_dTwE&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=juEewX_dTwE&feature=youtu.be)
  - <https://www.youtube.com/watch?v=cHpScBpW4rk&feature=youtu.be>
-