



DIREZIONE  
GENERALE  
ARCHIVI

ARCHIVIO  
DI STATO  
DI ASTI

23 SET - 22 NOV  
2024

# LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO e la perduta tramvia per Cortanze

Documenti, racconti, ricordi sui binari del Monferrato



CITTÀ DI CHIVASSO

## CATALOGO



*Ministero della cultura*

Dipartimento per la Tutela del Patrimonio Culturale

Direzione Generale Archivi

Archivio di Stato di Asti

# LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO E LA PERDUTA TRAMVIA PER CORTANZE

DOCUMENTI, RACCONTI, RICORDI  
SUI BINARI DEL MONFERRATO

CATALOGO DELLA  
MOSTRA DOCUMENTARIA  
ARCHIVIO DI STATO DI ASTI

20 settembre – 22 novembre 2024



Ferroclub  
Cuneese



PROVINCIA  
DI ASTI



## **MOSTRA ORGANIZZATA DA**

Ministero della Cultura – Dipartimento per  
la Tutela del Patrimonio Culturale -  
Direzione Generale Archivi -  
Archivio di Stato di Asti

## **IN COLLABORAZIONE CON**

Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità  
Integrata e Sostenibile  
FerAlp Team – Museo ferroviario di  
Bussoleno  
Ferroclub Cuneese

## **CON IL PATROCINIO DI**

Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane  
Coordinamento Mobilità Integrata e  
Sostenibile  
FerAlp Team – Museo ferroviario di  
Bussoleno  
Ferroclub Cuneese  
Provincia di Asti  
Città Metropolitana di Torino  
Comune di Asti  
Comune di Chivasso

## **RESPONSABILE SCIENTIFICO**

Valentina Emanuela Pistarino

## **IDEAZIONE TESTI, CURATELA E RICERCHE DOCUMENTARIE**

Laura Dellapiana

## **RESTAURI**

Magda Agosti  
Laura Dellapiana

## **PROGETTO GRAFICO**

Anthony Mario Liano Pelosi

## **MATERIALE FERROVIARIO STORICO E MODELLISTICO**

Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità  
Integrata e Sostenibile  
FerAlp Team – Museo ferroviario di  
Bussoleno  
Ferroclub Cuneese  
Gabriele Balestrino  
Aldo Pavanello  
Guido Rissone  
Giorgio Rubiola

## **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

Archivio storico del Comune di Asti  
Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane  
Istituto per la Storia della Resistenza e della  
Società Contemporanea in Provincia di Asti  
Michele Cerutti  
Pier Attilio Chionna  
Paolo Collo  
Mario Cresta  
Mario Didier  
Davide Fenoglio  
Jacopo Galfrè  
Willy Ivaldi  
Matteo Montesano  
Anthony Pelosi  
Carlo Peretta  
Aldo Riccardi  
Guido Rissone

## **ALLESTIMENTO**

Gabriele Balestrino  
Laura Carone  
Andrea Costanzo Ninitto  
Francesco Dacqui  
Laura Dellapiana  
Giovanna Fanelli  
Valentina Emanuela Pistarino  
Roberto Salini  
Giada Saturno  
Annamaria Sgambato

Si ringraziano in particolare Angelo Agnello, Gabriele Balestrino, Fulvio Bellora, Ezio Boracco, Gianni Cagliari, Paride Candelaresi, Michele Cerutti, Pier Attilio Chionna, Piero Cognasso, Paolo Collo, Mario Cresta, Mario Didier, Carla Forno, Jacopo Galfrè, Fabio Genua, Donatella Gnetti, Willy Ivaldi, Barbara Molina, Matteo Montesano, Marco Moriconi, Aldo Pavanello, Anthony Pelosi, Carlo Peretta, Aldo Riccardi, Guido Rissone, Giorgio Rubiola, Marco Schizzerotto.

## PERCORSO DI VISITA

SEZIONE 5	
SEZIONE 4	
SEZIONE 3	
10	9
11	8
12	7
SEZIONE 2	
13	6
14	5
15	4
16	3
17	2
18	1
SEZIONE 1	

- 1 Sviluppo di tramvie e ferrovie secondarie nella seconda metà del XIX secolo
  - 2 I primi progetti per la ferrovia Asti-Chivasso
  - 3 La costruzione e i primi anni di servizio della tranvia Asti-Cortanze
  - 4 1906-1909: il progetto definitivo per la ferrovia Asti-Chivasso
  - 5 1910-1912: la costruzione della ferrovia
  - 6 L'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso: 20 ottobre 1912
  - 7 La tranvia all'inizio del XX secolo fino alla soppressione
  - 8 I primi anni di esercizio della ferrovia Asti-Chivasso
  - 9 La ferrovia Asti-Chivasso nella Seconda Guerra Mondiale
  - 10 L'alluvione del 1948
  - 11 La ferrovia Asti-Chivasso negli anni Cinquanta
  - 14 Gli anni Sessanta
  - 15 Gli anni Settanta-Ottanta
  - 16 L'esercizio dagli anni Novanta alla sospensione
  - 17 La sospensione del servizio commerciale
  - 18 La rinascita grazie ai treni turistici
- SEZIONE 1 Cimeli ferroviari e fermodellismo
- SEZIONE 2 Voci dalla Asti-Chivasso
- SEZIONE 3 Gli aspetti tecnici della linea
- SEZIONE 4 L'Osteria "Ai binari"
- SEZIONE 5 La ferrovia Asti-Chivasso negli occhi di due fotografi

Nell'ambito delle Giornate Europee del Patrimonio 2024, dedicate al tema "*Heritage of routes, networks and connections*", l'Archivio di Stato di Asti ha offerto ai visitatori una mostra documentaria sulla storia di una importante linea ferroviaria astigiana, nata con lo scopo di mettere in comunicazione uomini e merci attraverso l'Europa: la ferrovia Asti-Chivasso. Accanto a questa, un'altra piccola "ferrovia economica" segnò lo sviluppo dei territori dell'alto Monferrato, anche se per un breve numero di anni: la tramvia Asti-Cortanze.

L'iniziativa è stata organizzata in collaborazione con le associazioni "Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile" (Co.M.I.S.), "FerAlpTeam" di Bussoleno (TO) e "Ferroclub Cuneese" di Robilante (CN), attive nel promuovere i temi della mobilità sostenibile e della storia delle comunicazioni ferroviarie nel nostro territorio regionale, sotto il patrocinio di numerosi enti quali la Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane. Inoltre, moltissimi privati cittadini hanno collaborato con entusiasmo al progetto condividendo ricordi personali, oggetti, fotografie che hanno contribuito ad arricchire l'esposizione.

Attraverso i preziosi documenti conservati dall'Archivio di Stato di Asti e i cimeli messi a disposizione dalle associazioni e da appassionati, dunque, i visitatori hanno potuto ripercorrere la storia delle ferrovie del Monferrato a partire da quel fecondo periodo che fu la seconda metà dell'Ottocento, durante il quale si progettavano, e realizzarono, gran parte di quelle ferrovie e tranvie che costituiscono la fitta maglia della rete piemontese, *unicum* in tutto il territorio nazionale per capillarità raggiunta.

Dopo 50 anni di progetti e sacrifici, anche la costruzione della Asti-Chivasso fu completata nel 1912 ad opera dell'impresario svizzero Jacques Sutter. Arteria nata, inizialmente, per collegare i porti di Genova e Savona con il traforo del Monte Bianco e i mercati del Nord Europa, la linea ferroviaria Asti-Chivasso non riuscì, purtroppo, a imporsi continuamente nella sua storia sul traffico commerciale come si era desiderato, anche e soprattutto a causa della mancata elettrificazione e di una gestione miope, lenta nel recepire le modifiche strutturali necessarie per mantenerla al passo con i tempi, ma rimase sempre un importante collegamento per i territori attraversati verso i capoluoghi.

Dalla sospensione del servizio, i cui primi tentativi iniziarono già negli anni '60 e che si concretizzò definitivamente nel 2011, le popolazioni del Monferrato astigiano e le associazioni locali chiedono a gran voce la riattivazione del traffico viaggiatori sulla Asti-Chivasso, oggi reso concretamente possibile grazie agli investimenti del gruppo FS al fine di riattivare la linea a scopi turistici, complici anche le suggestive stazioni costruite con uno stile architettonico molto originale. La mostra è stata un'occasione importante per valorizzare il patrimonio archivistico dell'Archivio di Stato di Asti ed approfondire la lunga storia di questa importante linea ferroviaria regionale.

*Valentina Emanuela Pistarino*  
*Direttrice dell'Archivio di Stato di Asti*

## INDICE

Sviluppo di tranvie e ferrovie secondarie nella seconda metà del XIX secolo.....	6
I primi progetti per la ferrovia Asti-Chivasso.....	11
La costruzione e i primi anni di servizio della tranvia Asti-Cortanze.....	18
1906-1909: il progetto definitivo per la ferrovia Asti-Chivasso.....	29
1910-1912: la costruzione della ferrovia.....	40
L'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso: 20 ottobre 1912.....	49
La tranvia dall'inizio del XX secolo fino alla soppressione.....	61
I primi anni di esercizio della ferrovia Asti-Chivasso.....	72
La ferrovia Asti-Chivasso durante la Seconda Guerra Mondiale.....	89
L'alluvione del 1948.....	98
La ferrovia Asti-Chivasso negli anni Cinquanta.....	110
Gli anni Sessanta.....	120
Gli anni Settanta-Ottanta.....	135
L'esercizio dagli anni Novanta alla sospensione.....	146
La sospensione del servizio commerciale.....	155
La rinascita grazie ai treni turistici.....	168
Cimeli ferroviari e fermodellismo.....	175
Voci dalla Asti-Chivasso.....	181
Gli aspetti tecnici della linea.....	196
L'osteria "Ai binari".....	220
La ferrovia Asti-Chivasso negli occhi di due fotografi.....	224
Fonti archivistiche.....	250
Bibliografia.....	254

## ABBREVIAZIONI

ASAT – Archivio di Stato di Asti

ASCAT – Archivio storico del Comune di Asti

ASPG – Archivio di Stato di Perugia, sezione di Spoleto

Fondazione FS Italiane – Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane

ISRAT – Istituto per la Storia della Resistenza e della Società Contemporanea in Provincia di Asti

FS – Ferrovie dello Stato

b. – busta f. - fascicolo

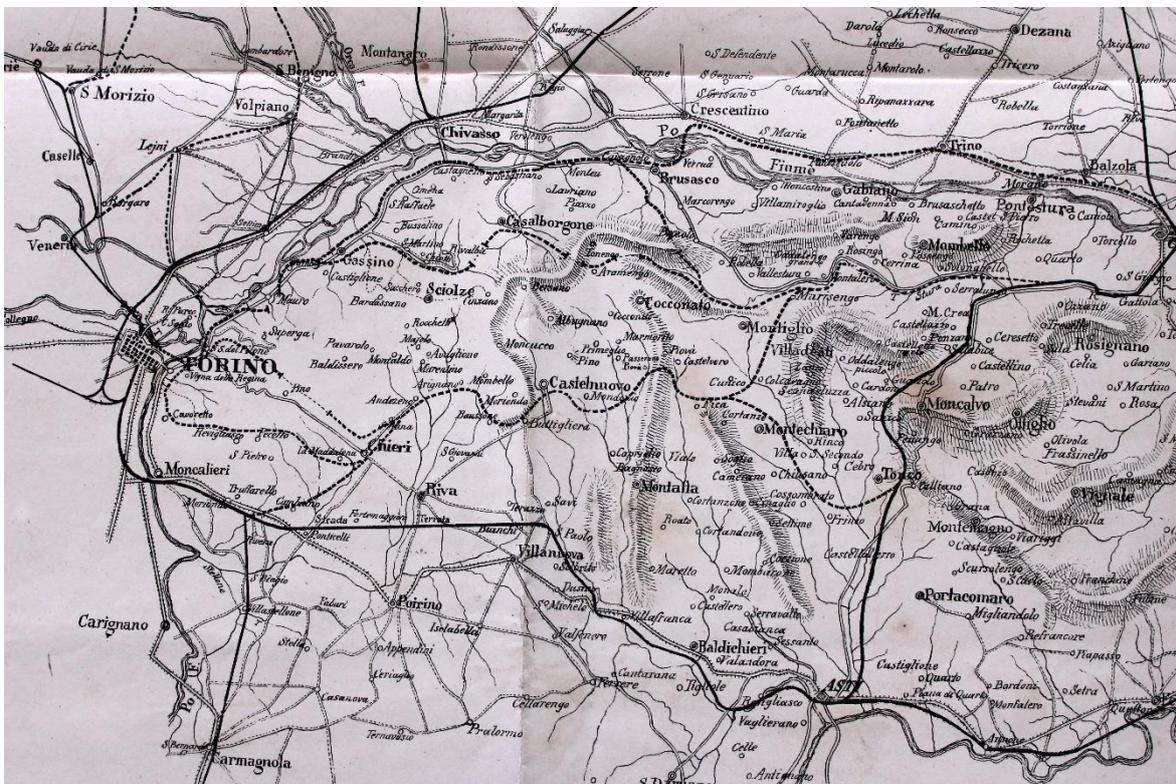
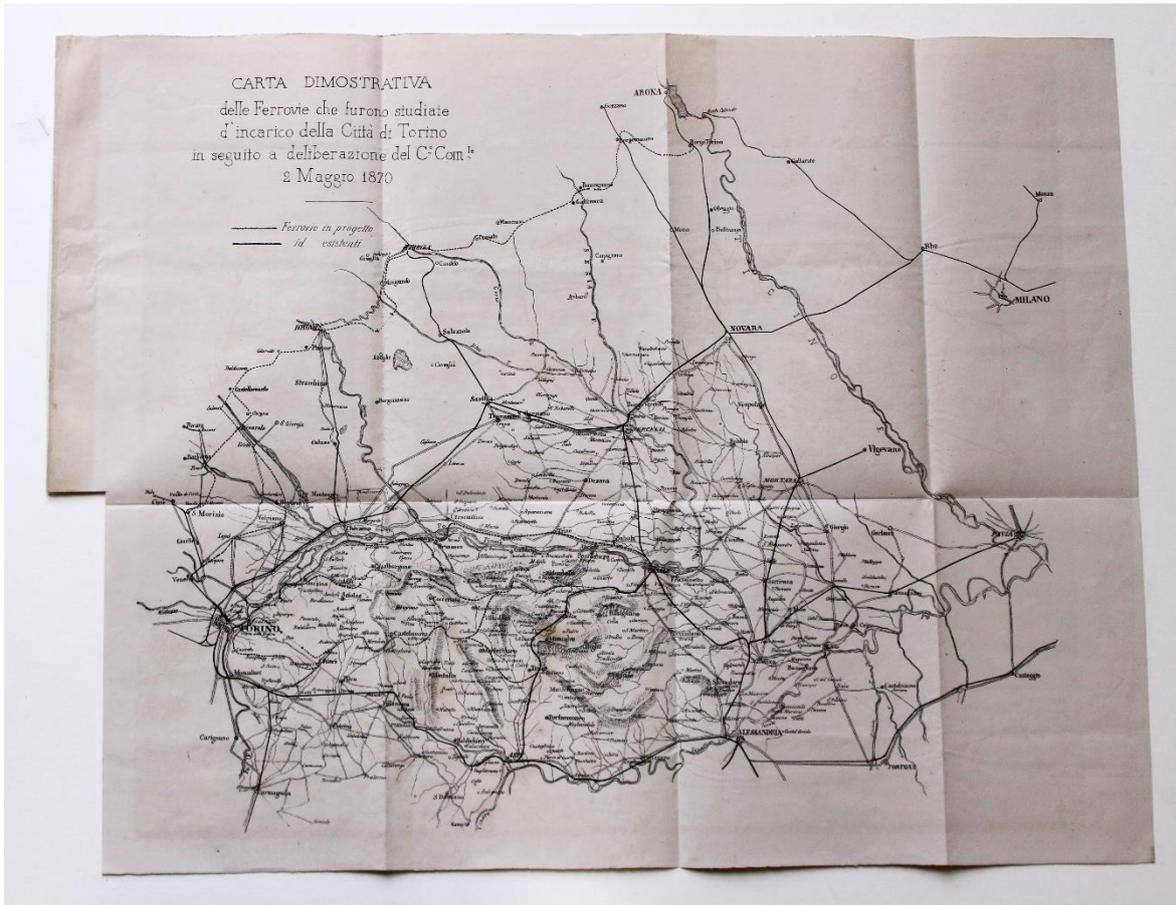
## SVILUPPO DI TRANVIE E FERROVIE SECONDARIE NELLA SECONDA META' DEL XIX SECOLO

La seconda metà dell'Ottocento vide, in Piemonte, un eccezionale sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e tranviarie grazie, tra gli altri, all'eccezionale lungimiranza di Cavour che seppe riconoscere nel treno il mezzo di trasporto ideale per lo sviluppo del territorio. Da questo fecondo periodo nacque una delle reti di trasporti più efficienti d'Italia, caratterizzata da un elevato grado di connessione e ramificazione che non trova eguali in altre regioni italiane.

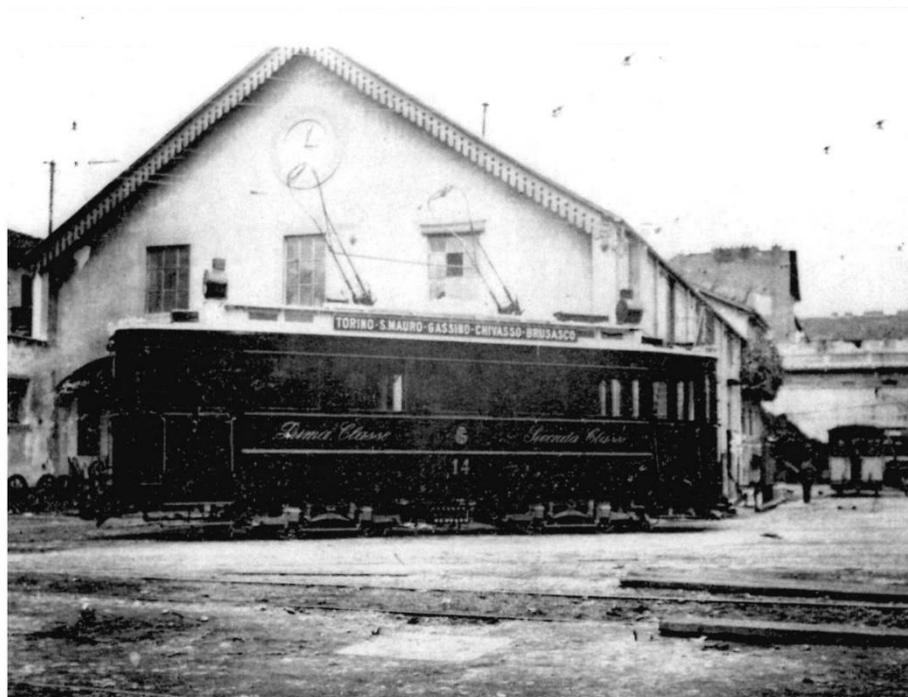
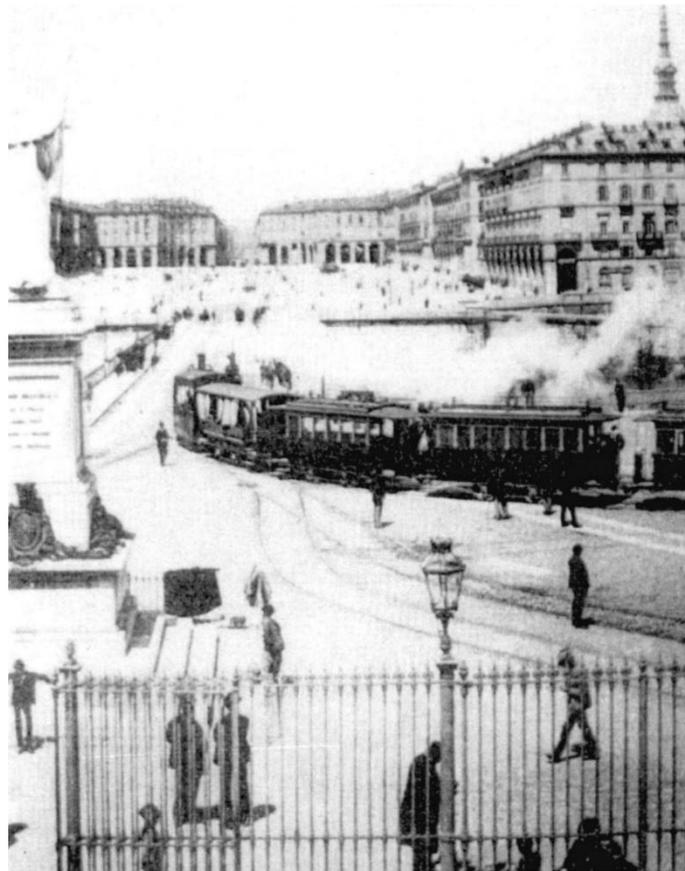
Per la vasta area collinare del Monferrato, zona caratterizzata da un'importante produzione vinicola, di bozzoli da seta e da una fiorente industria del gesso, del cemento e della calce, furono istituiti molti Comitati promotori ed elaborati svariati progetti ferroviari per collegare i centri minori con Torino, Casale Monferrato, Asti e Alessandria: alcuni rimasero allo stadio embrionale, per altri furono svolti più approfonditi studi di fattibilità ed avanzate richieste di contributi alle amministrazioni comunali e provinciali e allo Stato.

Nel 1870, la città di Torino promosse una serie di studi per una ferrovia che, attraversando il Monferrato, giungesse fino a Casale Monferrato e, nel 1871, vennero redatti dall'Ing. Soldati alcuni progetti di collegamento con varianti passanti per Chieri o per Trofarello: alcuni dei tracciati studiati prevedevano di collegare Cavagnolo con Murisengo attraverso una galleria nei pressi di Brozolo oppure, da Cunico, giungevano a Murisengo o a Tonco passando per Montiglio Monferrato o Montechiaro. Questi progetti rimasero solo sulla carta ma risultano di particolare interesse per i temi della mostra, in quanto si tratta di uno dei primi studi dei territori che saranno poi attraversati dalla ferrovia Asti-Chivasso.

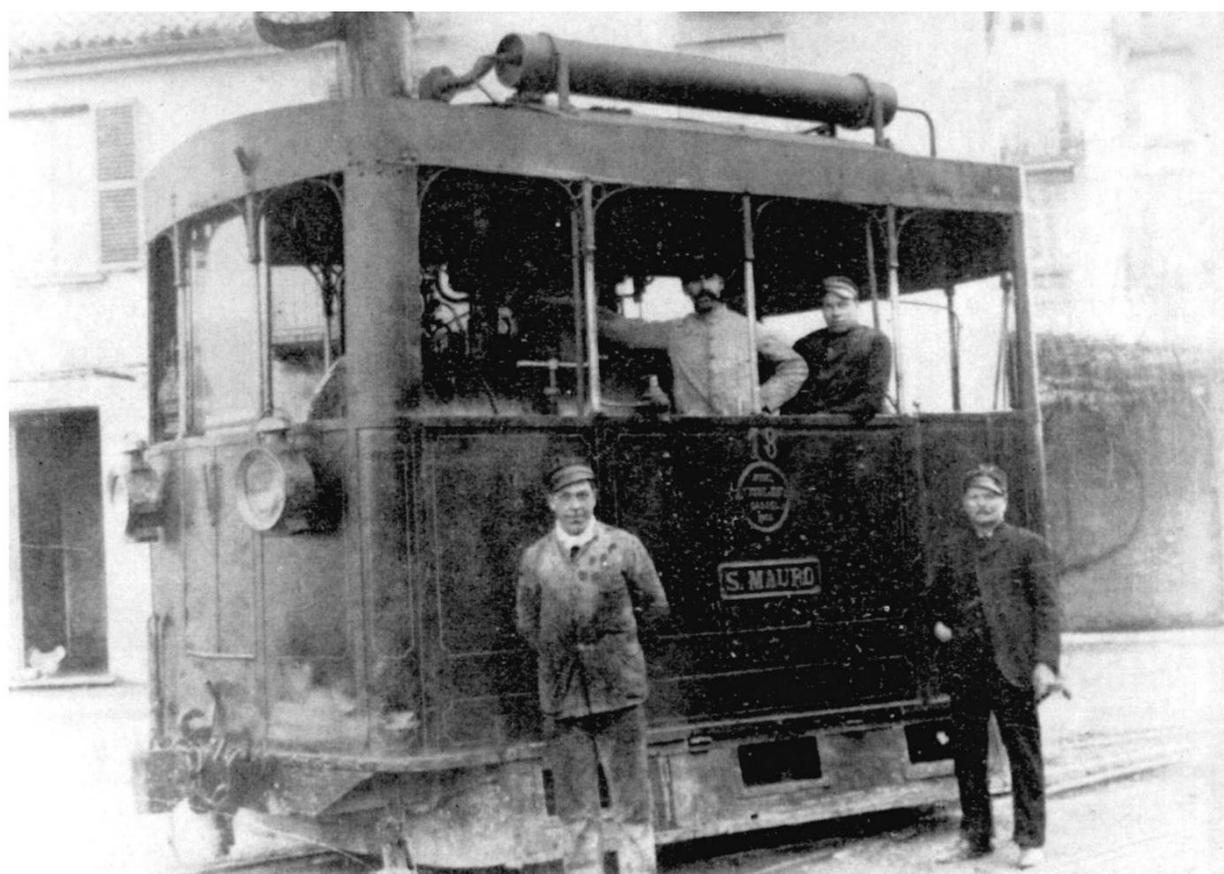
Parallelamente ai progetti di linee ferroviarie a scartamento ordinario, negli ultimi decenni dell'Ottocento vennero studiate diverse linee tranviarie a vapore a scartamento ridotto, installate spesso direttamente sulla sede stradale, costruite e gestite da società private. Anche nell'Astigiano nacque nel 1877, tra gli altri, un Comitato promotore per la Tranvia Asti-Montechiaro, che si sarebbe voluto prolungare fino a Cortanze e Piovà Massaia. Tra il 1887 e il 1883, una società Belga costruì e attivò la tranvia Torino-Gassino-Chivasso-Brusasco, i cui interessi commerciali rischiarono, come vedremo in seguito, di affossare la costruzione della ferrovia Asti-Chivasso. Nel 1908 la linea, a differenza della tranvia Asti-Cortanze, venne elettrificata tra Torino e Chivasso, mentre il secondo tratto fu elettrificato nel 1931. La linea funzionò fino al 1949.



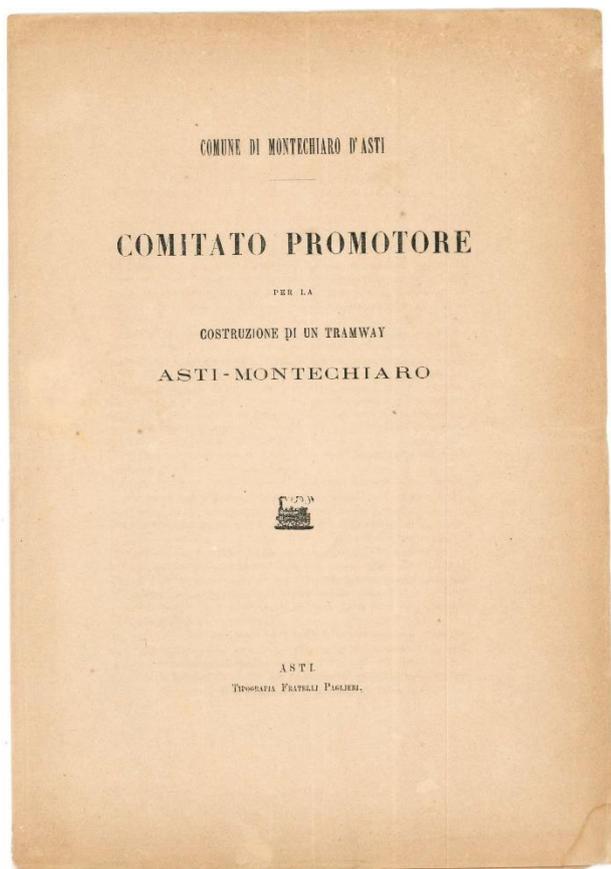
Relazione della commissione incaricata dell'esame delle ferrovie Torino-Casale e Torino-Valle Versa, con mappa. ASAT, Archivio fondo Archivio storico del Comune di Montafia, b. 68, 1870



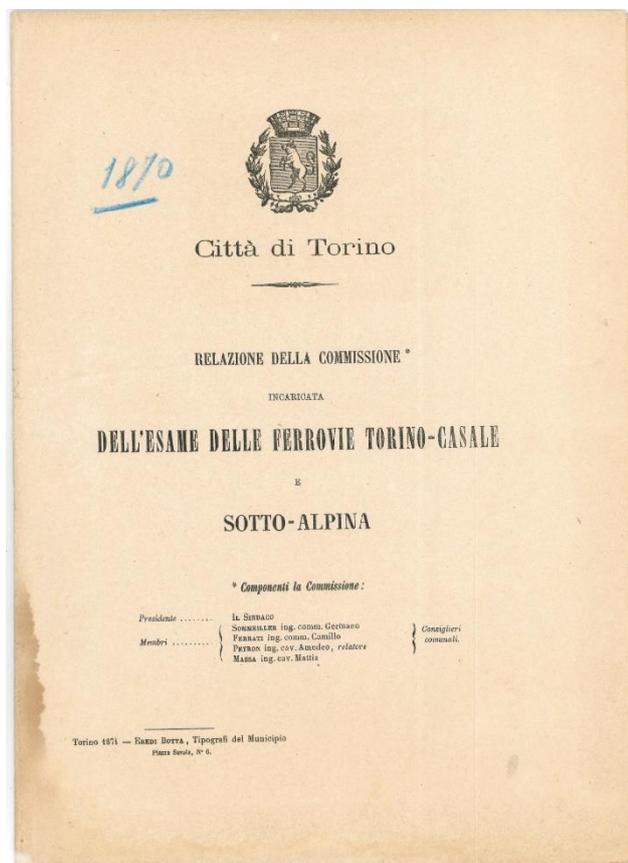
Fotografie d'epoca del tramway Torino-Gassino-Chivasso-Brusasco.  
Tratte da: F. Ogliari, F. Sapi, Scintille fra i monti, Milano, 1968



Fotografie d'epoca del tramway Torino-Gassino-Chivasso-Brusasco. Tratte da: F. Ogliari, F. Sapi, *Scintille fra i monti*, Milano, 1968



Libretto a stampa del Comitato promotore per la costruzione del tramway Asti-Montechiaro, 1877. ASAT, fondo Archivio storico del Comune Villa San Secondo, b. 159



Relazione della commissione incaricata dell'esame delle ferrovie Torino-Casale e Torino-Valle Versa con mappa allegata, 1871. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Montafia, u.a. n.220

## I PRIMI PROGETTI PER LA FERROVIA-ASTI CHIVASSO

Nella seconda metà dell'Ottocento vennero avanzate proposte di linee a interesse locale che attraversavano le colline del Monferrato e già nel 1852 iniziarono ad essere discusse le prime idee per la costruzione di una strada ferrata fra Canelli, Asti e Chivasso per interessamento dell'On. Vincenzo Bertolini.

Come abbiamo iniziato ad osservare attraverso la mappa del 1871, i primi progetti relativi ad un collegamento ferroviario tra il territorio di Chivasso e quello di Asti prevedevano tracciati differenti rispetto a quello che poi verrà concretamente realizzato nel 1912, e una ulteriore dimostrazione la possiamo osservare attraverso l'analisi di due relazioni progettuali degli anni '70 dell'Ottocento.

Nel 1876 gli Ingegneri Vincenzo Adorni e Isidoro Roero presentarono un progetto di ferrovia fra Bistagno, Asti e Chivasso. Il tracciato, partendo da Chivasso, attraversava il fiume Po sul ponte stradale e, svoltando a sinistra, correva più o meno parallelamente alla strada nazionale Asti-Ivrea fino a Brusasco. Da qui, la ferrovia doveva percorrere la valle di Brozolo e proseguire il suo percorso tramite due possibili varianti: la prima prevedeva una galleria che sbucasse nella Valle Stura e, dopo la stazione di Robella, una seconda galleria verso la Valle Versa; la seconda, poi favorita, prevedeva la costruzione di una galleria molto più lunga con uscita nella frazione Bonvino di Cocconato. Da questo punto la ferrovia avrebbe attraversato la Valle Versa fino alla stazione di Castell'Alfero dove si sarebbe collegata con la linea ferroviaria Castagnole delle Lanze-Asti-Casale Monferrato-Mortara, per giungere ad Asti e proseguire fino a Canelli e Bistagno.

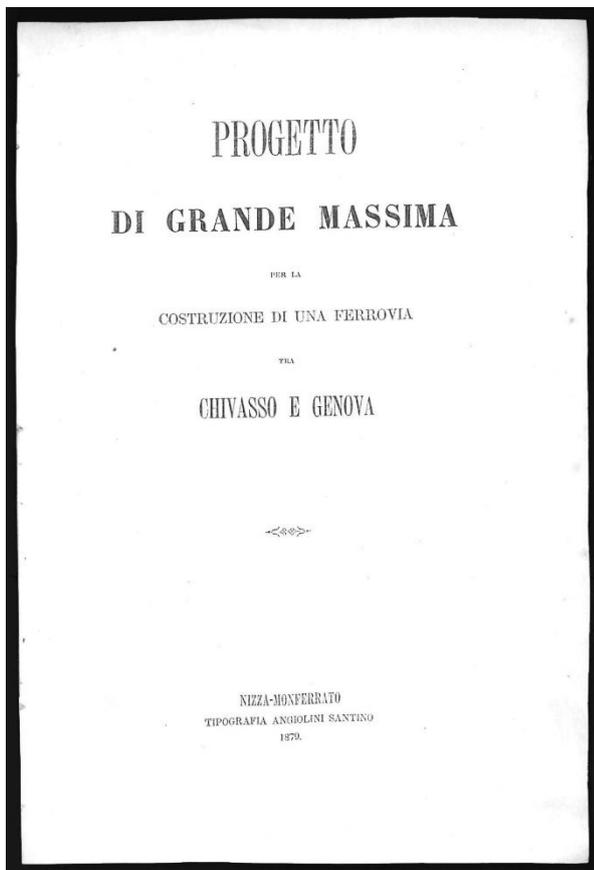
Nel 1879, in un periodo in cui, evidentemente, molte proposte e idee differenti si susseguivano, Vincenzo Porta di Nizza Monferrato pubblicò uno altro studio relativo ad un progetto di ferrovia tra Chivasso e Genova, ma il progetto più importante, sulla base del quale la ferrovia Asti-Chivasso venne effettivamente realizzata, fu quello presentato nel 1893 dall'Ing. Francesco Alberto Guercio su incarico del Comune di Asti. Questo nuovo progetto, a meno di alcune varianti, divenne poi quello su cui si basò l'impresa Sutter quasi vent'anni dopo.

Il progetto dell'Ing. Guercio era molto simile a quello poi realizzato ma prevedeva una posizione differente della stazione di Montechiaro d'Asti rispetto a quello attuale, scelta in fase di costruzione per poter meglio servire i comuni limitrofi. Inoltre, al posto della stazione di San Sebastiano Po vi era una stazione intitolata a Casalborgone e la ferrovia attraversava Brusasco invece di Cavagnolo. Anche la posizione della stazione di Brozolo era differente.

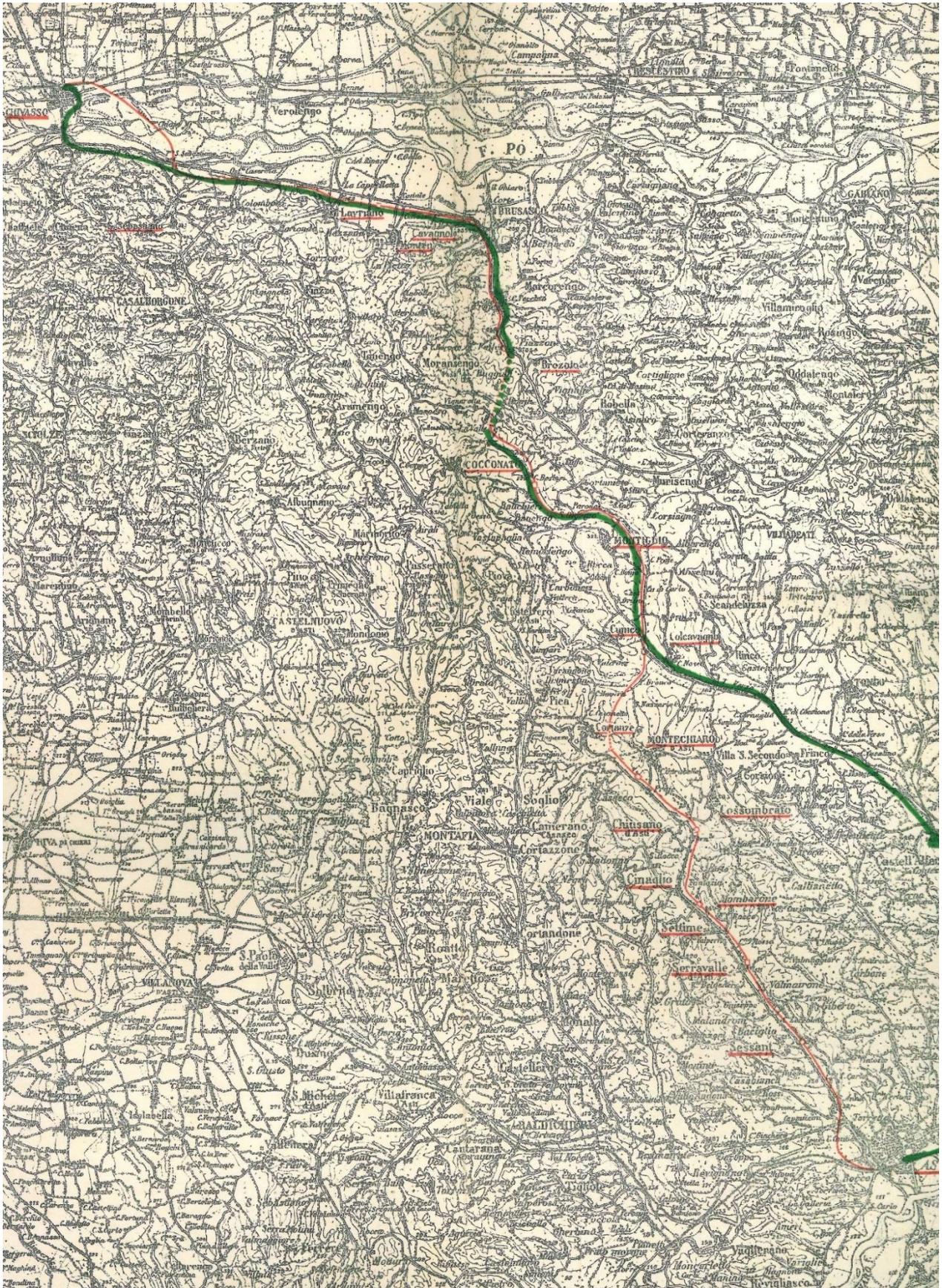
Tutti questi progetti rimasero solo sulla carta a causa dell'elevato costo dell'opera e dei ridotti finanziamenti governativi, nonostante la ferrovia Asti-Chivasso si configurasse come un'infrastruttura strategica per i collegamenti tra i porti di Savona e Genova e il Nord Europa.



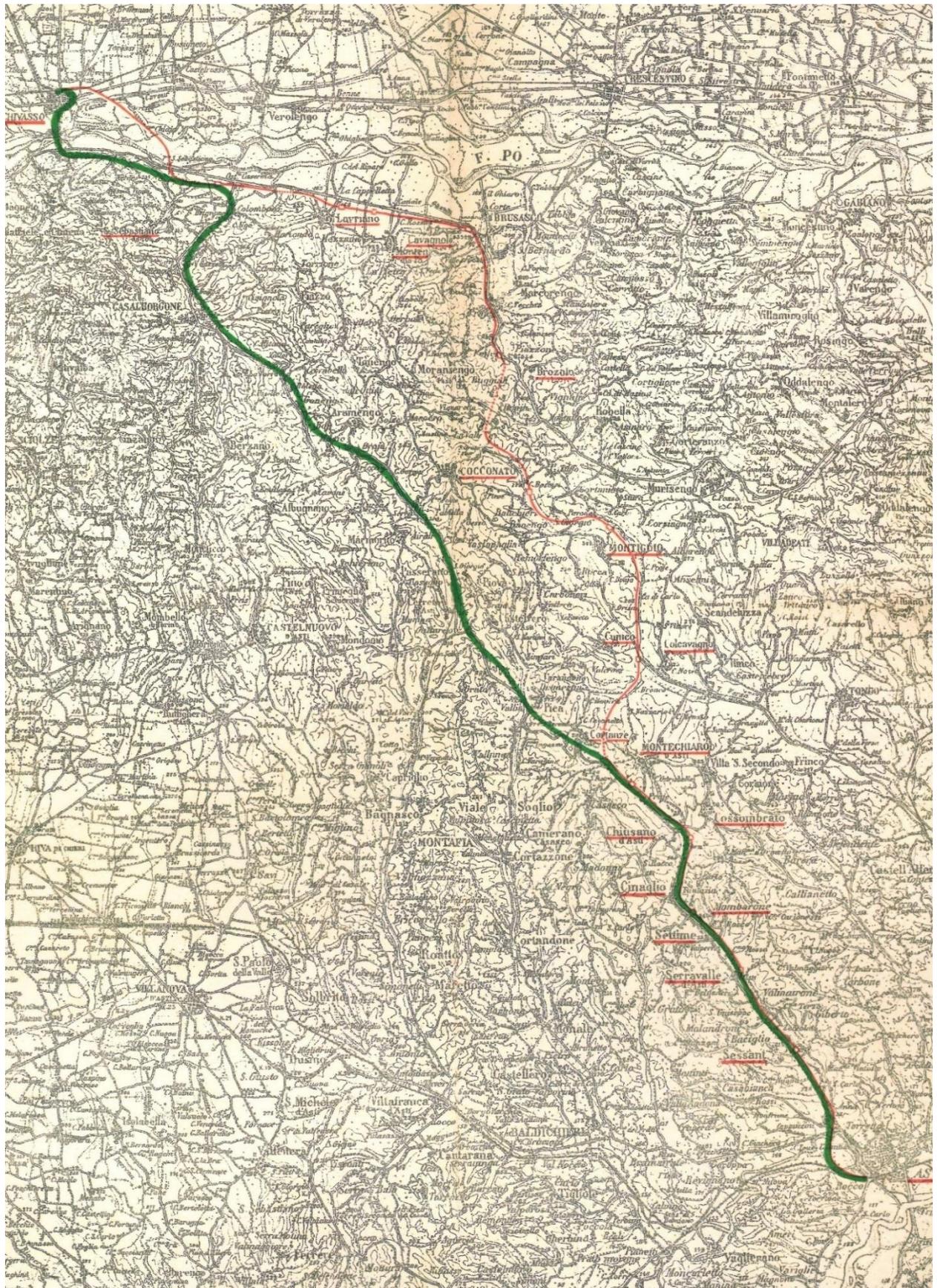
Frontespizio della pubblicazione "Relazione di studi fatti per determinare il miglior tracciato da seguirsi nella formazione del progetto di ferrovia fra Bistagno, Asti e Chivasso", 1876. Biblioteca Storica della Provincia di Torino



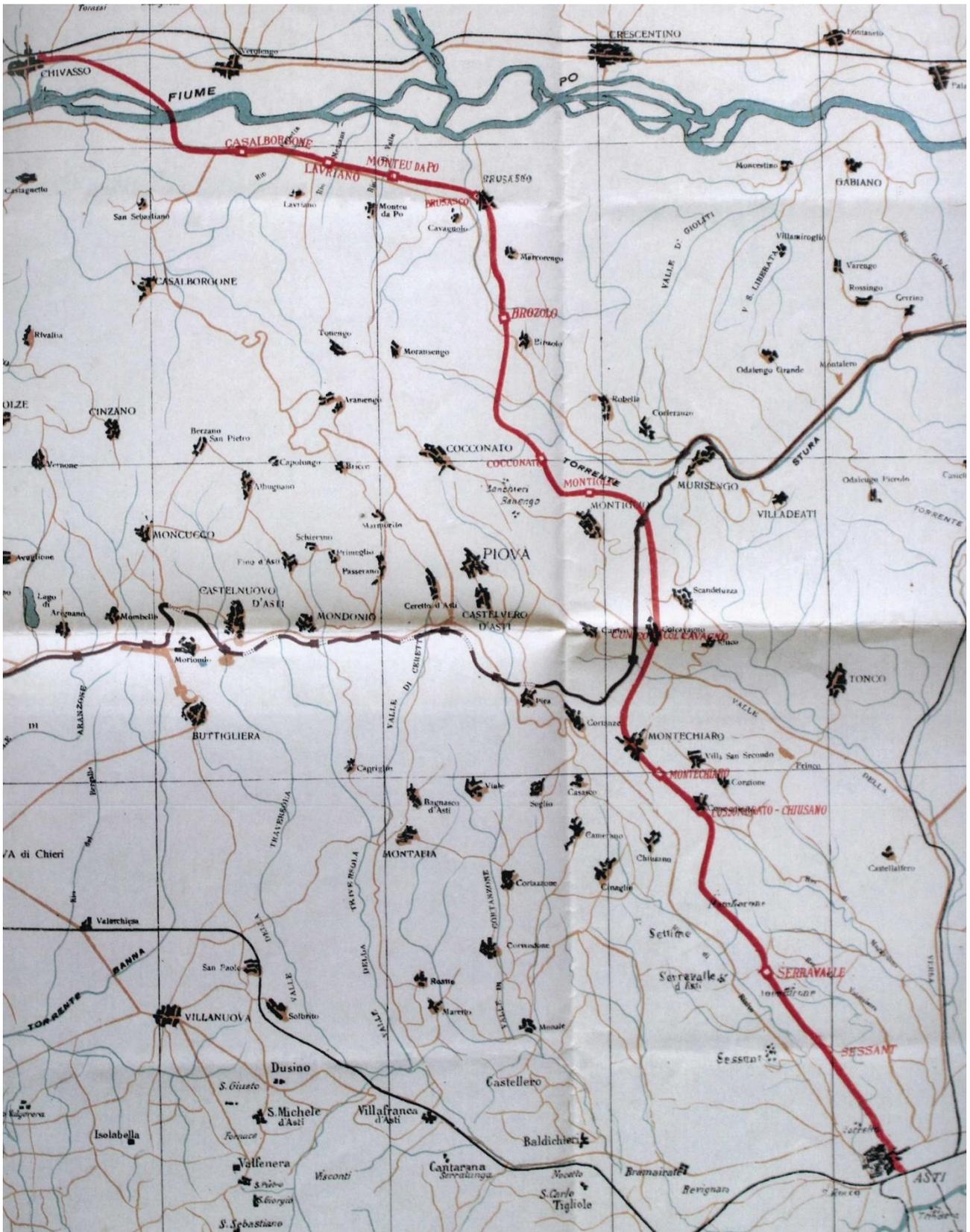
Frontespizio della pubblicazione "Progetto di grande massima per la costruzione di una ferrovia tra Chivasso e Genova", 1879. Biblioteca Storica della Provincia di Torino



In verde il tracciato del progetto del 1876, in rosso il tracciato attuale della ferrovia Asti-Chivasso



In verde il tracciato del progetto del 1879, in rosso il tracciato attuale della ferrovia Asti-Chivasso



Mappa generale del progetto dell'Ing. Guercio per la Ferrovia Asti-Chivasso (dettaglio). ASCAT, serie A-P, lettera D, b. 39, u.a. 617

## Scopo della Linea

Scopo della linea Asti-Chivasso (complemento della linea Genova-Cruda-Acqui-Asti) è quello di mettere in diretta comunicazione col porto di Genova e fra di loro le importanti valli del Po (fra Chivasso-Casalborgone, Verolengo e Brusasco) le valli d'Aurica ed Aosta e le colline Astigiane accorciandone le distanze che attualmente li separano.

Le dette vallate feracissime sotto tutti gli aspetti masferro sotto quello dei prodotti minerali ed industriali presentano una grande varietà di materie prime che offrono largo campo alle industrie e manifatture.

Dalle colline Astigiane ricche di prodotti agricoli (vini, bestiami, foraggi, bozzoli ed ortaggi) le merci che maggiormente si esportano sono l'uva ed il vino.

Colla costruzione della linea progettata si verrà a creare un nuovo comodo ed importante mezzo di comunicazione in

Prima pagina della ricca relazione illustrativa dell'Ing. Guercio per la Ferrovia Asti-Chivasso. ASCAT, serie A-P, lettera D, b. 39, u.a. 135



108

Copia

N. 19843-12  
Il Prefetto della provincia di Alessandria

Esso il Decreto 11 Dicembre 1898 del  
ministro dei Lavori Pubblici con cui l'ing.  
Ing. Rossi Ferdinando venne autorizzato  
a far eseguire gli studi e le operazioni  
geometriche, topografiche, alla compilazione d'un  
progetto di ferrovia da Asti Chivasso  
Esso la legge 21 Giugno 1888 n. 2389  
sulle espropriazioni

Decreto

E' permesso al ing. Ing. Rossi Ferdi-  
nando su Bernardino di effettuare d'in-  
trodursi nelle proprietà private, nelle re-  
gioni sovraindicate per la parte compresa  
in questa provincia.

Le autorità governative e municipali, sono  
solicite di assistere il predetto Ingegnere  
Rossi Ferdinando nei casi di opposizio-  
ne ai suoi lavori. Lo stesso Ing. Rossi  
deve uniformarsi alle disposizio-  
ni dell'art. 7 della legge accitata

Alessandria, 3 Dicembre 1898

Il Prefetto  
G. Carletto

Autorizzazione del Prefetto di Alessandria che permette all'Ing. Ferdinando Rossi di introdursi nelle proprietà private per eseguire gli studi dei terreni da espropriare per costruire una ferrovia tra Asti e Chivasso, 1898-1899. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 358

## LA COSTRUZIONE E I PRIMI ANNI DI SERVIZIO DELLA TRANVIA ASTI-CORTANZE

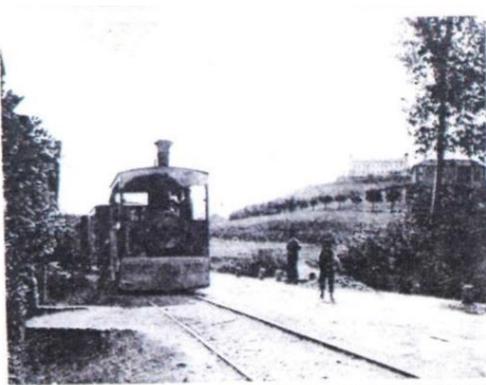
Come accennato in precedenza, nel 1877 nacque a Montechiaro d'Asti un comitato promotore per la costruzione di una tranvia che collegasse il paese con il capoluogo astigiano, promossa in particolare dall'Ing. Vincenzo Adorni. Il Comitato si occupò di promuovere la realizzazione dell'opera tra i comuni del circondario e contattare impresari che potessero realizzare la tranvia.

La linea tranviaria che si intendeva costruire avrebbe avuto uno scartamento dei binari di 1 m, posati al lato della carreggiata della strada nazionale Asti-Ivrea. Il progetto, inizialmente, non ebbe seguito per motivi economici e se ne riparlò, studiando una tranvia estesa fino a Cortanze, a partire dal 1880 su interessamento del Sindaco di Asti. I comuni coinvolti nell'impresa furono inizialmente ventitré, ma solo tredici firmarono, infine, l'atto del 15 febbraio 1882 con cui si impegnarono a versare i necessari sussidi per la costruzione della tranvia: Asti, Sessant, Serravalle d'Asti, Settime, Cinaglio, Chiusano, Cossombrato, Corsione, Montechiaro, Soglio, Cortanze, Piea, Viale.

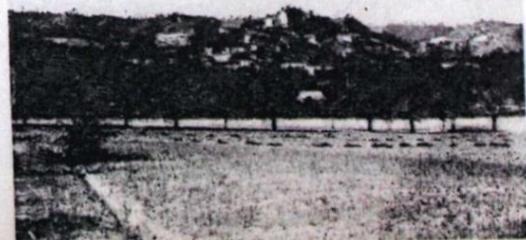
L'appalto per la costruzione della tranvia venne aggiudicato al finanziere francese Berrier Delaleu che, in Piemonte, aveva già costruito, nel cuneese, le tranvie Cuneo-Dronero e Cuneo-Saluzzo. Berrier Delaleu ottenne il denaro per la realizzazione dell'opera da parte del Credito Torinese e all'interno dell'atto relativo sono dettagliatamente menzionate le caratteristiche tecniche della sede tranviaria, delle stazioni e dei materiali rotabili che vennero utilizzati sulla linea: si trattava di locomotive Winterthur & Krauss e carrozze vetture passeggeri di costruzione italiana di prima e seconda classe.

La stazione delle tranvie astigiane si trovava nei pressi della stazione ferroviaria, vicino all'attuale stazione degli autobus. L'opera venne realizzata in sei mesi e fu la prima tranvia astigiana ad essere aperta: seguiranno, successivamente, la tranvia Asti-San Damiano-Canale (inaugurata nel dicembre 1882) e la Asti-Altavilla Monferrato (inaugurata nel 1900).

La tranvia era lunga complessivamente 18,06 km, i tempi di percorrenza erano di circa un'ora e mezza. Il Prefetto di Alessandria autorizzò l'apertura della tranvia al solo traffico viaggiatori il 4 settembre 1882 e l'infrastruttura venne inaugurata il 16 settembre. L'esordio del servizio della Asti-Cortanze fu costellato di difficoltà, a causa delle condizioni estremamente rigide dell'inverno e dell'azione di alcuni sabotatori che, come riporta una lettera del Sottoprefetto di Asti datata 24 marzo 1883, in più occasioni posizionarono sassi ed altri oggetti voluminosi per impedire la marcia o far deragliare i treni. Iniziarono così le prime difficoltà per l'impresario Delaleu il quale, per la costruzione della Asti-Cortanze e della Asti-Canale, aveva investito un patrimonio superiore alle sue possibilità.



**Saluti da Serravalle D'Asti**



*Immagini d'epoca della tramvia Asti-Cortanze. Collezione Paolo Collo*



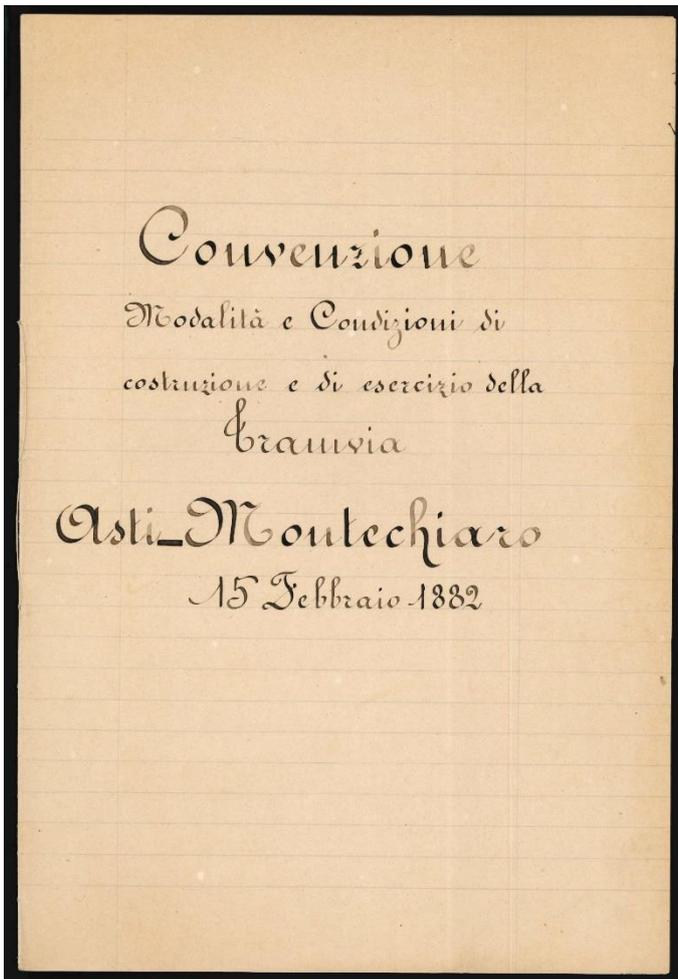
Biglietto di libera circolazione  
delle Tramvie Astigiane, 1889.  
Collezione Paolo Collo



Cartolina di Cortanze, fine XIX-inizio XX secolo. Lungo la strada in valle  
è visibile la vecchia stazione tramviaria. ASAT, fondo Famiglia Roero  
di Cortanze, b. 74, f. 2340



Corso Torino, fine XIX-inizio XX secolo. Sul lato sinistro della strada sono visibili i binari della tramvia. Collezione Paolo Collo



Convenzione con le modalità e condizioni per la costruzione ed esercizio della tramvia Asti-Montechiaro, 15 febbraio 1882. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88

## TRAMWIA FRA ASTI E MONTECHIARO

La linea che ci proponiamo di costruire avrà uno scartamento di m. 1,00 fra asse ed asse delle rotaie. Partendo dalla piazza della stazione ferroviaria della città d'Asti, costeggiando la piazza d'Arme passa dietro il mercato coperto, risale la piazza Vittorio Alfieri che percorre in tutta la sua lunghezza, tenendosi sempre a destra della strada stessa e lasciando uno spazio sufficientemente vasto per il comodo carreggio e transito ordinario.

Così attraversata la città, ci troviamo a porta S. Caterina, e di là costeggiando il viale della strada di Torino la linea di tramway passa avanti la fornace di mattoni e giunge al crocicchio delle due strade: provinciale l'una per Torino, nazionale, l'altra per Montechiaro, ed è questa appunto che intendiamo di percorrere fino a Montechiaro e Cortanze tenendoci sempre sul ciglio destro.

Nella traversata della città di Asti il Tramway si potrà fermare a prendere i viaggiatori in qualunque punto. A porta S. Caterina ed al crocicchio delle due strade accennate si faranno delle fermate regolari. Così faremo a tutti gli sbocchi delle strade comunali sulla strada percorsa dal tramway, ed ogni volta che ciò sarà necessario per il servizio, a meno che nelle curve di raggio ristretto e nelle forti pendenze.

Gli scambi saranno fatti in modo da lasciare una sufficiente larghezza di strada libera al carreggio.

L'armamento della strada sarà fatto con solide traversine in legno poste a distanza di m. 0,90 da asse ad asse e lunghe m. 1,60.

Le rotaie in acciaio del tipo Vignolle saranno del peso di Kg. 18 al metro corr. e dell'altezza di centim. 8,5 e poste a livello della strada, da permettere così ancora il transito dei carri.

L'unione sarà a giunto sospeso.

Il materiale mobile si comporrà di N. 3 locomotive del tipo tramway delle migliori fabbriche; il numero delle carrozze per viaggiatori e dei carri per le merci sarà regolato in proporzione del traffico. Tale materiale dovrà esser aumentato in caso che ciò si renda necessario.

I treni saranno forniti di due, tre o quattro carrozze, oltre la locomotiva, secondo il maggiore o minore concorso. Le corse saranno in numero non minore di tre ascendenti e tre discendenti per ogni giorno, riservandoci di aumentarle qualora lo richieda l'aumentarsi del movimento.

*Volantino a stampa con descrizione tecnica della tramvia Asti- Montechiaro di cui si prevede la realizzazione, 1881. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88*

I prezzi del trasporto chilometrico saranno per le prime classi di centesimi 7, per le seconde di centesimi 5. Le tariffe pel trasporto delle merci a grande e piccola velocità saranno in massima regolate sopra quelle in uso sulla ferrovia Torino-Genova.

La velocità dei treni sarà circa di chilometri 18 all'ora. Il servizio delle merci a grande velocità sarà fatto per piccoli pacchi o cesti o valigie con apposito bagaglio.

L'impresa si propone aprire il tramway Asti-Montechiaro al più tardi dopo trascorsi sei mesi di tempo utile dopo ottenuta, la concessione. Quanto ai chiesti sussidii complessivi per una somma non minore di lire 80,000 l'impresa è disposta accettarli in tre rate annuali senza interessi; ma di queste la prima sarà pagata entro i sei mesi successivi all'apertura e collaudo della linea.

Qualora però un comune non possa pagare questa prima rata dovrà corrispondere per i mesi di ritardo il 5 per 0,0 di interesse annuo. Per la stazione di Asti l'impresa si accordò col sig. Berrier Delaleu perchè se ne costituisca una sola e si faccia servizio cumulativo per le due linee, tendenti a Montechiaro l'una ed a S. Damiano e Canale l'altra. Quindi l'impresa chiede che il terreno per questa sola stazione sia accordato gratis dal Municipio d'Asti. Il comune poi di Montechiaro dovrà fornire senza compenso il terreno perchè si possa costruire una stazione con tettoia per il materiale.

Il comune di Serravalle dovrà pure concedere il terreno per una piccola stazione e per uno scambio, qualora desideri che venga costruita.

Torino 4 Agosto 1881.

ANGELO DELVECCHIO.

*Volantino a stampa con descrizione tecnica della tramvia Asti- Montechiaro di cui si prevede la realizzazione, 1881. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88*



Asti, addì 15 Settembre 1882

SOTTO-PREFETTURA D'ASTI

N. d'ordine del Registro Gen. 1696

Divisione I

Risposta alla lettera del

Divisione N.

OGGETTO

Annessi N.

Apertura Tramvia  
Asti - Moncalciaro

*Urgente*

Per norma ministeriale mi af-  
fetto di significare a V.S. che il Pre-  
fetto della Provincia con decreto 14  
corrente mese ha autorizzato in via  
provvisoria l'apertura della Tramvia  
Asti - Moncalciaro per solo servizio  
dei passeggeri

Il Sottoprefetto

*Manoluppi*

Liquor Lindaro di  
Cossombrato.

Lettera manoscritta del Sottoprefetto di Asti che comunica l'autorizzazione per l'apertura provvisoria della tramvia per il servizio passeggeri, 15 settembre 1882. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88



**SOTTO PREFETTURA**  
DEL  
**CIRCONDARIO DI ASTI**

N. 24 P. G.

DELEGAZIONE DI SICUREZZA PUBBLICA

Risposta al foglio

del \_\_\_\_\_ 1883

Die. \_\_\_\_\_ Sez. \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_

OGGETTO

*Tramvie*

*Guasti alle linee*

Allegati N. \_\_\_\_\_

Asti, li

*24 Marzo*

1883

*1989*

*Si verifica spesso che per malvo-  
gità di taluni male intenzionati si get-  
tano sulla linea della Cavouria sassi  
ed altri oggetti voluminosi atti ad in-  
pedire il corso dei treni ed anche a  
farli deragliare a danno del pubblico  
servizio ed a pericolo manifesto delle  
persone.*

*Tali atti vandalici e criminosi  
devono i sig. Sindaci impedire col  
fian sorvegliare i tronchi di tramvia  
che solcano i rispettivi territori, e  
denunziando all'autorità giudiziaria  
coloro che si ne rendessero colpevoli.*

*Sarà bene che quacciano rilevare  
ai propri amministratori che con consi-  
mili attentati pregiudicano i loro  
interessi; perchè ove ne venissero  
danni al materiale di trazione del-  
le tramvie si dovrebbe sospendere  
il servizio delle medesime.*

*Della presente mi vorrà accuffare  
ricevuta ed assicurarmi delle date  
disposizioni.*

*Il Sotto Prefetto*

*Manoppa*

*Illus.<sup>mo</sup> Sig. Sindaco*

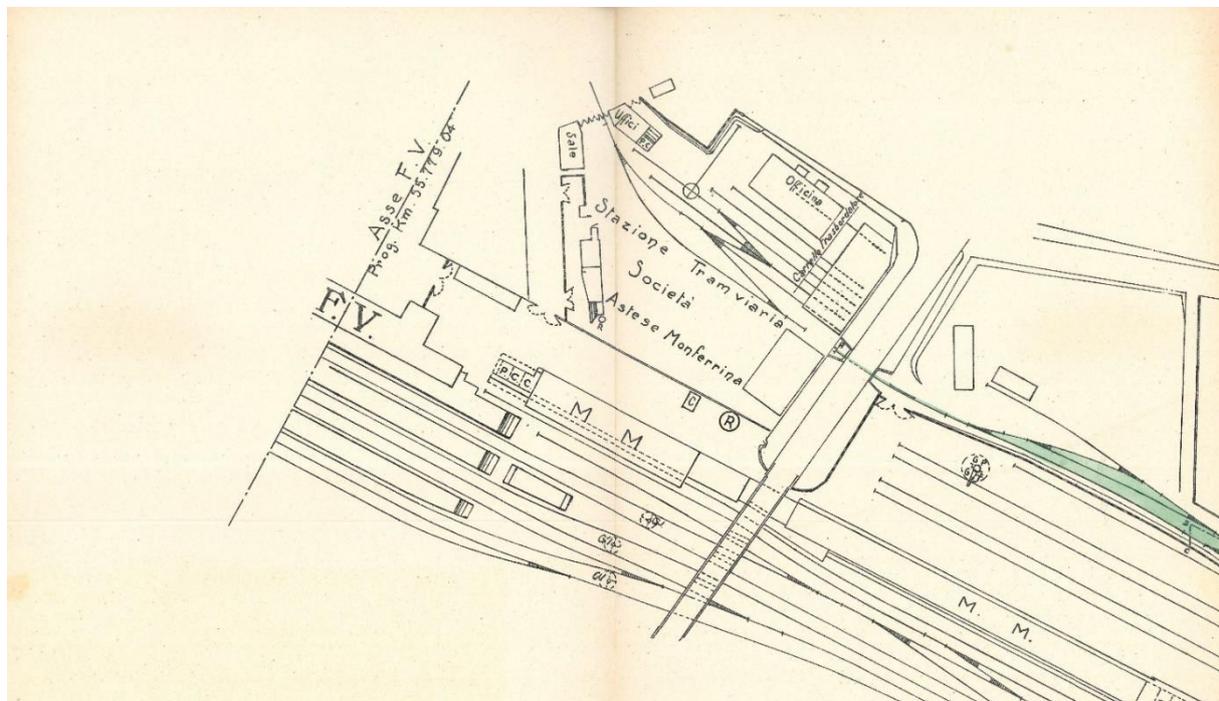
*di Cossombrato*

*\_\_\_\_\_*

Lettera del Sottoprefetto di Asti che lamenta sabotaggi alla tramvia, 24 marzo 1883. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88



Copia del giornale "L'Orizzonte" del 10 ottobre 1903 con prospetto orario della tramvia Asti-Cortanze. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 13



Planimetria con progetto per il raccordo ferroviario tra la Stazione ferroviaria di Asti ed il gasometro comunale, dettaglio con posizione della stazione tramviaria, 1937. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 299

*Asti - Stazione Tramvia*



*Stazione tramviaria di Asti, fine XIX-inizio XX secolo. Collezione Paolo Collo*



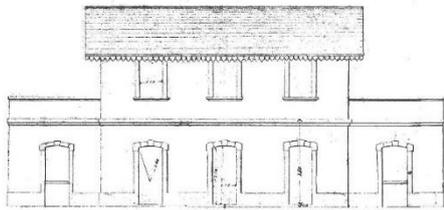
*Interno della stazione tramviaria di Asti, inizio XX secolo. Si possono notare i binari a scartamento ridotto delle linee Asti-Cortanze e Asti-Canale e i binari a scartamento ordinario della linea Asti - Altavilla Monferrato. Collezione privata*

STAZIONE DI MONTECHIARO

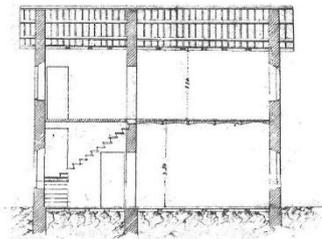
FABBRICATO VIAGGIATORI

Scala di 1:100

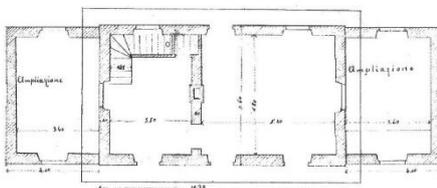
Prospetto



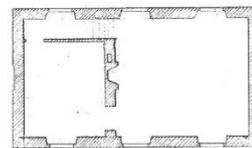
Sezione longitudinale



Pianta al piano terreno



Pianta del piano superiore



17 gennaio 1912  
Scala di 1:100  
Pianta 1/2

17 luglio 1912  
A. Ricciardi

Pianta e prospetto della stazione tramviaria di Montechiaro d'Asti. Per gentile concessione di Aldo Riccardi

MONTECHIARO D'ASTI - Stazione Tramviaria



Cartolina raffigurante la stazione tramviaria di Montechiaro d'Asti, 1912-1917. Sullo sfondo si intravede la stazione ferroviaria. Collezione Paolo Collo

## 1906-1909: IL PROGETTO DEFINITIVO PER LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO

A seguito della Legge 168/1899, che aumentava le sovvenzioni statali per la costruzione di ferrovie, per alcuni anni il Comune di Asti interpellò diverse imprese costruttrici per verificare la possibilità di realizzare l'opera e l'*input* decisivo si ebbe dal 1905 a seguito di una legge che portò a 7500 lire/Km i contributi statali.

Fu presentata una formale domanda di concessione al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici che, inaspettatamente, rigettò la richiesta, sostenendo che la linea non avrebbe avuto un'importanza strategica per il traffico commerciale come preventivato e, inoltre, avrebbe fatto concorrenza alla tranvia Torino-Gassino-Chivasso-Brusasco. Il Consiglio suggerì di costruire, al posto della ferrovia, un tratto di collegamento tra la tranvia Torino-Brusasco e la tranvia Asti-Cortanze. Il Comune di Asti non rinunciò al progetto e il Sindaco, Avv. Bocca, non tardò ad inviare al Consiglio Superiore un lungo e appassionato memoriale, datato 6 dicembre 1906, per difendere le ragioni del Comitato promotore per la ferrovia Asti-Chivasso, forte anche dei giudizi favorevoli dei funzionari pubblici che avevano esaminato il progetto e dettagliando i benefici economici che la nuova ferrovia avrebbe portato a numerosi centri.

Dopo lunghe trattative, grazie alla perseveranza delle istituzioni, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse parere favorevole e con la Legge 444/1908 si concesse la costruzione della ferrovia. Nello stesso anno, il Comune di Asti iniziò le trattative con l'impresa Sutter di Zurigo che si aggiudicò formalmente l'asta pubblica il 9 aprile 1909. Il Comune di Asti si rese garante verso l'impresa per il pagamento dei sussidi da parte dei Comuni interessati alla costruzione dell'opera, sussidi che erano stati calcolati dall'Ing. Natale Ballario di Asti. Vi invitiamo ad osservare gli appunti manoscritti dall'Ing. Ballario nei quali vengono ricompresi, tra gli enti interessati al progetto, non solo i Comuni dell'astigiano, ma anche vari enti che, con il prolungamento verso Chivasso della ferrovia Asti-Acqui Terme-Genova, avrebbero ricavato benefici, come il Porto di Genova.

L'impresa diretta da Jacques Sutter si mise dunque all'opera per definire il progetto della ferrovia sulla base, come già indicato, di quello redatto dall'Ing. Guercio quasi vent'anni prima. Insieme all'impresario Jacques Sutter lavorarono gli ingegneri Simon Shimonett e Erwin Thomann responsabili di cantiere, e numerosi altri ingegneri che si occuparono di specifici tratti della linea. Tra questi vogliamo ricordare la figura dell'Ing. Paolo Basler che si occupò di collaborare alla progettazione e dirigere la costruzione del tratto tra Monteu da Po e Brozolo. Nell'archivio personale dell'Ingegnere, che si trova conservato presso l'Archivio di Stato di Perugia-sezione distaccata di Spoleto, si trova un faldone contenente documentazione tecnica, disegni, appunti relativi alla ferrovia Asti-Chivasso, oltre ad alcune lettere scambiate con Jacques Sutter.

## Ferrovia Asti - Chivasso

Progetto di riparto fra gli enti interessati del concorso a fondo perduto  
per la costruzione della linea

Per incarico avuto dal Comitato Promotore della Ferrovia Asti-Chivasso, ho compilato il progetto che sto per esporre di riparto fra gli enti interessati alla costruzione della linea, di una somma di concorso a fondo perduto da versare al concessionario con quelle modalità di pagamento che saranno col medesimo concordate.

Nell'eseguire questo incarico di sua natura arduo e complicato, io ho cercato di attenermi per quanto era possibile ai dati fondamentali che debbono avere maggiore importanza in un riparto di questo genere, cioè:

1. Distanza del capoluogo del Comune dalla più vicina stazione della costruenda ferrovia;
2. Estensione territoriale;
3. Popolazione;
4. Ricchezza del territorio;
5. Ricchezza mobile;
6. Condizioni economiche.

È chiaro infatti che a parità di altre condizioni circostanze il contributo dev'essere inversamente proporzionale alla distanza del Capoluogo dalla più vicina stazione e dev'essere proporzionale a tutte le cifre che rappresentano la ricchezza del Comune, la sua popolazione e la floridezza delle sue finanze.

Per applicare questi principi di proporzionalità io mi sono basato su di un quadro rimemorati dall'egregio Comitato Promotore in cui sono segnati per ogni Comune l'estensione territoriale, la popolazione, l'elenco dei principali prodotti, la distanza dalla costruenda Stazione, l'ammontare del bilancio pel corrente anno, la sovranità comunale, l'importo del dazio consumo e delle tasse di esercizio e rivendita, vetture pubbliche, vetture private, domestici, valore locativo di famiglia, sul bestiame, sulle bestie da tiro, da sella e da soma, sui cani, sulla fabbricazione di acque gazoze, sugli spettacoli pubblici e diritti diversi.

Erano pure segnati sul detto quadro le cifre relative alle rendite patrimoniali, a proventi diversi, oneri patrimoniali, ammontare complessivo del debito comunale e degli interessi passivi.

Basta la semplice enumerazione di tutti questi elementi di cui si deve tener calcolo nella formazione del riparto, per convincere che non si può trovare una formola che legghi fra di loro in modo preciso e matematico tutti questi elementi dovendovi dare a ciascuno di essi un diverso peso a seconda di diverse circostanze che non consentono un apprezzamento numerico.

Tali sono, ad esempio, la circostanza di essere la popolazione molto concentrata in uno o pochi centri abitati o sparsa in molti casionali, ovvero quella di essere i prodotti del suolo consumati sulla località od esportati, l'esistenza o la totale mancanza di mercati e fiere e così via discorrendo.

Ne nasce da ciò la necessità di usare dei dati numerici sopra indicati colla scorta di un equo criterio distributivo che tenga conto di quelle circostanze ora accennate, che non ammettono un conteggio numerico ed è ciò appunto che io ho cercato di fare nello stabilire le cifre registrate nella seguente tabella.

Devo inoltre notare che per soddisfare al desiderio espresso dal Comitato ho compreso nel riparto non soltanto i Comuni situati lungo la linea, ma anche alcuni centri di grande importanza situati a notevole distanza dalla teste di linea, ma già con questi collegati da ferrovia e perciò assai interessati alla costruzione della nuova linea: tali sono, ad esempio, le città di Acqui, Genova, San Pier d'Arena, ecc.

E seguendo lo stesso criterio ho pure compreso nel riparto, oltre ai Comuni lungo la linea ed i centri di popolazione ora indicati, alcuni Enti morali evidentemente interessati alla costruzione di questa ferrovia, cioè il porto di Genova e la Provincia di Genova.

		Somma Definitiva					
1	Acqui	L		12	Castagnetto	L	10 000
2	Albegrano	"		13	Castelmoro d'Ast.	"	
3	Aravenzo	"		14	Castelver	"	
4	Asti	"	275 000	15	Caragnolo	"	80 000
5	Baymasco	"		16	Cereto	"	
6	Brozato	"	45.000	17	Città d. Genova	"	
7	Brusasco	"	80.000	18	Cinaglio	"	15.000
8	Cameron Casasco	"	15.000	19	Chivasso	"	30 000
9	Canelli	"		20	Chivasso	"	275 000
10	Caprioglio	"		21	Cocconato	"	175 000
11	Casalborgone	"	45 000	22	Colcaragno	"	10 000
			450.000				400.000
			45.000				20.000
			45.000				20.000
			45.000				300.000
							150.000
							25.000

Progetto di riparto fra gli enti interessati del concorso a fondo perduto per la costruzione della linea Asti-Chivasso, fine XIX - inizio XX secolo. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28

23	Casine	L 10000	10.000
24	Cortandone	"	"
25	Cortanze	" 45000	35.000
26	Cotassone	" 10.000	5.000
27	Cotaranzo	"	"
28	Cosombate	" 25000	25000
29	Cumio	" 30000	45000
30	Finco	"	"
31	Lauriano	" 65000	65000
32	Marcovengo	" 10.000	5.000
33	Marmorito	"	"
34	Mondomi	"	"
35	Montafè	" 10.000	10.000
36	Montechian d'At.	" 175000	100.000
37	Montiglio	" 225.000	175.000
38	Moravengo	"	"
39	Monten da Po	" 35.000	35.000
40	Murisengo	" 45000	40000
41	Nizza Monfè	"	"
42	Orade	"	"
43	Pasovano	"	"
44	Piazza	"	"
45	Pica	" 20000	15000
46	Piova	" 20.000	10.000
47	Pino d'At.	"	"
48	Primegho Schierano	"	"
49	Porto d'Genova	"	"
50	Provincia d'Genova	"	"
51	Rivico	" 20000	10.000
52	Robello	" 20000	10.000
53	Rondissone	"	"
54	San Pier d'Arene	"	"
55	San Sebastian Po	" 70000	70000
56	Scandellusa	" 15000	10.000
57	Serravalle d'At.	" 30000	20.000
58	Sesant d'At.	" 15000	15000
59	Settime d'At.	" 15000	20.000
60	Soglio	" 10.000	10.000

61	Conengo	L	
62	Verrua Savoia	"	
63	Trile	" 10.000	5.000
64	Villadeash	"	10.000
65	Villa S. Secondo	" 25.000	15.000
		<u>Total Lire</u>	<u>2.000.000</u>

Quota annuale degli interessi da  
riservarsi sul bilancio comunale nel  
1° Ventennio -  
Per Ast L 168750

Progetto di riparto fra gli enti interessati del concorso a fondo perduto per la costruzione della linea Asti-Chivasso, fine XIX - inizio XX secolo. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28

= Ferrovia Asti Chivasso =  
Quindi il sig. Presidente espone do-  
versi deliberare nel contributo  
assegnato al Comune per la costru-  
zione ferrovia Asti-Chivasso e data  
lettura della corrispondenza al ri-  
guardo invita il Consiglio a delibe-  
rare

Il Consiglio

Ricordato:

Che il Municipio d'Asti con in-  
stanza in data 28 Marzo 1906 chie-  
deva a S. E. il Ministro dei L. P. la  
concessione della costruzione e dell'im-  
piego della linea ferroviaria Asti-Chi-  
vasso

Che l'On. Consiglio Superiore dei L. P.  
e l'On. Ministero del Tesoro accolsero la  
fatta domanda proponendo la conces-  
sione da parte del Governo di un sussidio  
chilometrico di lire 7200 per anni 70;  
Che per l'emanazione del relativo De-  
creto di emanazione occorre sentire  
ancora in proposito il parere del  
Consiglio di Stato;

Delibera del Consiglio comunale di Villa San Secondo per la concessione dei sussidi per la costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1909. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Villa San Secondo, b. 159

la nuova linea sarà per portare a quest  
Comune;

Delibera

con voto <sup>quattordici</sup> <sup>per</sup> <sup>appello</sup> <sup>non</sup> <sup>contro</sup>  
1 Di assumere, salvo le superiori approvazioni e merito  
di legge formale impegno, di tradursi in regolare contratto  
di pagare il detto sussidio di lire L. 10000.

2 Di far fronte al pagamento del sussidio con-  
traendo un mutuo di lire 10000 - diecimila  
colla casa di Biiparmio di Asti al tasso del  
3 1/2% imposta di B. Mobile a carico della fa-  
sa predetta, rimborsabile a cominciare  
dal 21° anno mediante il pagamen-  
to dell'annualità di capitale di  
lire 800 con riserva di pagare il  
debito anche in una sola vol-  
ta ed in qualunque epoca, duran-  
te il quarantennio di mora so-  
pra stabilito

Di vincolare a garanzia  
del pagamento degli inte-  
ressi e del capitale mutu-  
ato e sino alla concor-  
renza della detta som-  
ma, la sovrimposta  
comunale liberamente

Delibera del Consiglio comunale di Villa San Secondo per la concessione dei sussidi per la costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1909. ASAT, fondo Archivio torico del Comune di Villa San Secondo, b. 159

Disponibile mediante rilascio di speciali  
delegazione a favore della cassa di  
risparmio d'Asti e di dare mandato al  
la Giunta conferendole all'uopo i più  
ampi poteri, di stabilire le modalità  
dell'atto a stipularsi colla cassa di  
Risparmio per la contrattazione del  
detto mutuo.

Letto ed approvato venne il presente  
verbale sottoscritto dal Presidente e  
dal Consigliere Anziano col Segretario  
firmati: Orio Luigi Sindaco - Parone  
Giovanni Consigliere Anziano - Luigi Gioannini  
Segretario.

Se cupo un favore lo ringrazio

1909

Delibera del Consiglio comunale di Villa San Secondo per la concessione dei sussidi per la costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1909. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Villa San Secondo, b. 159



REGIO DECRETO 20 maggio 1909, che approva la convenzione per la concessione e l'esercizio della ferrovia da Asti a Chivasso.

(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'8 giugno 1909, n. 134)

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione  
RE D'ITALIA

Vista la legge 12 luglio 1908, n. 444, con la quale il Governo fu autorizzato a concedere, mediante asta pubblica o per licitazione privata, la sola costruzione della ferrovia Asti-Chivasso col sistema della sovvenzione chilometrica, della compartecipazione ai prodotti e delle offerte degli enti interessati, secondo le disposizioni del R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis (serie 3<sup>a</sup>), convertito nella legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>), riservandone allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile;

Considerato che, in seguito all'asta tenuta il giorno 9 aprile 1909, per la concessione della sola costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, a norma dell'art. 3 della citata legge 12 luglio 1908, n. 444, è rimasto aggiudicatario il signor ingegnere Jacques Sutter, col quale è stata stipulata in data 1<sup>o</sup> maggio 1909 la convenzione per la stessa concessione;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato;

Atto in fogli sciolti — N. 290 — Composto di pag. 11.

2 LEGGI E DECRETI DEL REGNO D'ITALIA — ANNO 1909 — NUM. 290

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato  
pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

È approvata e resa esecutoria la convenzione per la concessione della costruzione della ferrovia principale a trazione a vapore ed a sezione normale da Asti a Chivasso, stipulata il 1<sup>o</sup> maggio 1909 fra il sottosegretario di Stato pei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor ingegnere Jacques Sutter.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 maggio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

• BERTOLINI.

Registrato alla Corte dei conti addì 4 giugno 1909.

Reg. 51. Atti del Governo a f. 120 A. ARNELISARO.  
Luogo del Sigillo. V. il Guardasigilli ORLANDO.

Regio Decreto 290/1909 per l'approvazione della convenzione per la concessione ed esercizio della ferrovia Asti-Chivasso. ASAT, fondo Leggi e Decreti del Regno d'Italia, vol.4 del 1909

J. SUTTER  
Huttenstrasse :: ZÜRICH IV  
Via Pompeo Magno 23 ROMA

Zürich, den 21 Oct. 09

Herrn Ing. P. Basler  
Aaran

In Beantwortung Ihrer  
Zuschrift vom 19 Oct. teile ich  
Ihnen mit das es uns sehr  
wäre wenn Sie bereits nächsten  
Montag den 25 Oct. auf dem  
Bureau in Zürich eintreten  
würden. Die Abreise nach Chivasso  
erfolgt dann im Laufe November.  
Besten Gruss: J. Sutter

Lettera inviata dall'Impresario svizzero Jacques Sutter all'Ing. Paolo Basler riguardo ad un incarico sulla costruzione di una parte della ferrovia Asti-Chivasso, 1909. ASPG, Archivio Basler, b.2, f. 1

Zürich, den 21 October 09  
Herrn Ing. P. Basler  
Aaran

In Beantwortung Ihren Zuschrift von 19  
October teile ich Ihnen mit dass es uns  
gedienst wäre wenn Sie bereits  
nachsten Montag den 25 October auf  
dem Bureau in Zürich mitreten wurden.  
Die Abreise nach Chivasso erfolgt dann  
im Laufs November.

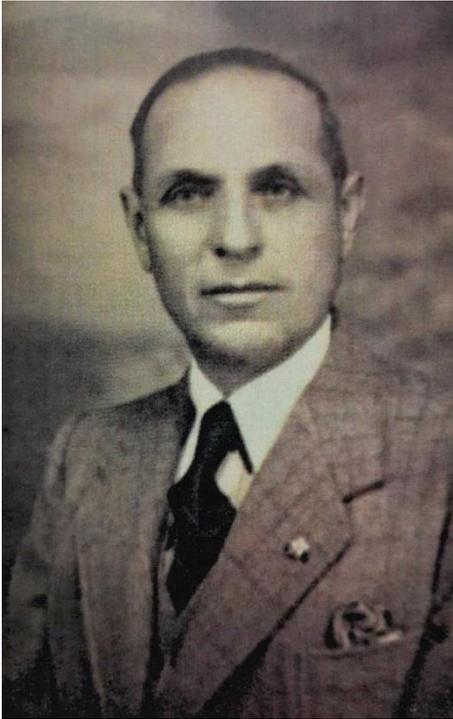
Besten Grußen J. Sutter

Zurigo, 21 ottobre 1909  
Al signor Ing. P. Basler  
Aaran

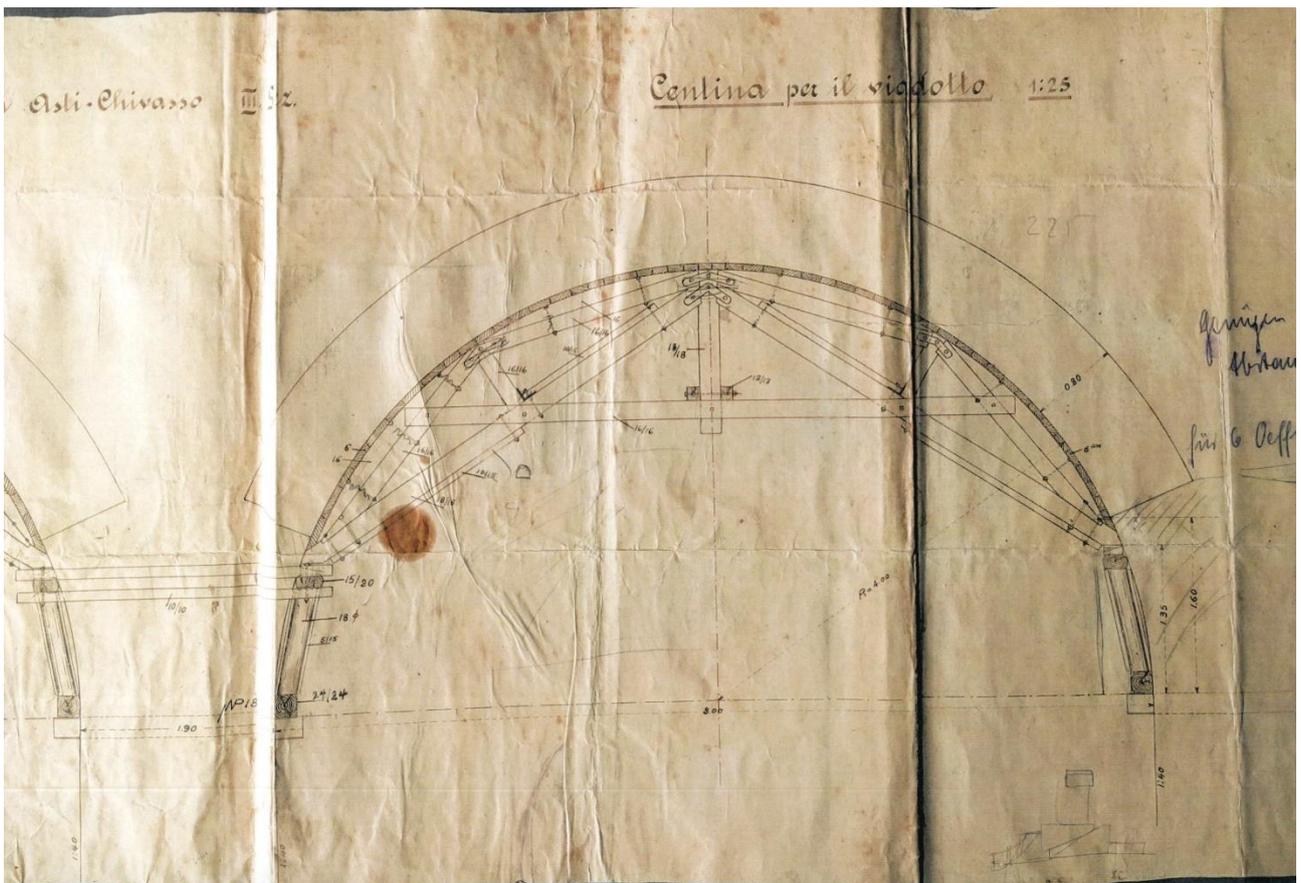
In risposta al suo scritto del 19 ottobre le  
comunico che a noi sarebbe comodo  
se lei già il prossimo lunedì 25 ottobre si  
trovasse in ufficio a Zurigo. La partenza  
per Chivasso seguirà nel corso di  
novembre.

I migliori saluti J. Sutter

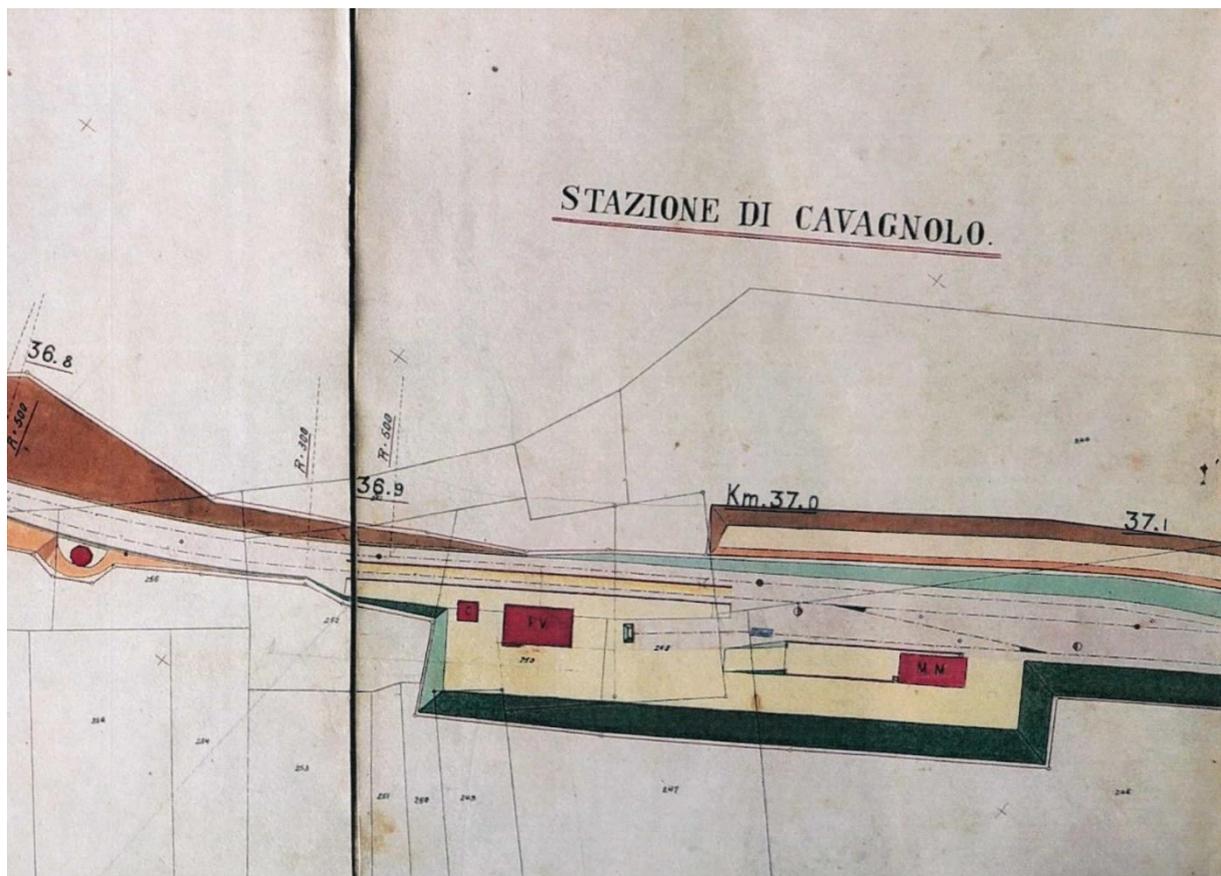
Si ringrazia Donatella Gnetti per la traduzione.



Ritratto dell'Ing. Paolo Basler, ASPG, Archivio Basler



Progetto di Basler per il viadotto di Brozolo (dettaglio), 1909-1910. ASPG, Archivio Basler, b.1, f. 16



Progetto di Basler per la stazione di Cavagnolo-Brusasco (dettaglio), 1909-1910. ASPG, Archivio Basler, b.16, f. 1

## 1910-1912: LA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA

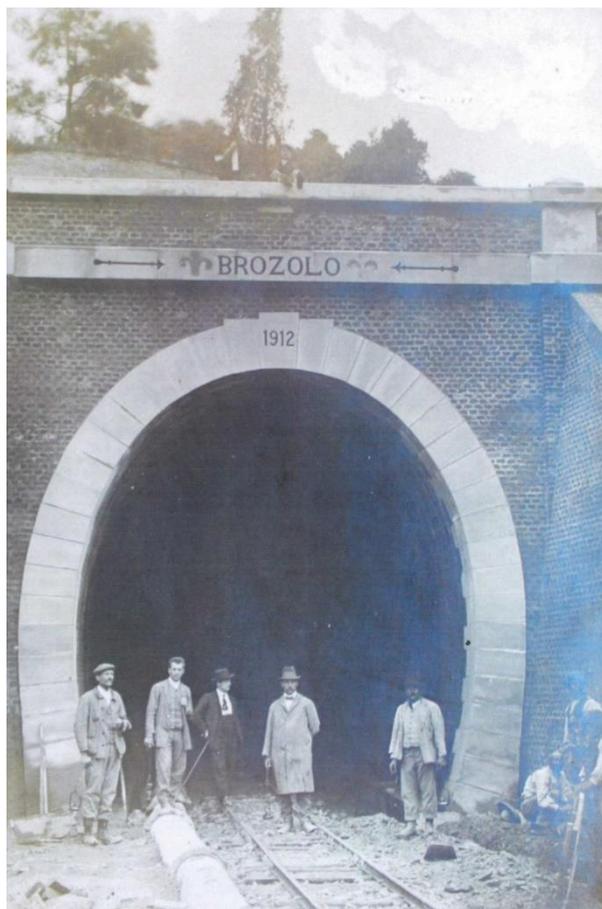
I lavori per la costruzione della ferrovia iniziarono, finalmente, il 31 marzo 1910. La data di consegna lavori era prevista per il 16 marzo 1913 ma l'efficienza dell'impresa fece sì che si concludessero con largo anticipo e i primi collaudi furono effettuati nell'estate del 1912, come dimostra una cartolina raffigurante il primo treno in transito nella stazione di Cocconato il 6 agosto 1912.

La manodopera fu assunta sul territorio e vi fu la possibilità di dare lavoro a moltissimi operai provenienti dai comuni dell'astigiano e anche del Canavese. La conformazione del territorio attraversato dalla ferrovia comportò la realizzazione di una serie di opere d'arte di una certa importanza, tra cui vogliamo ricordare il ponte sul fiume Po, all'epoca di 12 arcate di 20 metri ciascuna, e il viadotto tra le stazioni di Brozolo e Cavagnolo, costruito in calcestruzzo con rin fianchi in muratura.

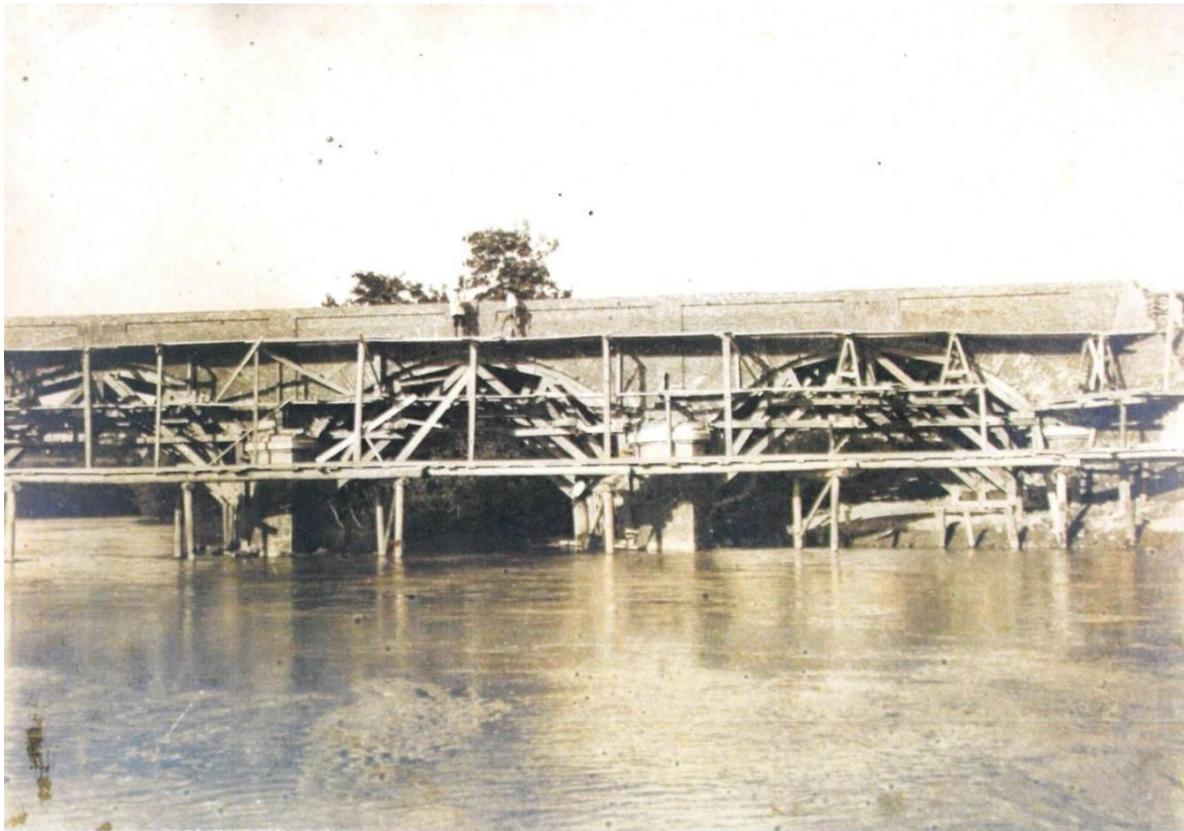
Inoltre, considerato che all'epoca le gallerie venivano interamente scavate a mano con modesti macchinari, ricordiamo che la ferrovia presenta tre gallerie, di cui una (quella fra Brozolo e la frazione Bonvino di Cocconato) è lunga 2350 m. La considerazione che le popolazioni locali avevano per la ferrovia è testimoniata, tra l'altro, dal fatto che il giorno dell'inaugurazione dei lavori per la galleria suddetta, il 24 ottobre 1910, l'Ing. Alfonso Juen, che si occupava di quel tratto di linea, fece celebrare a Bonvino una messa cantata cui seguirono celebrazioni e benedizioni del primo colpo di piccone sul luogo dello scavo.

I lavori per la costruzione della ferrovia furono seguiti con molta attenzione dai media locali, come testimoniano gli articoli di giornale esposti. Le preziosissime immagini dei lavori in corso d'opera sono state gentilmente concesse in riproduzione da un collezionista privato e dall'Archivio storico del Comune di Asti che conserva, nella sua Fototeca, uno splendido album fotografico sulla costruzione della ferrovia.

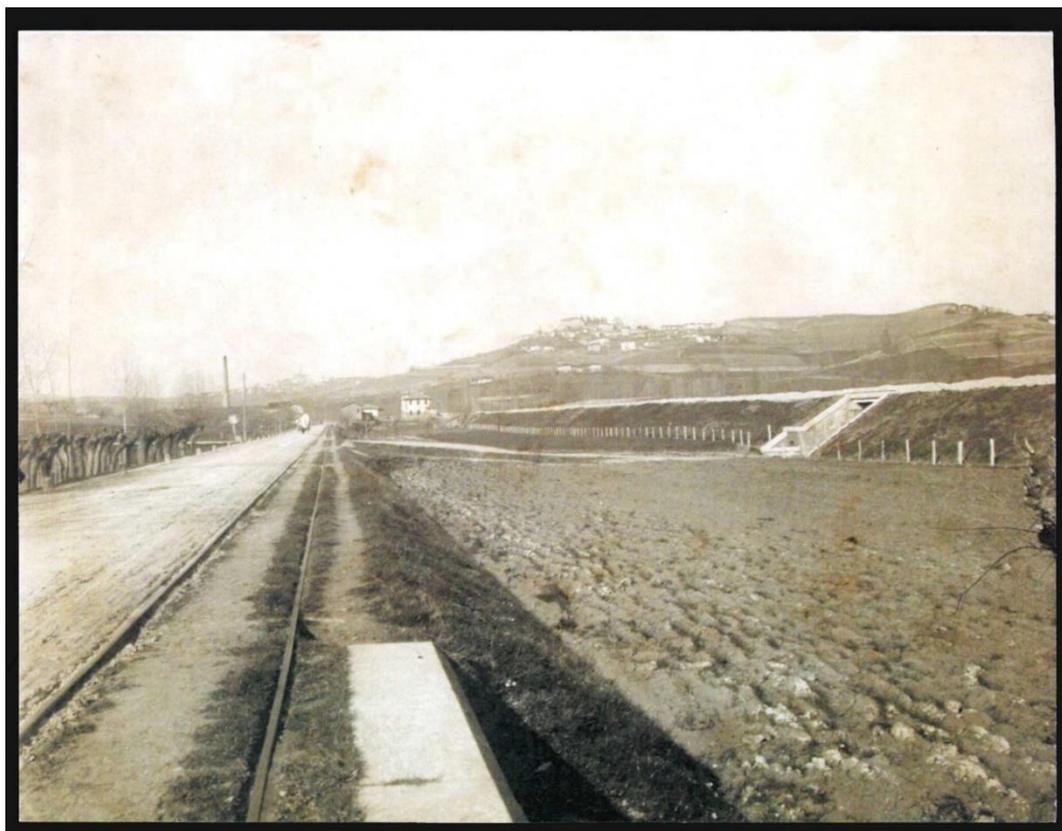
La ferrovia fu costruita a binario semplice a scartamento normale (1,445m), con uno sviluppo complessivo di 51,343 Km e un raggio minimo di curve di 400 m. Le stazioni furono dotate di binari di incrocio lunghi centinaia di metri, adatti ad accogliere i treni-merci che avrebbero dovuto trasportare i prodotti commerciali tra i porti liguri e il nord Europa.



Cartoline d'epoca relative alla costruzione della galleria di Brozolo. Collezione Paolo Collo



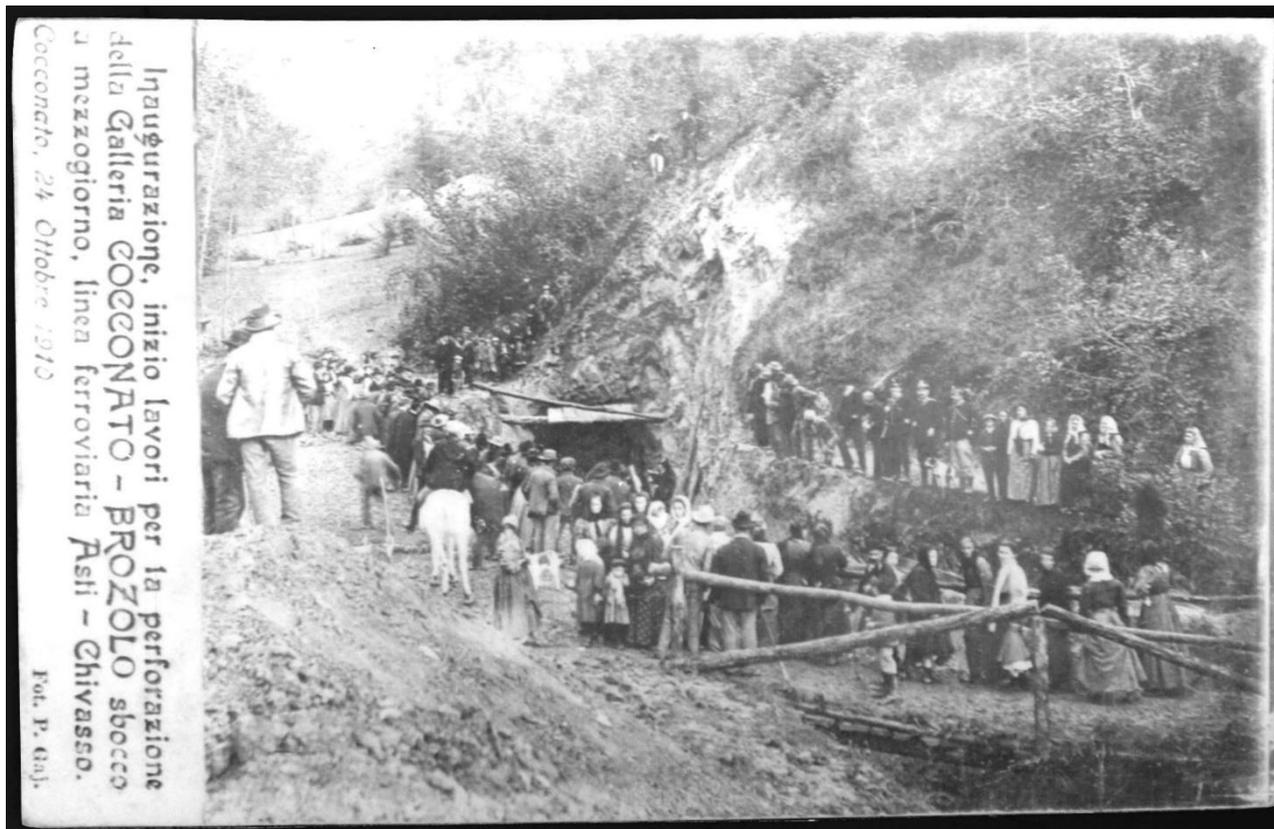
Fotografie tratte da un album fotografico sulla costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1910-1912. In alto il ponte sul Bobore, originariamente a cinque arcate, in basso il casello al km 26,00. ASCAT, fototeca



*Fotografie tratte da un album fotografico sulla costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1910-1912. ASCAT, fototeca*



*Fotografie tratte da un album fotografico sulla costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1910-1912. ASCAT, fototeca*



Cartoline d'epoca relative alla costruzione della ferrovia Asti-Chivasso. Collezione Paolo Collo

## Ferrovia Asti - Chivasso

L'attiva ed intraprendente impresa Sutter, costruttrice della ferrovia *Asti - Chivasso*, sotto la direzione dell'egregio ingegnere Simonet, ha dato tale impulso ai lavori che a Luglio dell'anno venturo avrà luogo l'inaugurazione.

Dalla visita che abbiamo fatta al primo tronco, che comprende il tratto dalla stazione di Asti alla galleria detta delle *Bocchette* sotto Cortanze, abbiamo constatato che la sede stradale, quasi ultimata, ha una lieve pendenza, passa al di là del cimitero urbano, attraversa il Bobore, la strada provinciale Asti-Torino e la strada comunale della Casabianca, interseca a livello la strada nazionale Asti-Ivrea, alla regione *Rilate*, e si mantiene a destra della strada nazionale suddetta fino alla galleria di Cortanze.

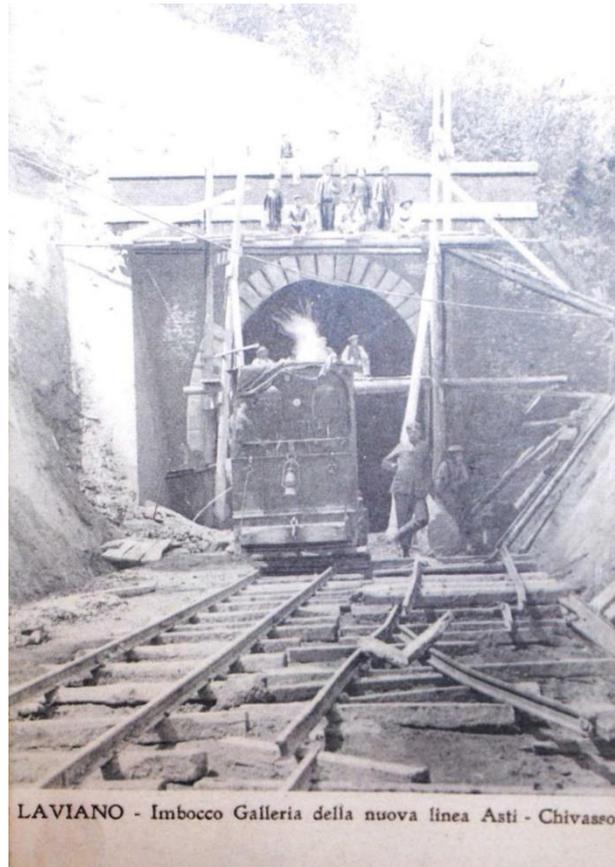
Intieramente ultimati sono i ponticelli, gli acquedotti, i muri di controripa, le cunette di rivestimento, l'allargamento del ponte obliquo sul Bobore, i sotto passaggi, il ponte sul Bobore, i cavalcavia sulla strada provinciale Asti-Torino e sulla strada comunale della Casabianca, alla Torretta, egregiamente diretti dall'ingegnere Prader.

Sono pure ultimate le case cantoniere ed i fabbricati delle stazioni in stile moderno semplice e grazioso nel suo insieme.

La galleria delle *Bocchette* sotto Cortanze, lunga oltre settecento metri, egregiamente diretta dell'ingegnere Lozinger, è ultimata per oltre la metà. Sotto robuste armature lavorano i minatori per l'abbattimento della residua parte del compatto terreno tufaceo per fare luogo alla costruzione dei piedritti. Ultimate sono le testate e la volta e la galleria sarà completa fra un mese.

Ci riserviamo di visitare gli altri tratti dell'importante ferrovia e di informare i nostri cortesi lettori.

Articolo di giornale riguardante i lavori di costruzione della ferrovia, giornale "Il Cittadino" del 20 agosto 1911. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 2



LAVIANO - Imbocco Galleria della nuova linea Asti - Chivasso

*Cartolina d'epoca relative alla costruzione della galleria di Lauriano. Collezione Paolo Collo*



Primo treno alla Stazione di  
Cocconato. 6-8-1912 Fot. Gay

*Il primo treno in transito alla stazione di Cocconato. Immagine tratta da: E. Rocca, Cenni storici, produzione e mercato di Cocconato, Torino, tipografia Baravalle e Falconieri, 1912*

# La ferrovia Asti-Chivasso che si inaugurerà il giorno 20 ottobre



Il Castello di Bròzolo sotto cui passa la ferrovia. (Fotog. G. Varale)



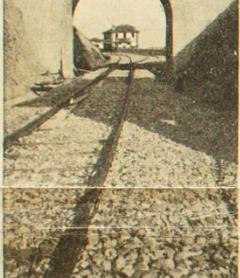
Ponte sul Po presso Chivasso (metri 310). (Fotog. G. Varale)



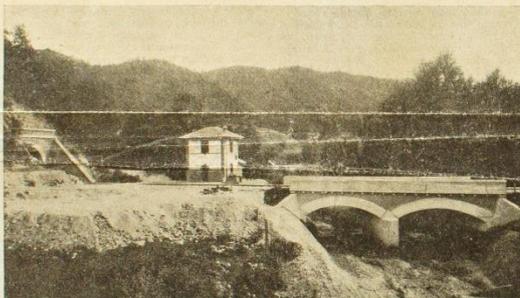
L'arrivo della prima locomotiva alla stazione di Bròzolo. (Fotog. G. Varale)



Sbocco della galleria di Lauriano. (Fotog. G. Varale)



Cavalcevia e stazione di Cavagnolo. (Fotog. G. Varale)



Casa cantoniera all'imbocco della galleria di Casalborgone. (F. tog. Beria)

so, ci sarà dato di toccar la riva opposta. Senza dire che una navigazione sempre uguale sarebbe una tristezza. La vita, più che essere, è un continuo, incessante ascendente divenire, ed è la vicenda degli eventi senza fine quella che attira l'anima nostra. Dandoglielo a un marinaio, se egli ama la calma che lo immobilizza o non piuttosto le tempeste che mettono alla prova la sua fibra, rapito con'è dal fascino di una possibile vittoria. Proprio nella resistenza è la volontà suprema, nella tempesta donata l'elevazione e la purificazione della vita. Vivere! Vivere! Vivere!

Palerma. Giovanni Lobianco.

## Inaugurandosi il tronco ferroviario

### Asti-Chivasso

ricordo: pochi anni fa in Brusasco si teneva, promossa da volenterosi Monteferrini, un'adunanza per la Asti-Chivasso. Fu chiamato quel convegno: *Le nozze d'argento d'una ferrovia di là da venire*. Però si ebbe in allora una meravigliosa lettera di piano, con messe di incitamenti, dal venerato e compianto senatore Saracco, lettera che smorzò la delusione provata da un'altra diretta al Comitato da un illustre parlamentare torinese ora defunto.

Comunque, nella ricordata riunione, numerosissima per interventi, volarono al cielo i voti affinché una buona volta si unisse Chivasso con la capitale del Monferrato.

Quei voti non erano voti che suonassero plonassimo; si reclamava in allora ciò che era nel desiderio di tutta una popolazione sparsa su una superficie di 1200 chilometri e sfornita di qualsiasi mezzo di comunicazione ferroviaria. Un meraviglioso quadrilatero coperto da fertili colline e da ubertose pianure, sconosciuto e negletto, che attendeva un mezzo di locomozione sicuro che infervorasse nel cuore dell'onesta e voglioso lavoratore il rispetto verso la sua parte di sacrifici economici che deve alla Patria comune.

Era antico il desiderio di unire il Canavese al Monferrato: fallì un primo tentativo con analogo progetto voluto fin dal 1875 da un Comitato presieduto dal defunto conte Radicati di Bròzolo, fallì per invidia di rappresentanti politici cisalpini e per troppo zelo di rappresentanti transpadani che imposero il tronco Chivasso-Casale; fallì un



Viadotto presso Cavagnolo. (Fotog. G. Varale)



Ponte in ferro sul Canale Cavour presso Chivasso. (Fotog. G. Varale)

secondo progetto redatto per incarico ed a spese del municipio di Asti nel 1897 dal compianto ing. Francesco Guerci; fallì un progetto Torino-Piòva-Casale e ne fallì un altro

Chivasso-Casale; insomma parveva fino a pochi anni fa che la selva dell'indifferenza e della malignità apprestasse continui bastoni per impedire che si mettesse in atto una buona

volta qualcosa che fosse destinato ad appartar vita al Monferrato.

Si era anzi creata la diceria che la Asti-Chivasso facesse risuonare il fischio della sua vaporiera soltanto nei discorsi e nei programmi elettorali.

Presto — il 20 ottobre 1912 — anche per questo progetto saluteremo l'esecuzione meravigliosa e prodigiosa.

È tanto più bello salutarlo oggi, evento nell'ora in cui la nostra Italia, per valore del suo esercito e della sua marina, per virtù dei suoi reggitori e per volere di popolo, ha dato al mondo intero l'esempio più fulgido di amore al progresso ed alla civiltà! Il Monferrato quindi ed il basso Canavese devono serbare imperitura riconoscenza alle persone che si sono tanto adoperate per il loro benessere commerciale e che si chiamano: senatori Saracco, Borgnini e Villa, onorevoli Giovanelli, Borsarelli, Sessa e Di Robilant, prosindaco comm. avv. Giuseppe Bocca, sindaco cav. Menotti Bergandi, commendator Vincenzo Cappello, non dimenticando tutti gli altri volenterosi ed animosi che troppo lungo sarebbe ricordare.



La grande galleria di Bròzolo m. 2350. (Fotog. G. Varale)

La riconoscenza dei Monferrini e dei Canavesani poi deve convergere all'pregio ing. I. Sutter, concessionario per la costruzione della linea, il quale, coadiuvato dai suoi abili ingegneri, ha saputo fare miracoli, apprestando pronta all'esercizio una linea lunga ben 91 chilometri ad un anno di distanza dal termine del contratto fissato.

L'Asti-Chivasso faceva infatti parte del gruppo di quattro linee costruite autorizzate dalla legge Bertolini 18 luglio 1908. Le altre tre, e cioè la Belluno-Cadore, la Pontassieve-San Lorenzo, la Motta San Vito-Portogruaro, sono, chilometricamente parlando, di assai minore importanza e ancora devono essere ultimato.

## L'INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA ASTI-CHIVASSO: 20 OTTOBRE 1912

«E la ferrovia venne e la ferrovia è: superba e bella essa riscuote il consenso e l'ammirazione generale». Con queste parole, riportate nella pubblicazione ufficiale dedicata all'evento, si celebrò il 20 ottobre 1912 l'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso, con il viaggio di un treno speciale e un ricco pranzo offerto dall'impresario Jacques Sutter, di cui potete vedere il menù in vetrina. Da notare, sul retro del menù, la mappa con indicata in rosso la linea Asti-Chivasso al centro di una rete commerciale che si estendeva dal porto di Genova fino ad Aosta e che sarebbe dovuta proseguire con la realizzazione (purtroppo mancata) del traforo ferroviario del Monte Bianco.

Quel giorno, già dalle 8:00 del mattino il Sindaco di Asti, Avv. Bocca, si recò con la Giunta presso la stazione per accogliere le autorità invitate, tra cui ricordiamo il Ministro del Tesoro on. Tedesco, offrendo un ricco servizio di caffè, paste, liquori e champagne al buffet della stazione. Dobbiamo immaginarci la stazione di Asti nelle sue forme ottocentesche, non essendo ancora avvenuta la trasformazione in stile razionalista di metà Novecento. Il treno inaugurale, previsto in partenza alle 9:45, partì alle 10:00 dalla stazione di Asti, per arrivare a Chivasso alle ore 13:00 procedendo a velocità ridottissima e sostando in tutte le stazioni intermedie: Sessant, Serravalle d'Asti, Settime-Cinaglio-Mombarone, Chiusano-Cossombrato, Montechiaro, Cunico-Colcavagno, Montiglio-Murisengo, Cocconato, Brozolo, Cavagnolo, Monteu da Po, Lauriano, S. Sebastiano Po. Le stazioni erano addobbate a festa con bandiere e fiori e piene di una folla esultante che salutava il treno con la musica delle bande paesane. Il convoglio era composto da due locomotive, nove vetture di prima classe, una vettura di seconda classe e un bagagliaio.

A Chivasso, dopo una sosta, un vermouth d'onore offerto dalla Città e svariati brindisi offerti dall'impresario Sutter, il treno ripartì direzione Asti per giungere alle 14:00 circa presso la sede dei cantieri Sutter, poco oltre il ponte ferroviario sul fiume Po, dove l'impresario svizzero offrì una ricca "colazione" ai suoi seicento invitati. Dopo gli immancabili discorsi di rito, seguì la lettura dei telegrammi delle autorità invitate ma non intervenute, tra cui un telegramma di Sua Maestà il Re. Tra i vari discorsi pronunciati, l'impresario Sutter ricordò anche i lavoratori astigiani e canavesani che persero la vita o furono feriti in un incidente nei cantieri avvenuto il 20 dicembre 1911.

Alle 18:00 gli invitati ripartirono per giungere di ritorno ad Asti alle 20:30, ma nella nostra città i festeggiamenti non terminarono: circa un centinaio di invitati chiusero la giornata con un banchetto all'Albergo Reale, offerto dal Sindaco Bocca.

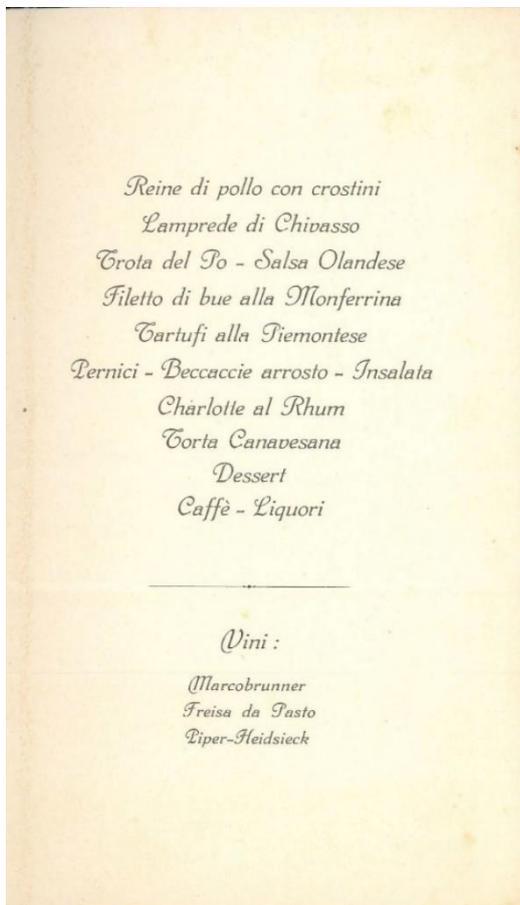
Il giornale "Il Cittadino" del 20 ottobre 1912, la cui prima pagina è dedicata all'inaugurazione della ferrovia, riporta l'orario del primo giorno di servizio della linea e una poesia in dialetto scritta per l'occasione da Don Michele Gallo, personaggio poliedrico e sacerdote astigiano, dedicata a Jacques Sutter.



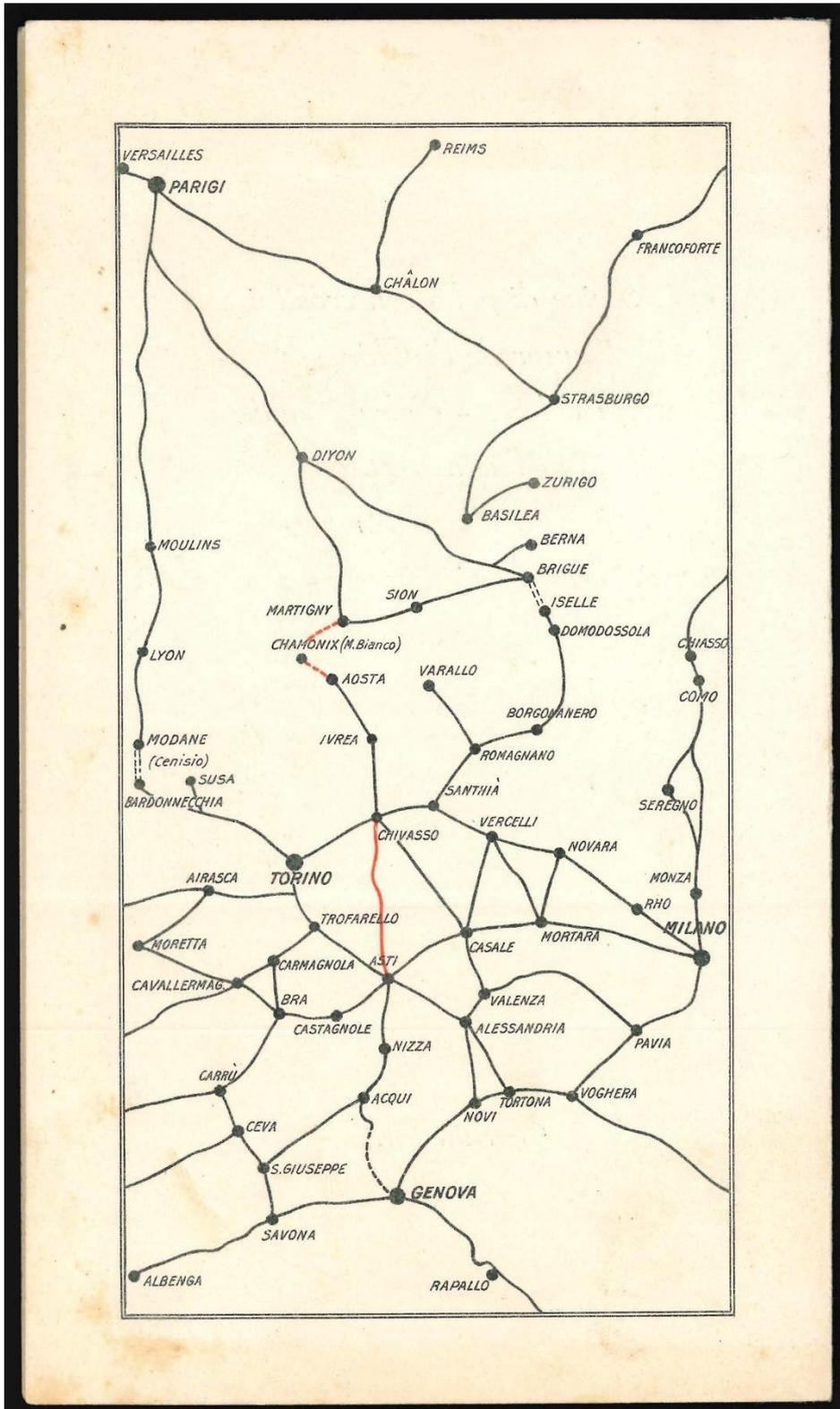
*Cartoline commemorative dell'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso. Collezione Paolo Collo*



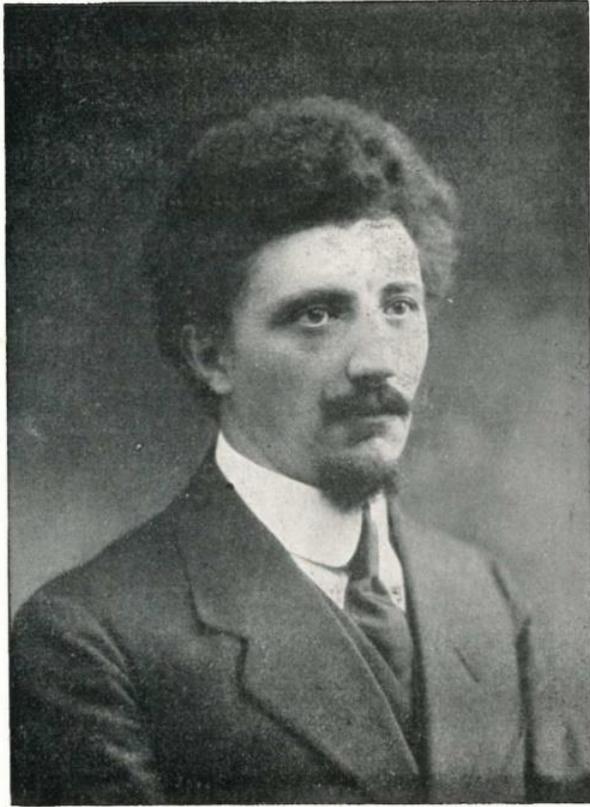
Cartoline commemorative dell'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso. Collezione Paolo Collo



Menù della colazione offerta da Sutter in occasione dell'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28



Retro del menù della colazione offerta da Sutter in occasione dell'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso. ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 2



*L'impresario Jacques Sutter*



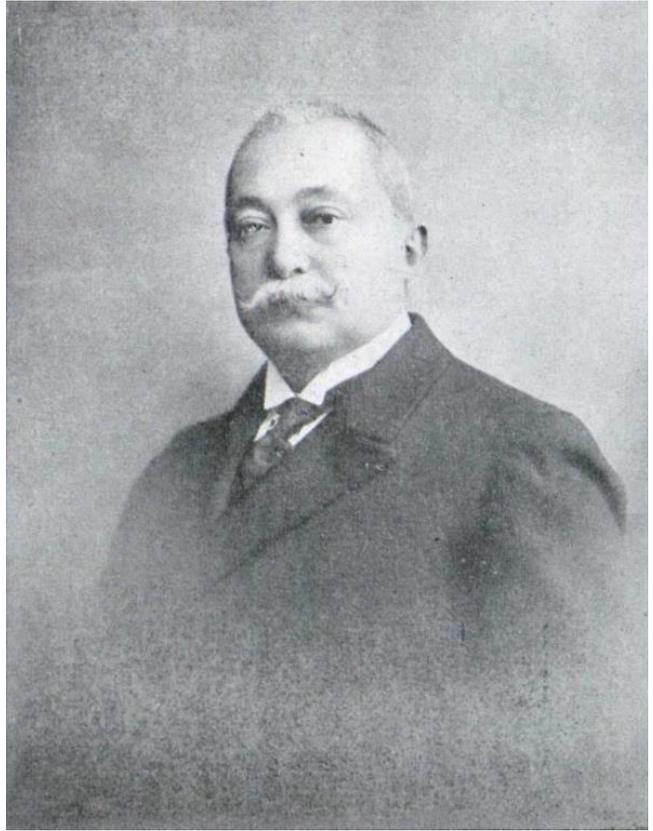
*L'Ing. Simon Simonett*



*L'Ing. Erwin Thomann*



*Il Sindaco di Chivasso, Cav. Menotti  
Bergandi*



*Il Sindaco di Asti, Comm. Avv. Giuseppe  
Bocca*

*Immagini tratte dalla pubblicazione "Per l'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso" (1912). ASAT,  
biblioteca di consultazione*

PER L'INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA  
**ASTI-CHIVASSO**

---



---

20 OTTOBRE 1912

---

Pubblicazione "Per l'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso" (1912). ASAT, biblioteca di consultazione

ABBONAMENTI  
 IN ASTI  
 Per un anno L. 4 —  
 id. semestre L. 2,50  
 NEL REGNO  
 Per un anno L. 6 —  
 id. semestre L. 3,50  
 Ogni num. cont. 5, arretrato cont. 10

# Il Cittadino

AVVERTENZE  
 I manoscritti non si restituiscono  
 anche se non pubblicati.  
 Per le inserzioni dirigersi alla ti-  
 po-graphia PAOLIERI e RASPI corso  
 V. Alinari, 82.  
 Pagamenti anticipati

Giornale del Partito Liberale Costituzionale

Bonum ex integra causa.

ESCE LA DOMENICA E IL MERCOLEDÌ

TELEFONO 371

CONTO CORRENTE COLLA POSTA

## La ferrovia ASTI-CHIVASSO che si inaugura oggi

Il treno inaugurale partirà oggi dalla nostra stazione alle ore 9,45, si fermerà a tutte le stazioni intermedie ed arriverà a Chivasso alle ore 12. Da Chivasso ripartirà alle ore 12,30 ed arriverà ai cantieri Sutter alle ore 12,45. Alle ore 16,45 partiranno

L'importante linea ferroviaria che si inaugura oggi è il completamento della ferrovia Genova - Ovada - Acqui - Asti - Chivasso che ha per scopo di mettere in diretta comunicazione le regioni alpine col mare. Col traforo o del Monte Bianco o del

costruzioni eseguite dal 1897 in avanti nel terreno fuori porta Torino alla sinistra del Borbore, non fu più possibile detto tracciato.

La nuova ferrovia ora passa al di là del cimitero urbano, attraversa il Borbore, con un ponte in muratura, la strada provinciale Asti-Torino mediante un cavaleavia a trave metalliche, passa a livello la strada nazionale Asti-Chivasso e continua quasi parallela alla strada stessa fino alla galleria delle Bocchette sotto Cortanze.

La lunghezza totale della linea è di Km. 51,343; le stazioni intermedie sono tredici; le case cantoniere sono trentotto; la superficie totale di terreno espropriato oltrepassa le ottanta ettare ossia oltre duecentodieci giornate d'antica misura; i movimenti di terra superarono i metri cubi

300 mila gli scavi e

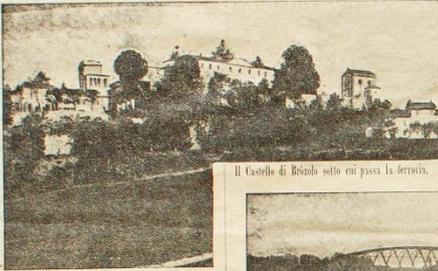
m. cubi 700 mila i

riabiliti le opere principali sono l'allargamento del ponte obliquo della ferrovia Asti-Torino sul torrente Borbore, il ponte in muratura sul Borbore, il cavaleavia in ferro sulla strada Asti-Torino, le gallerie delle Bocchette, di Brozolo e di Lauriano lunghe metri 3393, il via-

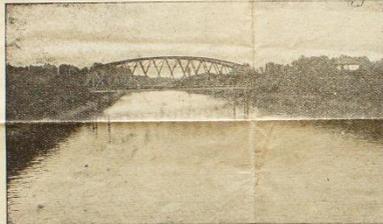
dotto presso Cava-

ponicelli ed acquedotti normali in muratura, ferro e cemento; le opere di consolidamento; i muri di sostegno e di contropiatta che oltrepassano i tremila m. cubi.

Il volume totale delle murature superò i cinquantamila metri cubi; la luce totale delle opere d'arte oltrepassò i cinquecento metri quadrati.



Il Castello di Beino sito nei pressi la ferrovia.



Ponte in ferro sul Canale Cavour presso Chivasso.



La grande galleria di Brozolo (n. 2350).

dai detti cantieri, due treni, uno per Chivasso con arrivo alle ore 16,50 e l'altro per Asti, con fermata a tutte le stazioni intermedie, con arrivo alle ore 18,41.

Orario della nuova ferrovia che andrà in vigore domani

		(1)	(2)
Asti	p. 5,40	9,53	14,20 18,5
Sessant	5,53	10,6	14,33 18,18
Serravalle	6,1	10,15	14,40 18,26
Settime			
Cinaglio	6,7	10,21	14,46 18,32
Mombarone			
Chivasso	6,14	10,29	14,52 18,39
Cossombrato	6,22	10,38	15 18,47
Montechiaro	6,34	10,51	15,11 19
Canico	6,43	11,1	15,20 19,19
Colcavagno	6,53	11,13	15,30 19,20
Montiglio	7,8	11,28	15,43 19,35
Cocconato	7,16	11,37	15,51 19,43
Brozolo	7,21	11,42	15,56 19,48
Cavagnolo	7,27	11,48	16,1 19,51
Monteu da Po	7,36	11,58	16,9 20,3
Lauriano	7,48	12,10	16,21 20,15
S. Sebastiano Po			
Chivasso	a. 5,30	9,40	14,22 17,54
S. Sebastiano Po	5,44	9,53	14,37 18,8
Lauriano	5,52	10,1	14,46 18,17
Monteu da Po	5,58	10,6	14,52 18,23
Cavagnolo	6,5	10,13	15 18,30
Brozolo	6,18	10,25	15,14 18,44
Cocconato	6,32	10,37	15,29 18,58
Montiglio	6,41	10,45	15,39 19,7
Canico	6,48	10,52	15,47 19,14
Colcavagno	7,1	11,5	16,1 19,27
Montechiaro	7,7	11,11	16,8 19,33
Chivasso			
Cossombrato	7,13	11,17	16,14 19,39
Settime			
Cinaglio	7,19	11,23	16,21 19,45
Mombarone	7,25	11,29	16,27 19,52
Serravalle	7,35	11,39	16,37 20,2
Asti	a. 5,30	9,40	14,22 17,54

		(1)	(2)
Chivasso	p. 5,30	9,40	14,22 17,54
S. Sebastiano Po	5,44	9,53	14,37 18,8
Lauriano	5,52	10,1	14,46 18,17
Monteu da Po	5,58	10,6	14,52 18,23
Cavagnolo	6,5	10,13	15 18,30
Brozolo	6,18	10,25	15,14 18,44
Cocconato	6,32	10,37	15,29 18,58
Montiglio	6,41	10,45	15,39 19,7
Canico	6,48	10,52	15,47 19,14
Colcavagno	7,1	11,5	16,1 19,27
Montechiaro	7,7	11,11	16,8 19,33
Chivasso			
Cossombrato	7,13	11,17	16,14 19,39
Settime			
Cinaglio	7,19	11,23	16,21 19,45
Mombarone	7,25	11,29	16,27 19,52
Serravalle	7,35	11,39	16,37 20,2
Asti	a. 5,30	9,40	14,22 17,54

(1) Si effettuano solamente nei giorni di martedì mercoledì e sabato.  
 (2) Treni omnibus - Gli altri sono accelerati.

Gran San Bernardo, colla nuova ferrovia si accorcerà di molti e molti chilometri il tragitto al mare e fra Calais e Iridisidi in confronto alle linee attuali.

Il progetto di massima della nuova ferrovia fu al lesito per ordine del nostro Municipio dal compianto ingegnere Francesco Guerci nel 1897.

La linea progettata si distaccava dalla ferrovia Asti-Torino a ponente della città, attraversava a livello la strada che mette alla porta detta di San Rocco, costeggiava a sinistra il torrente Borbore, intracciava a livello la strada



Stazione di Beino.



Ponte sul Po presso Chivasso (metri 310).

provinciale Asti-Torino e si manteneva gnolo, il ponte sul Po in cemento ed il ponte in ferro sul canale Cavour. Sono considerevoli i sotto passaggi, i

All'inaugurazione interverranno S. E. il Ministro del Tesoro, on. Tedesco, in rappresentanza del Governo, gli on. Borsarelli e Gazzelli, i prefetti di Torino e di Alessandria, i sottoprefetti di Asti e Casale, i sindaci di tutti i comuni toccati dalla linea e parecchie spiccate personalità ed autorità civili e militari.



Cavaliera e stazione di Casale.

Nei cantieri dell'impresa Suter presso il ponte sul Po, verrà offerto dall'ing. Suter un lunch.

La cura del nostro Municipio sarà offerta



Visita della galleria di Lauriano.

a tutti gli invitati un'artistica monografia della nuova ferrovia contenente numerose fotografie, opera pregevole del nostro cittadino cav. uff. geom. Nicola Gabiani.

N. d. R. - Le fotografie sono del Sig. G. Varale ed i cliché ci vennero gentilmente concessi dalla Direzione della Gazzetta del Popolo della Democrazia di Torino.

### Contro l'abuso di alcuni istituti di credito

È stata richiamata da qualche tempo l'attenzione del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio sul fatto che taluni istituti di credito ordinario, poiché la legge vieta loro espressamente di assumere la denominazione affidataria di Cassa di risparmio, inseriscono abusivamente questa qualifica sotto la denominazione legale nelle inserzioni, nelle pubblicazioni, come le situazioni a stampa, ecc. In seguito a tali abusi, i quali evidentemente cadono sotto il divieto che colpisce l'aperta assunzione della qualifica di Cassa di risparmio, il ministro on. Nitti ha diretto recentemente ai prefetti del Regno una circolare invitandoli a disporre le più occulte indagini perché, previo accertamento, sia provveduto a norma di legge.

## Mandate a scuola i figli

Stanno per incominciare in tutta Italia le lezioni nelle scuole elementari maschili e femminili e noi non ci stancheremo mai di raccomandare ai genitori e tutori il dovere e l'obbligo che hanno di mandare i loro figli alla scuola.

Partecipò l'Italia malgrado tutti i sacrifici che, e Stato e Comuni, fanno per l'istruzione pubblica, è ancora uno dei paesi d'Europa, che danno il maggior numero di analfabeti ed è questa una delle ragioni del lento progresso nostro in confronto delle altre nazioni.

Nell'Italia settentrionale la piaga dell'analfabetismo è fortunatamente quasi sparita. Sondrio, Torino, Novara, Alessandria, Milano, Bergamo, Brescia, Como, Genova, Verona, Padova, Venezia, sono le provincie in cui l'analfabetismo è quasi ridotto a zero — ed è forse questa una delle principali ragioni della superiorità economica dell'Alta Italia in confronto della media e della meridionale. L'analfabetismo infatti aumenta di mano in mano che dal nord si va al sud. Ciò non dovrebbe essere, tanto più che le popolazioni meridionali hanno ingegno più pronto e svegliato delle popolazioni nordiche.

Certo che, se è vero che un po' di colpa dell'attuale deplorabile stato di cose va attribuita alle stesse popolazioni, le quali mostrano una specie di ripugnanza per l'istruzione, pure responsabile è il Governo, che in cinquant'anni di vita nazionale, non ha saputo fare in pro dell'istruzione tutto ciò che può significare progresso.

Se oggi l'Italia è in condizioni migliori di dieci, di venti anni fa, il merito è tutto del popolo, che ha saputo scuotere la sua proverbiale apatia e ridestar le latenti energie per liberarsi, sebbene titubante, sulla via del progresso. Ma il Governo non ha sempre assistito ogni utile iniziativa.

Anche per quanto riguarda la pubblica istruzione, che dev'essere uno dei principali compiti dello Stato moderno, i nostri governanti non si sono dimostrati eccessivamente entusiasti. Non sempre hanno pensato a creare scuole ove non c'erano e non ci sono ancora, ed a migliorare quelle esistenti non sempre hanno pensato a rendere più facile e dignitosa la vita a quei veri apostoli della moderna società, che sono i maestri.

Tuttavia il progresso, anche nel ramo dell'istruzione, è stato notevole, ma per merito specialmente dei municipi e degli enti locali, che hanno dedicato le loro più vive risorse al miglioramento della scuola. Si è creata una legge che punisce i genitori, che non mandano a scuola i loro figli, ma nessuno s'incarica di farla rispettare. D'altronde, prima di obbligare i genitori a compiere un loro sacrosanto dovere, si doveva pensare a preparare i locali atti ad accogliere gli scolari ed i maestri necessari.

Dopo di ciò si sarebbe dovuto addirittura fare una legge sul tipo di quella svizzera che obbliga i comuni ad inscrivere d'ufficio alla scuola tutti i ragazzi che hanno compiuto il sesto anno di età, come si fa da noi per la leva militare. La stessa legge poi commina pene severissime — il carcere — a quei genitori che, senza plausibile motivo, non mandano a scuola i loro figli.

Una nazione è tanto più civile quanto più è colta. E l'Italia non sarà alla testa della civiltà fino a quando l'ultimo analfabeta sia sparito dal suo suolo.

Pertanto sarà bene che i genitori si mettano bene in mente che se essi non mandano a scuola i loro figli commettono un delitto di lesa umanità e preparano ai figli stessi un ben triste avvenire. Chi non sa leggere e scrivere oggi è respinto da tutti gli Stati civili, è respinto dai pubblici impieghi e anche dai più modesti uffici.

Insomma, si può dire che chi oggi non sa leggere e scrivere è un morto che cammina; non vivo ma vegeta.

## Inaugurandsse la nuova Ferrovia del Stato tra la Città d'Asti e Civass

A l'Ingegnere Scier Giacomo Suter  
Progettista, disegnatore e costruttore della ferrovia  
20 ottobre 1912 - Nouv Stave

*Intossica a c'è l'proprietà, sta suona, al via del met, In Vapori a c'è un mazzo, E a s'inaugura an destora La gran linea Civass e Ast, Da trincea extra, ch'a, nona' int j fast, E ai esultis lo Adorita A più part d'le del Stia.*

*E a l'ra d'ra rappresentant del Govern e del Senato, Emareco Robiano, De l'leggi l' deputato, Piasionari d' Prefetora, Del Civass e del Provara, Tra Provincie e di Comita E d' l'Impresa, e aj man a nasca.*

*Già dominica, ch' i ven, La nuova Ferrovia, Ch'a spetra comersi e ben A Ast, Civass e longh la via, A c'a di publicis consensu, La quaranta mila de stia A l'ra a l'ra a Ast e Civass An un ora e mesa ass faa.*

*A son terdes le Stazioni: Ast, Sessant e Scavallo, Una ferriada a Monbarin, Quasi late 'n mes d'na val; Fogh Civass e Cossomadura, Monbar, Cossich, Cossola, Monja, Bressò, San Bastian, Monbar, Cossomadura, Lauriano.*

*Tuti j sala finiti 'n gloria E si 'ncheu ass da 'st d'ave, Che le cronache e la storia A stora pona rapire, Perché a segna la gran data Dela nuova ferrovia, Che da 'n Ast a va a Civass An poch temp e con ribas.*

*Ast, Stia d'le progettore, Fra le prime del Peronini, A l'ha già ses ferovite Tut n'ora al so orobiti; Osta e porta na gran profit A le gent e ai longh del stia E ai longh del stia 'n mar, An unente, aj reud j car.*

*L'istruzion, ch' ass da 'n' al le scote A da 'l' frut 'n general; Si a j' l' treno d' Cossomada, D'Alessandria e d' Casal, D' Torino, d' Genova e d' Occida, E a l'ra a l'ra a l'ra d' la strada, Che an v'ira d' la civiltà, Da Ast an n'ora 'n sul 'n Monfrà.*

*Per mande 'n eccelsoria Si n'obmet e 'n mes d' tre ani Un travaj d' divena utilità, An un'ora d' divena utilità, Per stia, Stivalch, ingegnitor E ingegnitor 'n mandito, Se a c'è già 'l' trincea Ast Civass, A son nen andati a spass.*

*E del Stia l' assal Stia frà A l'ra 'ncheu le gran sciorie E 'n riguard d' l' utilità, Qualc' portance a arve, stach forse, E a c'è 'l' merit d' la Stia, D' porte 'l' trincea 'n Monfrà, Cossomadura e Stia, A le fertit Region.*

*DON MICHEL GAL.*

Il giorno 16 corr. in Isola d'Asti, dopo pochi giorni di malattia, quasi improvvisamente si spegneva il

**Marchese Lodovico Gualterio.**  
Figli era nato in Firenze il 20 aprile 1854 dal marchese Filippo Antonio di Orvieto, Ministro della Real Casa, e dalla contessa Angiola Decardonas di Valenza.

Nel dicembre 1879 sposò la distintissima Signa Emilia Lodezzano, figlia del Colonnello Veterinario cav. Bastio, dalla quale ebbe due figli, marchese Enrico e Maria.

Perduti presto i genitori, esordì la sua brillante carriera quale Cassiere della Banca d'Italia.

Da qualche anno si era ritirato a vita privata nella sua villa, passando l'estate nella sua superba villa di Isola d'Asti.

Delle più antiche ed illustri Nobiltà d'Italia egli, vero e perfetto gentiluomo, seppe in sua vita cattivarsi l'unanime ammirazione e il profondo rispetto e le sue rare doti risultarono non solo della nobiltà del sangue, ma pure della nobiltà della mente e del cuore.

Quanti lo conobbero non possono che essere addolorati per la sua morte immatura ed Asti, che ebbe l'onore di ospitarlo per parecchi anni, ne piange la perdita e porga alla desolata vedova, ai diletti figli, all'illustre fratello, marchese senatore vice-ammiraglio Enrico ed ai parenti tutti le più vive e sincere condoglianze.

## COLLEGIO DEI GEOMETRI DEL CIRCONDARIO D'ASTI

Massimo di giurisprudenza tecnica.  
Proprietà privata — Servizio di pubblico passaggio — Procedimenti del Sindaco — Risarcimento dei danni — Competenza giudiziaria, (Legge 20 Marzo 1869, all' F. art. 2, 4 - Legge di pari data, all' F. art. 19, 51, 52.)

È competente l'autorità giudiziaria a giudicare se esiste servizio di pubblico passaggio sopra un fondo privato e sull'azione di risarcimento dei danni prodotti dall'ordinanza del sindaco emanata nel presupposto della esistenza di detta servizio. Cassazione di Roma 6 Agosto 1912. Comune di Torrecuso contro Limoncelli.

Valore — Servizio prediale — Determinazione del fondo serviente. (Cod. di proc. civ. art. 79.)

In tema di servizio di luce deve considerarsi fondo serviente quello cui è limitata la facoltà di eseguire aperture, e quindi la competenza si determina dal valore di questo.

Corte d'Appello di Milano. 31 Maggio 1912. Bordelli Ardingue.

## NOTIZIARIO

Biblioteca civica.

Alla Biblioteca civica si è fatto testè un dono di libri importante per la qualità e quantità di essi.

L'egregia signora consorte dell'ottimo nostro consigliere comunale cav. uff. Secondo Pia aveva avuto dal suo primo marito due figli, il primo dei quali, il dott. Virginio Rosa, appena laureato volle accompagnare l'illustre comm. Ernesto Schiapparelli, insegnante di Egitto nella R. Università di Torino, in un viaggio scientifico in Africa. Partito nel 1910 fu sostituito dal suo fratello minore, il dott. Virgilio Rosa, che si era contratto in quei luoghi, e nonostante l'abilità dei medici e le cure più intelligenti ed affettuose della famiglia, morì a Varese il 20 febbraio di questo anno. La madre ed il fratello minore di lui, Ermindo desiderando di lasciare ai giovani studiosi un ricordo del loro caro estinto, pensarono di regalare alla nostra Biblioteca civica i suoi libri, trecento volumi di opere, riviste di lettere, scienze ed arti, la maggior parte delle quali non erano ancora nella nostra Biblioteca.

Sappiamo che l'Amministrazione civica ha espresso alle benemerite famiglia i suoi ringraziamenti e noi abbiamo creduto doveroso esprimere anche i nostri, dando notizia agli studiosi del cospicuo regalo.

**Agli alunni della R. Scuola Tecnica.**

Il Direttore della R. Scuola Tecnica avverte che il giorno 20 corr., scadrà il termine utile per l'iscrizione alle varie classi della scuola, e, per ordine ministeriale, fa noto che gli allievi, i quali, per ragioni imprevedibili, non potranno iscriversi entro questo termine, dovranno chiedere la loro iscrizione entro il 31 ottobre e non più oltre, e dovranno legalmente giustificare il loro ritardo.

**Scuole operaie festive.**

Da oggi domenica 20 ottobre, dalle ore 14 alle 16, cominciano le iscrizioni delle giovani operaie delle Scuole festive nei locali delle scuole elementari di S. Pietro e del collegio (gentilmente concessi dal Municipio).

Le allieve della scuola di commercio pagheranno L. 2 di tassa annuale.

**Un bell'atto di coraggio.**

Nella sera di giovedì, verso le ore 17.40, certo Quirico Carlo fu Celestino di anni

GIULIO AMORETTI di pura oliva. È il MIGLIORE della RIVIERA indirizzo: Frat. Amoretti, Tolmezzo, Udine.

**GIULIO TREVES** Stoffe novità per uomo e Signora - Prezzi d'ingrosso. **SARTORIA** propria di primo ordine. Coupeur esclusivo. Stoffe e modelli di gran moda - Puntualità nella consegna

MAGAZZINI Corso Alfieri, 82, (nel cortile dell'Esattoria).

**Inaögurandsse**  
**La neuva Ferovia dël Stat**  
**Tra la Sità d'Ast e Civass**

A l'Ingegner Svizer Giaco Sutter  
Progetista, cõncessiõnari e costrutõr d'la  
ferovia  
20 otober 1912 – Neuv ôtave

Realisasse a s'è 'l proget,  
E, 'sta smana, al vint dël meis,  
Èl Vapõr a l'è an asset  
E a a s'inaögura an dësteis  
La gran linea Civass e Ast,  
Un trõnch neuv, ch'a entra 'nt j fast,  
E al colaõd le Aõtorità  
A pio part d'le dôj Sità.

E a j'è d'co j rapresentant  
Dël Govern e dël Senato,  
Lonorevol Robilant,  
Di Colege j Deputato,  
Fõnssiõnari d'Prefetura,  
Dël Cõmand e d'la Procura,  
D'la Provincia e dj Comun  
E d' l'Impresa, e aj manca nssun.

Già dominica ch'j ven,  
La novela Ferovia,  
Ch'a apotrà comerssi e ben  
A Ast, Civass e longh la via,  
A l'e al publich cõnssegna  
E j quaranta mija dë stra  
Da Civass a L'Astesan  
Ant un ôra e mesa ass fan

A sòn tërdes le Stassiõn:  
Ast, Sessant e Seraval,  
Cõn fermata a Mõmbarõn  
Quasi tute 'n mes d'na val;  
Peuj Ciusan e Cõssombrà,  
Mõnciair, Cunich, Cocònà,  
Mõtji, Brozol, San Bastina,  
Mõnteu, Cavagneul, Laurian.

Tuti j salm finissõ 'n gloria  
E si 'ncheuj ass da 'st disnè,  
Che le cronache e la storia  
A võran peuj registre  
Përché a segna la gran data

**Inaugurandosi**  
**La nuova Ferrovia dello Stato**  
**Tra la città di Asti e Chivasso**

All'Ingegnere Svizzero Giacomo Sutter  
progettista, concessionario e costruttore  
della ferrovia  
20 ottobre 1912 – nove ottave

Realizzato si è il progetto,  
E, questa settimana, al venti del mese,  
Il vapore è in assetto  
E si inaugura per disteso  
La gran linea Chivasso e Asti,  
Un tronco nuovo, che entra nei fasti,  
E al collaudo le Autorità  
Prendono parte delle due Città.

E ci sono anche i rappresentanti  
Del Governo e del Senato,  
L' onorevole Robilant,  
Del Collegio i Deputati,  
Funzionari della Prefettura,  
Del Comando e della Procura,  
Della Provincia e dei Comuni  
E dell' Impresa, e non manca nessuno.

Già domenica, che viene,  
La nuova Ferrovia,  
Che porterà commercio e beni  
Ad Asti, Chivasso e lungo la via,  
E' al pubblico consegnata  
E i quaranta miglia di strada  
Da Chivasso all' Astesana  
In un'ora e mezza si fanno.

Son tredici le stazioni:  
Asti, Sessant e Serravalle,  
Con fermata a Mombarone,  
Quasi tutte in mezzo a una valle;  
Poi Chiusano e Cossombrato,  
Montechiaro, Cunico, Cocconato,  
Montiglio, Brozolo, San Sebastiano,  
Monteu, Cavagnolo, Lauriano.

Tutti i salmi finiscono in gloria  
E così oggi si organizza questo desinare,  
Che le cronache e la storia  
Vorranno poi registrare,  
Perché segna la gran data

D'la neuuissima Ferata  
Che da 'n Ast a va la Civass  
Au poch temp e con ribas.

Ast, Sità d'le progredje,  
Fra le prime dël Piemônt,  
A l'ha già ses ferovie  
Tut 'ntôrn al so orizônt;  
Côsta a porta un gran profit  
A le gent e ai leugh dël sit  
E al tragit che le Alpi e 'l mar,  
An unendje, aj rend pi car.

L'istussiôn, ch'ass dà 'nt le scole  
A dà 'l frut 'n general;  
Sì a j'è 'l treno d'Castagnole,  
D'Alessandria e d'Casal,  
D' Turin, d'Genova e d'Ovada  
E 'l neuv trônch, 'l prim d'la nada,  
Che an virtù d'la civiltà,  
Da Ast an mena 'n sul Mônfrà.

Për mandr 'n esecussiôn  
Si abilment e 'n men d'tre ani  
Un travaj d'disdeut miliôn  
Nen contand precari e dani,  
Côrssiè, Sindich, Deputato,  
E impresari dël mandato,  
se a còr già 'l trônch Ast Civass,  
a sòn nen andait a spass.

E dël Stat l'atual Stà frà  
A fa 'ncheuj le prime còrsse  
E, 'n rigôard d' l'utilità,  
Quatr partensse e ariv, sinch fòrsse,  
E a l'è 'l merit d'la Sità  
D' portè 'l trafich a Mônfrà,  
Colegand tērdes Stassiôn  
A le fertili Regiôn.

*Don Michel Gal*

Della nuovissima Ferrata,  
Che da Asti va a Chivasso  
In poco tempo e con ribasso.

Asti, Città dei progressi,  
Fra le prime del Piemonte,  
Ha già sei ferrovie  
Tutto intorno al suo orizzonte;  
Questo porta un gran profitto  
Alle genti e al luogo del sito  
E al tragitto che le Alpi e il mare,  
Unendole, le rende più care.

L'istruzione, che si dà nelle scuole  
Dà frutto in generale;  
Se c'è il treno da Castagnole,  
Da Alessandria e da Casale,  
Da Torino, da Genova e da Ovada  
E il nuovo tronco, il primo dell' annata,  
Che in virtù della civiltà,  
Da Asti ci porta nel Monferrato.

Per mandare in esecuzione  
Così abilmente e in meno di tre anni  
Un lavoro di diciotto milioni,  
Non contando imprevisti e danni,  
Consiglieri, Sindaci, Deputati,  
E Impresari del mandato,  
Se corre già il tronco Asti Chivasso,  
Non sono andati a spasso.

E dello Stato l'attuale Strada ferrata  
Fa oggi le prime corse  
E, riguardo all'utilità,  
Quattro partenze e arrivi, cinque forse,  
E il merito è della Città  
Di portare il traffico al Monferrato,  
Collegando tredici Stazioni,  
Alle fertili Regioni.

*Don Michele Gallo*

*Si ringrazia Giancarla Rosso per la traduzione*

## LA TRANVIA DALL'INIZIO DEL XX SECOLO FINO ALLA SOPPRESSIONE

Nei primi anni di esercizio, tra il 1882 e il 1888, il percorso della tranvia Asti-Cortanze attraversava il centro storico della città di Asti e aveva un tratto di tracciato in comune con la tranvia Asti-Canale. Uscita dalla stazione tranviaria, la linea costeggiava l'attuale Piazza del Palio, attraversava Piazza Vittorio Alfieri sul lato destro dei portici e si immetteva in Corso Alfieri in direzione di Porta Torino; correva poi in Corso Torino fino alla Torretta: da lì, la tranvia Asti-Canale svoltava verso sinistra mentre la tranvia Asti-Cortanze si innestava sul lato destro della strada nazionale Asti-Ivrea, che seguiva fino ai piedi del paese di Cortanze. Nel 1888, stante la pericolosità del passaggio del tram nel centro cittadino, il percorso della linea fu deviato, all'interno del Comune di Asti, lungo l'attuale Corso Don Minzoni, per proseguire in Corso Torino.

L'impresario Berrier Delaleu, come già accennato, entrò in gravi difficoltà finanziarie dopo la costruzione delle tranvie Asti-Cortanze e Asti-Canale, sia perché i profitti si rivelarono inferiori alle aspettative, sia perché i Comuni tardarono a versare le quote pattuite per i contributi alla costruzione. Schiacciato dai debiti, Berrier Delaleu fuggì dall'Italia nell'aprile 1883 provocando il fallimento delle Tranvie Astigiane e gravissime difficoltà alle banche di Carmagnola e Savigliano con le quali aveva importanti interessi. Dopo un periodo di commissariamento regio, l'impianto tranviario venne aggiudicato al Credito Torinese fino al 1897, quando subentrò la nuova Società delle Tranvie Astigiane.

Il traffico si mantenne regolare fino al 1912, anno in cui, contemporaneamente, venne completata la ferrovia Asti-Chivasso e i comuni dovettero, allo scadere della concessione trentennale per la tranvia, decidere se rinnovarla. Dopo complesse discussioni, molti comuni decisero di rinnovare i contributi per la Asti-Cortanze, soprattutto in considerazione del fatto che, pur attraversando per alcuni chilometri gli stessi territori, la tranvia aveva molte più stazioni della ferrovia e risultava più agevole raggiungere le sue 17 fermate per gli abitanti dei comuni serviti. Nonostante ciò, il numero di passeggeri sulla Asti-Cortanze si contrasse sensibilmente, a causa del servizio scadente e della lentezza dei mezzi. Dal racconto di Angelo Gatti si può cogliere uno spaccato della realtà quotidiana dell'esercizio della tranvia Asti-Cortanze. La linea Asti-Chivasso era attraversata dalla tranvia al km 3+462.

Con la Prima Guerra Mondiale (1915-1918) la Società Astese Monferrina (così era denominata dal 1908 la Società delle Tranvie Astigiane) entrò in gravi difficoltà, per la mancanza di personale e di combustibili. Nonostante il rinnovo dei sussidi, i Comuni non versarono i contributi dovuti e il servizio proseguì, con periodi di sospensione, fino al 31 dicembre 1916. Dal 1° gennaio 1917 il servizio sulla tranvia Asti-Cortanze venne sospeso (le corse sulla Asti-Canale e sulla Asti-Altavilla Monferrato proseguirono) e nel 1919 la tranvia venne smantellata a partire dal Comune di Cortanze, tra accese proteste riportate dai giornali locali dell'epoca. Le linee tranviarie Asti-Canale e Asti-Altavilla Monferrato proseguirono il servizio fino al 31 dicembre 1935, per poi essere progressivamente smantellate.

382<sup>n</sup>  
MODULO DI DELIBERAZIONE

\*\*\*\*\*

Il Sindaco dà lettura di una lettera del Sindaco di Asti con cui invita questo Comune a deliberare se intenda che il tramvia Asti-Cortanze, debba col cessare della concessione, ossia col prossimo luglio, essere levato, oppure se preferisce che sia conservato per un altro trentennio riducibile a periodi consecutivi di cinque in cinque anni, ed in quest'ultimo caso se il Comune per ottenere ciò è disposto di concorrere con un sussidio annuale. Dopo matura discussione a cui presero parte diversi Consiglieri il Sindaco presenta il seguente ordine del giorno:

IL C O N S I G L I O

Ritenuto che col prossimo luglio viene a scadere la concessione per l'esercizio del tramvia a vapore Asti-Cortanze, e che, qualora non sia chiesta la rinnovazione della concessione dovrebbe sospendersi non solo l'esercizio del tramvia ma dovrebbe venir levata la linea stessa;

Che sul finire di quest'anno o sul principio dell'anno prossimo dovrebbe aprirsi all'esercizio la linea ferroviaria Asti-Chivasso la quale percorre la stessa regione fino a Montechiaro d'Asti; Che la Società esercente la tramvia Asti-Cortanze sarebbe disposta di chiedere la rinnovazione della concessione di esercizio ancora, per un altro trentennio la linea medesima, migliorandola sia nel suo impianto, sia nel materiale rotabile secondo quei suggerimenti e quelle prescrizioni che sarà per darle l'Ispettorato ferroviario, ma pone tre condizioni/a chiedere tale rinnovazione ed a continuare ed esercire la linea cioè, che i Comuni le diano fra tutti un sussidio annuo di L. 2700, che la Provincia le dia il massimo sussidio, e che essa sia in facoltà di poter rinunciare al termine di ogni quinquennio alla concessione senza incorrere in penalità, rinunciando solo ai contributi ulteriori, e ciò nel caso che essa non potesse ricavare utili remunerativi dall'esercizio ulteriore del tramvia;

Ritenuto, che il mantenimento in esercizio del tramvia, non solo nel periodo in cui la linea ferroviaria non fosse ancora aperta, ma anche quando la linea ferroviaria fosse in pieno esercizio non può che recare una grande comodità non solo, ma un vantaggio discreto alle popolazioni servite dal tramvia, poichè è evidente che la ferrovia Asti-Chivasso per il tratto Asti-Montechiaro

*Rinnovo dei sussidi alla tramvia da parte del Comune di Cossombrato, maggio 1912. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119 f. 360*

non avendo che tre stazioni e due fermate, distanti parecchi chilometri l'una dall'altra, obbligherà il pubblico a percorrere lunghi tratti a piedi per recarsi alla Stazione o fermata vicina mentre la tramvia contando ben dodici fermate fra la stazione centrale di Asti e Cortanze, non solo raggiunge e serve un maggior numero di Comuni al di là di Montechiaro, ma permette un frazionamento di tariffa con maggiore economia e comodità pel pubblico.

Che inoltre se si bada che in questa fertilissima valle e nei molti Comuni serviti dalla linea tramviaria vi sono moltissime ville, è facile ritenere, che per la comodità del piccolo commercio, di quelli che frequentano i mercati di Asti e Montechiaro, e dei villeggianti, nonché di tutti coloro che per ragione di affari accedono ad Asti, e per la stazione di Asti a Torino ed Alessandria, tornerà assai più utile avere non solo quattro corse ferroviarie in-andata e quattro in ritorno, ma di avere ancora altre cinque corse giornaliere tramviarie di andata ed altrettante di ritorno, che intercalate con quelle ferroviarie daranno modo di poter in qualunque ora del giorno andare dall'una all'altra estremità senza perdita di tempo;

— Che il beneficio del mantenimento del tramvia resterà maggiormente sentito dalla classe meno agiata e costretta a portare ai mercati i minuti prodotti agricoli per tentarne la vendita;

— Ritenuto che la somma domandata dal Concessionario non è rilevante e viene a gravare ben poco il Bilancio, e darà modo al Comune di cessare in ogni tempo di pagarla qualora il Concessionario cessasse dall'esercizio la linea, e la concessione venisse ritirata perchè non ottemperasse agli obblighi imposti dallo Stato e dalla Provincia;

Considerato che il riparto delle lire 2700 è fatto in ragione del vantaggio dei Comuni serviti, tenuto anche per base il riparto fatto con l'atto 16 febbraio 1862, modificato l'11 dicembre 1864.

#### D E L I B E R A

1°)- di instare perchè venga rinnovata dallo Stato la concessione per l'esercizio del tramvia Asti-Cortanze in capo della Società Monferrina, per un altro trentennio, con facoltà ad essa di rinunciare al termine di ogni quinquennio alla concessione mediante preavviso di un anno, ove la Società Concessionaria non creda conveniente continuare l'esercizio.

2°)- Di obbligarsi a versare alla Società Monferrina <sup>Astese</sup> durante gli anni in cui eserciterà la linea tramviaria stessa, dopo ottenutane la rinnovazione della concessione, la somma

*Rinnovo dei sussidi alla tramvia da parte del Comune di Cossombrato, maggio 1912. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 360*

di lire 100 annue a partire dal termine del primo anno della ~~concessione~~ nuova concessione e fino al termine della concessione o del quinquennio, impegnandosi di stanziare annualmente tale somma nel Bilancio Comunale.

3°)- Di riservarsi la facoltà di dare, unitamente agli altri Comuni interessati, il parere sull'orario del tramvia da adottarsi sia per la stagione estiva che per quella invernale dalla Società Concessionaria per modo che le marce dei treni tramviari siano intercalate a quelle dei treni ferroviari Asti-Montechiaro.

4°)- Di ritenere vincolato il sussidio a che sia sempre per tutta la concessione mantenuto l'attuale numero dei treni ascendenti e discendenti, e non possono essere elevati i prezzi attualmente praticati, nè per il trasporto dei viaggiatori, nè per il trasporto delle merci, senza il consenso della maggioranza dei Comuni interessati. Siano concessi i biglietti giornalieri di andata e ritorno, distribuiti anche lungo la linea e si provveda al riscaldamento dei vagoni durante l'inverno, nonchè si provvedano le fermate obbligatorie ora esistenti con piccole tettoie lateralmente aperte per rivero viaggiatori, sempre quando i Comuni diano alla Società l'area necessaria, e continui a fare il servizio postale per i Comuni nei quali non esiste una stazione o fermata ferroviaria.

5°)-DI ritenersi inoltre vincolato il sussidio alla osservanza per parte della Società Concessionaria di tutte le altre disposizioni stabilite nella convenzione 15 febbraio 1882 e successiva dell'11 dicembre 1886 ad eccezione di quella riguardante il sussidio provinciale che si intenderà devoluto al Concessionario e alle condizioni stabilite dalle leggi e regolamenti in vigore applicabili.

*6) Si presume che nel giorno avvenire abbia luogo  
un'altra riunione degli altri Comuni  
meno ai voti per approvare e rendere il suddetto ordine di giorno  
è approvato all'unanimità -  
Lotta approvata il 15 aprile 1912.  
P. org.*

Rinnovo dei sussidi alla tramvia da parte del Comune di Cossombrato, maggio 1912. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 360



SOCIETÀ ASTESE-MONFERRINA DI TRAMVIE E FERROVIE

Capitale Lire 1.500.000 interamente versato

Protocollo N. ....

Oggetto

Asti, li 21 Gennaio 1916.

Ill. Signor

Sotto Prefetto  
del Circondario di  
Asti.

Partecipiamo alla S.V.Ill. che a tutt'oggi non abbiamo ancora ricevuto le Tonn. 60 di carbone concesseci dalla Commissione Centrale fin dal 14 u.s. per il tramite della Camera di Commercio di Alessandria come avemmo già a comunicarle in data del 7 e 10 corr.

Telegrafammo più volte alla Agenzia di Genova delle Ferrovie Stato incaricata delle spedizioni e ricevevmo prima delle risposte evasive poi all'ultimo nostro telegramma in data del 19, nessuna risposta malgrado fosse con risposta pagata. Intanto la nostra riserva che avevamo potuto procurarci con grandi fatiche e sacrificio di danaro va nuovamente esaurendosi ed i nostri nuovi acquisti incontrano sempre maggiori difficoltà per l'aumento vertiginoso dei prezzi, per la disdetta dei contratti appena conclusi, per la mancanza dei vagoni ferroviari e per la formale rinunzia da parte di vari nostri vecchi fornitori a contrattare per nuove consegne. Fra le altre cose crediamo opportuno far notare che la nostra Società può considerarsi come una delle più misere Società

Per Telegrammi: TRAMVIE - ASTI

Lettera della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie, 1916. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 360



SOCIETÀ ASTESE-MONFERRINA DI TRAMVIE E FERROVIE

Capitale Lire 1.500.000 interamente versato

Protocollo N. \_\_\_\_\_

Oggetto

Asti, li \_\_\_\_\_ 19\_\_

Tramvie Italiane per il suo incasso lordo chilometrico estremamente basso corrispondente appunto alle misere risul =  
tanze dei propri bilanci. Dall'inizio della crisi ad oggi dopo aver esaurito ogni propria risorsa finanziaria esauri anche tutta la sua capacità per ottenere nuovi crediti, per cui siamo dolenti dover partecipare alla S.V.Ill. che non intervenendo una modificazione anche solo nei riguardi del =  
l' approvvigionamento del carbone saremo costretti a sospen =  
dere tutto intero il nostro servizio fino a tempo indetermi =  
nato sciogliendo il nostro personale.

Con profondo ossequio.

SOCIETÀ ASTESE - MONFERRINA  
DI TRAMVIE E FERROVIE

L' Amministratore Delegato

*F. J. O. Valeri*

P. S. Eguali lettere fu spedita contemporaneamente al sig. Prof. P. P. di Alessandria

Per Telegrammi: TRAMVIE - ASTI

Lettera della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie, 1916. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombroto, b. 119, f. 360

Cancelleria del Tribunale di *Asti*

*1914*  
Volume *V* Fascicolo *129*

DEI

DOCUMENTI ED ATTI DEPOSITATI

IN

MATERIA COMMERCIALE

*Società Anonima Astese Monferrina  
di Tramvie e Ferrovie S. A. M. già con sede  
in Torino, ora in Asti - col capitale di L. 1.500.000 -  
nell'anno 191*

al registro d'ordine N. *189*

Riferimento

delle trascrizioni N. *1581*

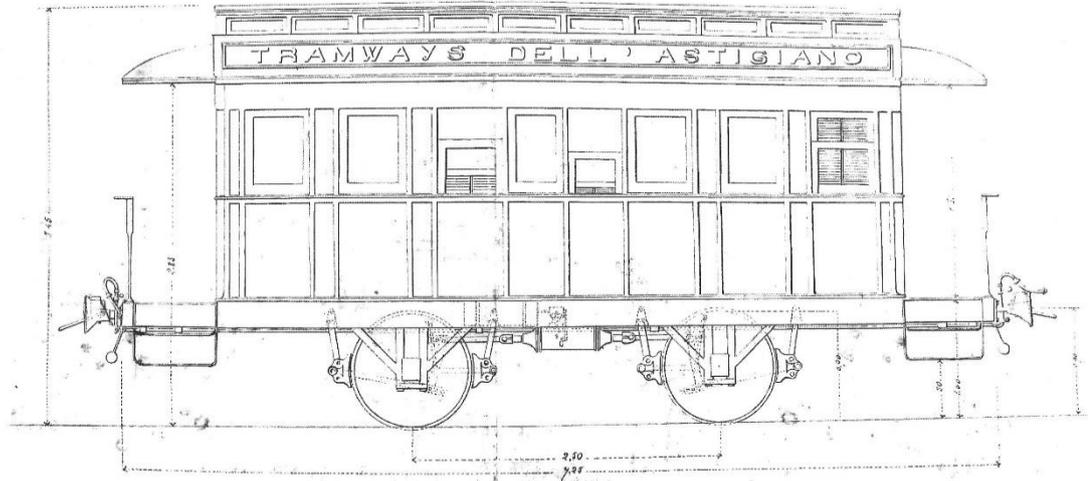
delle Società N. *476*

Firenze—Ditta M. Mozzon  
(958)

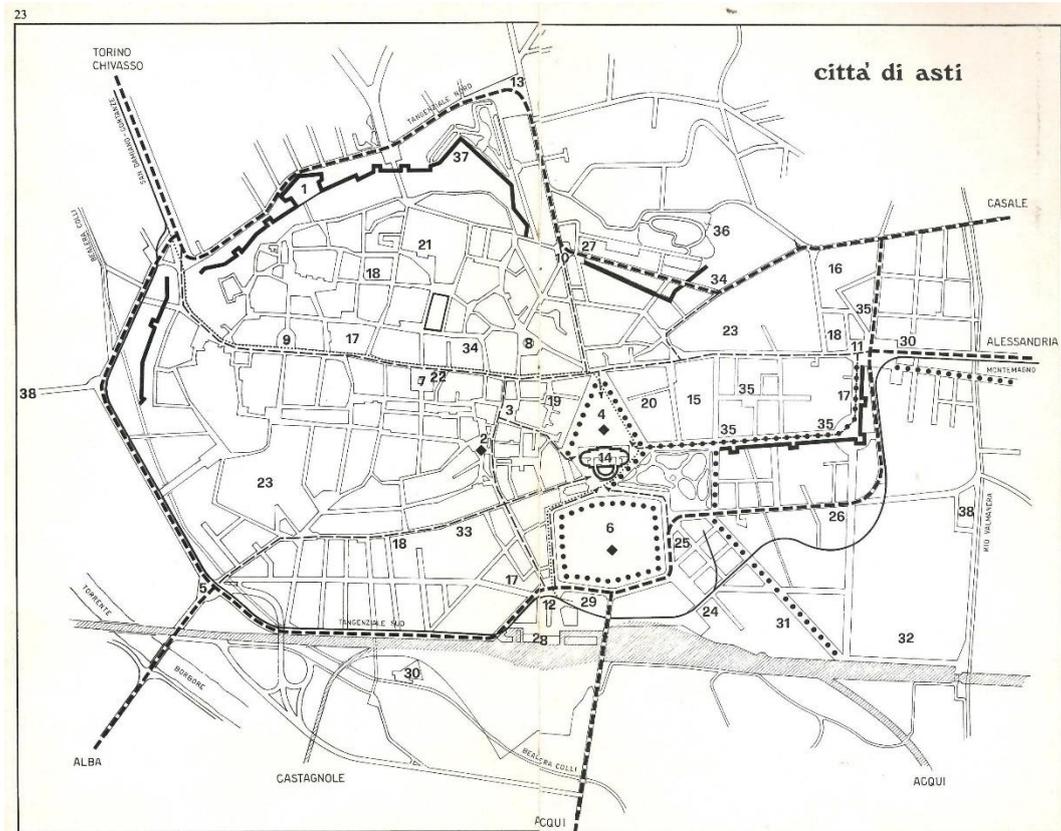
Atti della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie, 1914-1928. ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, b. 70

TRAMVIA ASTI MONTECHIARO

TIPO DELLE CARROZZE



Tipo delle carrozze in servizio sulla Asti-Cortanze. Per gentile concessione di Aldo Riccardi



Mappa della città di Asti al 1918, si possono osservare i percorsi delle tramvie. Tratta da Comune di Asti, Asti-Progetto e costruzione della città: 1848-1918, Cuneo, L'Arciere, 1981

## IL TRANVAI DI CAMERANO

Quando sono sceso dal treno, alla stazione d'Asti, la differenza degli anni anteriori alla guerra m'è apparsa piena. Il piccolo edificio un po' rifatto e un po' ancora diroccato; i viaggiatori che si separano senza salutarsi cordialmente, come una volta; il capo stazione che si frammischia alla folla, col berretto rosso e lo scettro in mano, come un re bonario; tutto mi è nuovo, ed io sono nuovo a tutti. Soltanto Giacometto, il vecchio facchino che ricordo da quando ero ragazzo, Giacometto "gamba di ferro", come è chiamato nella regione, mi riconosce, e mi viene incontro:

«Cerea, monsu Gatti; è tornato a Camerano? La littorina è là».

Sono arrivato di mercoledì, dimenticando che il mercoledì è il giorno di mercato ad Asti. Due littorine sole servono i contadini, l'una la mattina, l'altra la sera; si può immaginare la ressa, il caldo, il frastuono, il tanfo di quei carrozzoni lunghi e stretti, con un'unica porta ai capi. Bene o male, Giacometto mi spinge su; una vecchia che ha in grembo un panierino coperto mi raccomanda di non schiacciare i suoi pulcini; il meccanico sale nella cabina, e la carrozza smette di traballare; finalmente il conduttore balza sul predellino, saluta l'amico sottocapostazione, fischia: ed eccoci in cammino. La littorina entra nella campagna astigiana, fra gli orti coloriti di verdure e di frutti; corre e corre disperatamente, oltrepassa le cascine e le case disseminate sugli orli dei prati, sotto i noci e le querce; i bivi da cui partono le strade e le stradette che conducono ai paesi sui cocuzzoli delle colline appaiono e spariscono.

«Sessant», avverte il conduttore, e la prima stazione, appena toccata, è lasciata. I contadini, che si sono affrettati a scendere con i fagotti e le ceste, si sono dispersi; dove sono andati? Non si vedono case vicine. Guardo quella furia di uomini e di cose, e ripenso ai placidi viaggi di quarant'anni fa. La donna dai pulcini ha tentato una volta o due d'attaccare discorso, ma non ho saputo che cosa risponderle. Mi sperdo pian piano nel tempo passato; e solo mi disturba, e quasi mi stupisce, l'aeroplano postale che da Milano vola a Torino, e riempie di fragore il cielo e la campagna.

Nella mia giovinezza, per andare da Asti a Camerano bisognava prendere il tranvai, che finiva ad un paese poco più avanti di Camerano, che si chiama Cortanze. A Cortanze i binari battevano contro una collina; non c'era spazio per contornarla, né danari per bucarla, e il tranvai si fermava. Del resto, quasi sempre, all'arrivo, non erano rimasti altri viaggiatori che il macchinista Giulio e il conduttore Chirone. Giulio giovane e sempre in maniche di camicia, Chirone già anziano e sempre col berretto filettato in testa e la giubba gallonata indosso. I due riparavano la macchina sotto la tettoia che serviva anche di magazzino, lasciando le tre carrozze alla pioggia e al sole; non le pulivano mai, e si salutavano con un immutabile: «A domani». Poi Giulio saliva al paese, che come tutti gli altri dei dintorni, è appollaiato su un cocuzzolo, e Chirone entrava nella sua casa, vicino alla stazione. Nella città di Asti, e in tutta la regione, Marco Chirone era considerato come il padrone del tranvai; tutti lo conoscevano; e vedendolo da lontano lo salutavano rispettosamente: «Buondi, monsu Chiron; cerea, monsu Chiron».

Aveva ragione di farsi stimare. Bisognava vedere che importanza si dava, che rumore faceva, che scompiglio metteva, prima di partire da Asti, quel suo tranvaio, che pareva da niente. Cominciava intanto a non accettare, come fa oggi senza vergogna la littorina, la stazione della ferrovia grande; voleva la sua propria, con la sua sala d'aspetto, la sua

biglietteria, le sue panche sotto gli alberi e la fontanella con la vaschetta che gorgogliava sommessamente. Mezz'ora prima della partenza, molte volte anche di più, arrivavano i contadini dal vicino mercato, o dall'osteria del Cervo e del Leon d'oro, riuniti per paesi, e sedevano nelle carrozze sgangherate, con i panieri tra le gambe, ad aspettare pazientemente l'ora del ritorno. «Andiamo, Giulio, andiamo Chirone», diceva qualche giovanotto, impaziente di rivedere l'innamorata; non i vecchi, che sapevano gli usi. «Hai fretta, quest'oggi», rispondevano infatti Giulio e Chirone, e continuavano a discorrere tra loro.

Ma quando il tranvai si moveva, che avvenimento nella piccola stazione: la grande, vera, della ferrovia arrossiva di dispetto. Chirone stesso, con le sue mani, apriva il grande cancello che dava sulla strada, Giulio sonava la campanella e tirava la catena del fischio, la macchina sputava fumo, scattava e puntava i piedi, le carrozze si disgiungevano tutte e si lamentavano, il tranvai finalmente partiva; e Chirone, con la bandiera rossa in una mano e la cornetta nell'altra, gli si metteva al fianco e l'accompagnava di passo, per impedirgli di far male a qualche distratto o a qualche bambino. Perché quel bravo tranvai attraversava le strade della città di Asti, come una carrozza qualunque; passava dinanzi alle porte come se volesse entrarci, curiosava nei cortili, spiava specialmente quel che avveniva negli orti e nei giardini, rifugio degli innamorati; e soltanto dopo averla percorsa in lungo e in largo, sboccava nella campagna dalla parte opposta, alla Torretta. Allora Chirone, con un ultimo squillo dalla sua tromba, saltava sulla piattaforma di coda, e, sventolando ancora una volta la bandiera, guardava dall'alto, superbo d'aver condotto gente e macchina a salvamento.

Una volta scatenato, però, come quel tranvai volava nella bella valle del Versa. Non c'era carretto, e nemmeno carrozza di signore, che gli stesse a pari. Andava con tanta furia, anzi, che a volte, specialmente nelle curve e nei giorni di pioggia, usciva dalle rotaie, e si fermava di traverso in mezzo alla strada maestra; perché, anche fuori di città, il trenino preferiva le vie già belle e fatte alle altre, e gli piaceva stare in mezzo alla gente; soltanto, come i muli, camminava sempre sull'orlo dei fossi. Nessuno dei viaggiatori, quando capitava l'inconveniente, s'arrabbiava; i giovani scendevano, e al comando di Chirone, con pali e sbarre presi nelle cascine prossime, rimettevano tutto sulle rotaie; Giulio apriva lo scappamento, s'udiva un boato, la macchina traballava di nuovo, i contadini aspettavano, con le bocche aperte: sia lodato Iddio, il tranvai si rimetteva in cammino, come se nulla fosse avvenuto. I carri, i buoi, i cani che gli si erano fermati intorno proseguivano per i fatti loro, e lungo la strada, ridiventata quieta, le gazze ricominciavano a litigare sulla cima dei roveri e dei pioppi.

Quante conoscenze, quante amicizie, quanti amori erano principiati e s'erano conclusi in quelle carrozze. Quasi sempre, a quei tempi, i contadini, che, dopo aver largamente mangiato, avevano anche largamente bevuto, erano al ritorno meno chiusi, meno ispidi, meno irosi del solito. A forza di vedere le belle ragazze alle finestre o nei cortili dei cascinali, molti giovinotti se ne invaghivano; e i compagni di viaggio in poco tempo conoscevano le nuove simpatie. Un giorno, Giulio s'innamorò di Armida, che stava a mezza strada fra Serravalle e la stazione di Settime; e la cosa diventò d'importanza pubblica. Nel più bello della corsa, il tranvai rallentava, poi si fermava; la gente, da principio, smetteva di discorrere e si guardava attorno, per scoprire che cosa fosse successo; ma presto capì. «Giulio, hai finito?» - domandavano dopo cinque minuti i contadini, che erano discesi a sgranchirsi le gambe; - anche Chirone, col berretto di traverso, faceva segno all'amico di

spicciarsi. «Un minuto» (o, meglio, «una minuta», perché minuto in piemontese è femminile), rispondeva Giulio, ridendo con gli occhi e i denti bianchi nella larga faccia affumicata; e Armida arrossiva leggermente e ringraziava tutti della benevolenza; in particolar modo papà Chirone. Per chi poi volesse sapere la fine di questa storia, Armida e Giulio non si sposarono; nell'inverno le finestre della ragazza non s'apirono; e il tranvai, giunto al cascinale, accelerò la corsa; poi dell'amore fra i due, come di tante altre cose più gravi, nessuno si ricordò e parlò più. Armida, m'hanno raccontato, s'è sposata a Torino, ed ha avuto cinque figliuoli; uno è morto nell'ultima guerra.

Come corre davvero, al confronto, la littorina. Dopo Sessant Serravalle, dopo Serravalle Settime, dopo Settime Chiusano; la gente continua a scendere, e a sparire sulle stradette che conducono ai paesi lontani. Provo una profonda malinconia. Tutto in furia, tutto freddo, tutto senza una voce allegra, o amichevole. Dove sarà il macchinista Giulio, che s'innamorava per istrada e fermava il suo trenino, ma rideva e gridava tanto cordialmente? Questo è chiuso nella cabina di vetro, e mi tocca appena con la mano inguantata una leva; nessuno osa parlargli. Papà Chirone è morto poco dopo che il tranvai ha cessato di far servizio; adesso i suoi nipoti guidano automobili; una tradizione è finita. E dove sono io stesso, quell'io che quando udivo annunciare, come ora odo, «Camerano», saltavo dalla piattaforma sulla strada, con una valigia di piombo che mi pareva di piume, e tra gente che mi conosceva e mi dava il benvenuto, salivo quasi di corsa al paese? Mi sembra perfino che il cielo sia un altro dall'azzurro d'una volta, e che gli uccelli sapessero allora canzoni bellissime, che hanno dimenticato.

*Tratto da Angelo Gatti, «Risucchi», Cavallotti Editori, Milano, 1947, pp. 162 - 168*

## I PRIMI ANNI DI ESERCIZIO DELLA FERROVIA ASTI – CHIVASSO

I primi anni di esercizio della ferrovia Asti-Chivasso furono molto complessi, sotto vari aspetti. Innanzitutto, ricordiamo che dal 1915 al 1918 l'Italia entrò nella Prima Guerra Mondiale e questo evento certamente ebbe un impatto significativo sull'approvvigionamento di combustibile per le locomotive e sulla disponibilità di addetti al servizio. Le ferrovie ebbero un'importanza fondamentale nelle tattiche militari della Grande Guerra, così come nelle opere di soccorso. Dal fondo dell'archivio storico della Sottoprefettura di Asti (la Provincia di Asti fu creata nel 1935, prima il territorio era governato dalla Prefettura di Alessandria) emergono interessantissimi documenti sull'attività dei cosiddetti "posti di conforto", allestiti nelle stazioni ferroviarie delle grandi città come nei piccoli comuni, dove donne caritatevoli offrivano assistenza morale e materiale ai feriti di guerra. Un telegramma, esposto, dimostra l'intenzione di creare i "posti di conforto" nelle stazioni di Asti, Montegrosso, Castagnole delle Lanze, Portacomaro, Canelli, Costigliole, San Damiano, Baldichieri, Villafranca, Villanova, Serravalle d'Asti, Montechiaro e Cocconato. Dai documenti conservati sappiamo con certezza che ad Asti, Castagnole delle Lanze e Canelli i "posti di conforto" vennero istituiti ed esercitarono la loro attività, ed è molto probabile che questi furono presenti anche nelle stazioni della Asti-Chivasso.

Dal 1912 agli anni '30 circa il servizio sulla linea Asti-Chivasso avvenne esclusivamente con locomotive a vapore. Su questa linea, tra le altre, circolarono anche le locomotive FS gr. 950, rarissime. Queste locomotive erano macchine del tipo Locotender, progettate e costruite in sei esemplari dalla ditta Sasische March Fabrik di Chemnitz per i servizi della Rete Mediterranea pochissimi mesi prima della nascita, nel 1905, delle Ferrovie dello Stato che inglobarono al loro interno la società precedente. Queste locomotive vennero consegnate quando ormai la Rete Mediterranea aveva cessato di esistere e, dopo alcune modifiche tecniche, furono destinate, dalle Ferrovie dello Stato, al servizio sulla Asti-Chivasso dopo la sua apertura.

Dopo gli orrori della Prima Guerra Mondiale, le ferrovie italiane affrontarono altre difficoltà di ordine sociale, in quanto i primi venti anni del Novecento furono caratterizzati da forti proteste da parte del Sindacato Ferrovieri Italiani, nato nel 1907. Ad Asti, già dalla fine del XIX secolo, le associazioni dei ferrovieri si erano dimostrate molto attive nel cercare di difendere i diritti dei lavoratori, aderendo a proteste non solo legate al loro settore. Dalle carte dei nostri archivi emerge chiaramente la presenza, nel territorio Astigiano, di ferrovieri attivi nel campo della politica e dei diritti sindacali. L'evento più significativo, a pochi anni dall'apertura della ferrovia Asti-Chivasso, fu lo sciopero del 1920 che bloccò la rete nazionale per diversi giorni.

A livello locale, l'amministrazione comunale di Asti affrontò gravissime difficoltà economiche a causa della costruzione della ferrovia Asti-Chivasso. Alcuni comuni, infatti, non contribuirono per oltre centomila lire al versamento delle quote previste dal piano dei sussidi, mandando in bancarotta il Comune che dovette pagare l'impresa rifondando anche le quote mancanti e che intentò poi una causa, durata molti anni, con le amministrazioni inadempienti. I tempi di percorrenza dell'intera tratta, nei primi anni di esercizio, erano molto dilatati, da due fino a quasi sei ore.

Negli anni Trenta furono istituite le fermate di Cocconito-Bonvino e Sant'Anna Robella, in precedenza semplici case cantoniere.



*cop. e spedito  
il 31-7-915*

*H. 14/9/15*

# TELEGRAMMA-ESPRESSO DI STATO

Ministero dell'INTERNO



AUTORITÀ MITTENTE	DATA				
PREFETTURA DI ALESSANDRIA	Giorno 29	Mese 7	Anno 1915	Ore	Minuti

*H. 14/9/15*  
St. 1696 Dir. Gabinetto 30.7.915

Ministro Guerra informa avere abilitato costituzione comitati per i posti di conforto soldati ma-  
lati e feriti di passaggio nelle stazioni ferroviarie e avere concesso speciali sussidi ai vari posti relativamente  
loro importanza. Se ne dà notizia S. S. interessando operatore farne in quanto possi-  
bile comitati costituiti o che saranno per costituirsi a tale scopo.

*oggi. Posti di conforto nelle stazioni ferroviarie*

*Sindaci Asti, Montegranaro, Cadaglio, Cortigiana d'asti,  
S. Damiano, Baldissera, Villafanca, Villanova d'asti*

*Serravalle d'asti, Montebianco d'asti, Caccanate*

*e per notizia al Comandante Casco Roma Asti*

*Comandante Casco Roma Asti  
Direttore Sanità*

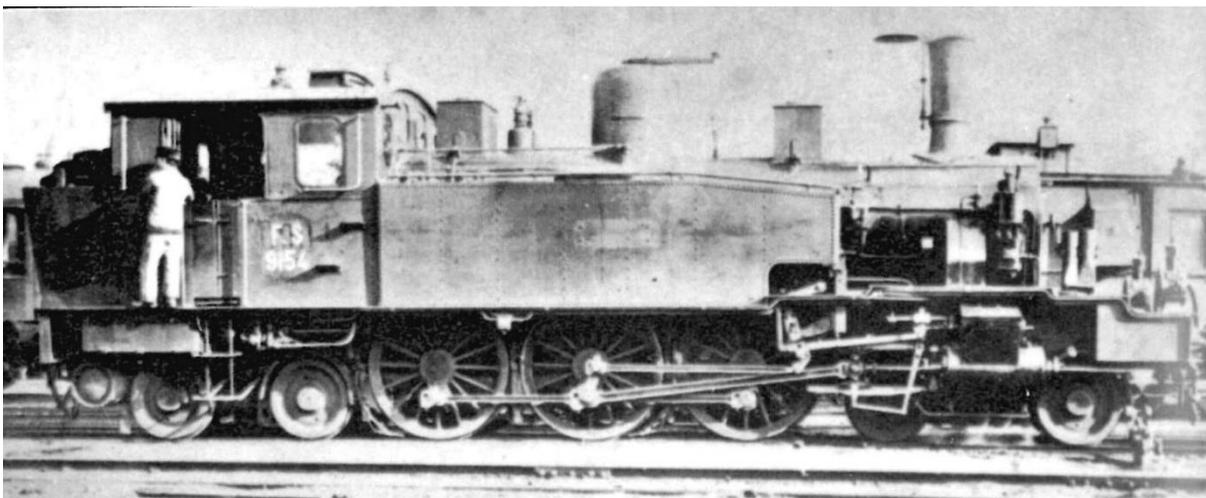
*H. Prefetto*

*H. Prefetto*

*grazie*

*H. Prefetto*

Telegramma riguardante l'istituzione di "posti di conforto" per i soldati nelle stazioni ferroviarie, da inoltrarsi ai Sindaci di Asti e di alcuni comuni del territorio, 1915. ASAT, fondo Sottoprefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 8, f.2



Locomotiva FS gr. 950 (già 915) che ha prestato servizio sulla linea Asti-Chivasso nei primissimi anni di esercizio. Tratta da: P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, Calosci, Cortona, 1981

POSTO DI CONFORTO  
DELLA  
STAZIONE DI ASTI



Asti 10 Ottobre 1915.

All. Sig. Prefetto,

La sottoscritta si fa dovere rendere noto  
alla S. V. Ill.<sup>ma</sup> che, superate le piccole dif-  
ficioltà per la scelta del locale e per lo  
adattamento ed arredamento del medesimo,  
il Posto di Conforto per soldati malati e  
feriti in transito nella stazione di Asti,  
funziona ora regolarmente, e si augura  
che l'opera delle benevolmente Signore e  
Signorine che volontarie prestano servizio  
suggeriranno lo scopo di sollievo a cui si  
dedicano.

Con ossequii

Per il Posto di Conforto  
Luigi Gerbino Ferrerij.

Lettera della Responsabile del Posto di Conforto della Stazione di Asti al Sottoprefetto di Asti, 1915.  
ASAT, fondo Sottoprefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 8, f.2

## LA MAGNIFICA OPERA del POSTO DI CONFORTO - Stazione di Asti

In una fortuita discussione siamo venuti a conoscenza dell'opera patriottica e benefica svolta dal *Posto di conforto* della stazione di Asti, nobilmente presieduto dalla attiva ed instancabile signora Lina Gerbino Ferreri, del quale facciamo alcuni cenni perchè la popolazione conosca l'azione svolta ed apprezzi degnamente l'opera grave e meritoria compiuta da molte signore e signorine, collaboratrici zelanti e generose della loro Presidente.

Una sola cifra sarebbe sufficiente a dimostrare la magnifica opera di sollievo e di carità compiuta. Il numero dei soldati soccorsi e confortati al posto di conforto va oltre i 32000!

Il posto di conforto nella nostra stazione venne aperto il 16 settembre 1915 e fu chiuso il 28 febbraio 1919. Funzionò quindi ininterrottamente per ben 42 mesi.

Le signore e signorine assistenti volontarie prestarono con indefessa attività e con zelo l'opera loro, non curanti delle intemperie invernali, del soffocante calore estivo, liete di poter adempiere un'opera benefica, un dovere che a tutte incombeva di adoperarsi per alleviare le sofferenze dei difensori della Patria.

Tanta attività fu riconosciuta ed approvata dal Comitato centrale di Roma che inviò spesso parole di incoraggiamento, di encomio; dalla cittadinanza che ne comprese l'utilità; dalla Amministrazione comunale; dal colonnello Rosso, comandante della Direzione di sanità, come provano lusinghiere dichiarazioni di plauso ben meritato alle buone persone che modeste e volenterose furono per 42 mesi gli angeli benefici della carità e del conforto.

Le amorose cure delle signore e signorine del posto di conforto si rivolsero non solo ai malati e feriti, ma anche ai numerosi ed infelici profughi od ai degenti negli ospedali, ove furono infermiere e guardarobiere, al laboratorio degli apparecchi protetici, alla confezione di scarpe per profughi, ecc. Nei momenti liberi dalle cure dei soldati furono confezionate calze di lana e di cotone che vennero distribuite ai degenti negli ospedali Seminario, Croce Rossa, ai profughi, ai prigionieri di guerra, al Comitato pro liberati e liberatori di Asti, alla Presidenza del Fascio nazionale femminile.

Gli apparecchi protetici confezionati nel laboratorio apposito, concesso con gentile pensiero dalla benemerita Società Brentatori, riuscirono utilissimi ed ottennero l'approvazione non solo dei nostri egregi sanitari, ma parole veramente lusinghiere di lode e d'incoraggiamento dal dottor Capo dell'Ospedale del Governo italiano a Parigi, al quale vennero inviati diversi esemplari a mezzo del Cav. Zaina, membro del Comitato permanente di beneficenza italiano.

Questo che abbiamo enumerato non è che una scarsa parte dell'opera persistente compiuta dalla signora Lina Gerbino-Ferreri, Presidente del Posto di conforto, e dalle esimie e gentili collaboratrici che non possiamo ricordare ma che tutti hanno visto ed ammirato al lavoro di generosità nobile e sublime.

Fa

Da  
Valf  
vann  
dell'  
quei  
bolla  
qual  
del s  
del s  
di «  
tore  
publ  
cerit  
tava  
qual  
conc  
nerc  
qual  
che  
la n

Pi  
Soc  
lett  
side  
sile  
pin  
gio

I  
il  
G.  
agl  
per  
(  
de  
ar  
pe  
vi  
Pr  
al  
al  
al  
vi  
vi

d  
a  
d  
co  
R  
si  
p  
d  
r  
d  
r

Articolo relativo all'attività del Posto di Conforto della stazione di Asti, giornale "Il Cittadino" del 15 giugno 1919. Originale conservato dall'IS RAT



Cartolina raffigurante la stazione di Cunico-Scandeluzza. Collezione Paolo Collo



Tessere associative del Sindacato Ferrovieri Italiani, 1921-1922. ASAT, fondo Questura, serie Sovversivi e Antifascisti, b. 17, f. 12, documenti di Lorenzo Cornaglia

ILL. SIGNORI SINDACI DI SOGLIO, MONTIGLIO,  
MONTECHIARO D'ASTI,

Ho esaminato i documenti rimessimi dalle S. V. I. e cioè: copie delle due sentenze Tribunale Asti nella causa Asti, Lauriano, Cavagnolo, Murisengo ed altri; copie del progetto convertito poi in contratto definitivo, se non erro I4. I. 909. schema della ~~rela~~ convenzione relativa all'intervento in giudizio.

Il contratto I4. I. 909. alla fine delle condizioni generali contiene questa clausola: "I rappresentanti dei Comuni, mentre rinunciano fin d'ora ad ogni eccezione ed opposizione e si assumono formale impegno di pagare alla Cassa di Risparmio le annualità rispettivamente dovute, esonerano il Municipio di Asti di fronte alla Cassa stessa da ogni e qualsiasi responsabilità e solidalmente rispondono di fronte al detto Municipio delle garanzia dal medesimo assunta verso il Governo e l'Impresa del pagamento delle quote di contributo rispettivamente assegnate ed assunte."

Non ho motivo alcuno di dubitare che i Comuni abbiano assunti i vari obblighi enunciati nella clausola riferita in conformità delle prescrizioni della legge comunale e provinciale, e poichè tali obblighi in sè e per sè sono pienamente leciti, e d'altro canto non risulta e non è anzi supponibile alcun vizio nel consenso, la garanzia solidale e reciproca, sebbene tutt'altro che lieve, e che agevolmente comprensibile è valida e vincolativa. ~~An~~ non sono noti i motivi interni, che possono aver indotto i Comuni a contrarre una così grave obbligazione, ma debbo ritenere vi siano stati e che fossero seri ed impellenti.

La clausola raccoglie parecchie pattuizioni. L'una è la conferma dell'obbligo individuale di cadun Comune di pagare le annualità alla Cassa ~~stessa~~ stessa di Risparmio; l'altra è l'esonerazione del Municipio di Asti da ogni e qualsiasi responsabilità verso la Cassa; l'ultima è la garanzia solidaria prestata ad Asti.

La prima di queste pattuizioni non importa alcun contratto tra l'interesse di Asti e quello degli altri Comuni; ma il contratto si manifesta già nella seconda e si afferma poi in tutta la sua integrità nella terza. Spendere parola a dimostrare che tra il garantito ed il garante  
esi

*Documento relativo alla lite del Comune di Asti verso alcuni Comuni che non versarono i sussidi per la ferrovia Asti-Chivasso, febbraio 1917. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Villa San Secondo, b. 159*

esiste un'opposizione d'interessi sarebbe del tutto ozioso, poichè la cosa è intuitiva.

Tanto più ozioso nella specie, in cui la opposizione d'interessi è già stata ritenuta dalla prima delle rammentate sentenze del Tribunale di Asti. Essa ha ordinato l'integrazione del contraddittorio colla chiamata di tutti i Comuni partecipi del 1909, per evitare la diversità dei giudicati non disagevole ad avverarsi in giudizi separati, in cui i cozzanti interessi vi fossero isolatamente l'uno dall'altro difesi, e per ottenere che il complesso rapporto fosse definito con un'unica decisione e con una conseguente identità di criteri.

Il conflitto degli interessi rende giuridicamente impossibile il ~~cons~~ consorzio proposto dal Municipio di Asti; dal lato pratico, pur rendendo il doveroso ossequio alla sincerità delle intenzioni di quel Municipio che è fuori di discussione, è manifesto che la comunione della difesa e della rappresentanza costituisce un pericolo per la ragione degli altri Comuni.

Per eliminare il conflitto sarebbe necessario che il Municipio di Asti rinunciasse al diritto di garanzia e di regresso verso il Comune da cui chiede che intervengano volontariamente in causa e che affidino la loro rappresentanza al suo procuratore ad lites. Ma di una simile rinuncia non vi è il più lontano cenno nello schema di convenzione e nulla fa supporre che sia nelle intenzioni del Municipio di Asti; d'altro canto sarebbe eccessivo che i Comuni rappresentanti dalle L. L. I. la ponessero per condizione nel loro assenso alla proposta loro fatta.

Vero è che il Municipio di Asti in corrispettivo della agevolazione, che cerca di procurarsi, offre di assumersi essa le spese della rappresentanza e del patrocinio. A mio avviso questo corrispettivo non è tale che possa indurre i Comuni partecipi alla convenzione del 1909 a far causa comune con Asti, col pericolo di compromettere le particolari loro ragioni. Se i Comuni accettassero l'alleanza, sebbene contrastante colla diversità degli interessi, il comune patrocinio per la necessità di cose curerebbe essenzialmente e, si potrebbe anche dire, esclusivamente le ragioni di Asti, essendo inconcepibile che un solo patrono possa far due distinte difese l'una in dissenso dell'altra. Le spese di rappresentanza, e per parlare più chiaramente, del procuratore ad lites potranno essere più e meno

*Documento relativo alla lite del Comune di Asti verso alcuni Comuni che non versarono i sussidi per la ferrovia Asti-Chivasso, febbraio 1917. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Villa San Secondo, b. 159*

più o meno gravi secondo lo svolgimento della causa, ma il loro peso sarà alleviato se i tre Comuni di Soglio, Montiglio, Montechiaro non solo uniranno fra di loro ma si associeranno altri Comuni aventi comunanza d'interessi e identità di difesa .

A maggior conforto del fin qui detto ricorre un'altra osservazione:

Il Municipio di Asti ha agito contro il Comune di Lauriano, il quale si era rifiutato di contribuire. Siccome i Comuni partecipi al contratto del 1909 si resero "mallevadori delle quote di contributo rispettivamente assegnate ed assunte" pare a me che la garanzia, a cui vi sono obbligati, non si estenda a quella ragione di fatto (utile gestione od arrischiamento) che compete ad Asti contro Lauriano, e pare ancora che se i predetti Comuni accettassero la proposta loro fatta da Asti, si troverebbero coinvolti in una questione, che a loro è del tutto estranea.

Ogni cosa adunque considerata, io sono propenso che i Comuni di Soglio, Montiglio, Montechiaro e quegli altri, che a loro si uniranno debbano avere una separata rappresentanza e un patrocinio loro proprio. Ciò non vuol dire che essi abbiano ad adottare una linea di condotta per principio e sistematicamente ostile al Municipio di Asti. Tutto al contrario essi dovranno prestare tutta la loro cooperazione per vincere la resistenza di quei Comuni che dopo di avere assunto l'obbligo di contribuire non vorrebbero più pagare; non richiede il loro interesse, ciò non vuole il loro dovere verso il Municipio di Asti che con tanto zelo, con tanti sacrifici ha procurato di dotare coteste regioni di una comunicazione ferroviaria.

Questa cooperazione sarà tanto più efficace e eserciterà tanto maggiore influenza se sarà prestata per mezzo di una difesa libera, autonoma, scevra di ogni sospetto di collusione.

Con l'animo grato per l'addimostratami fiducia e col massimo ossequio.

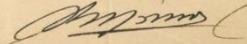
Devotissimo.

Alessandria, 21 febbraio 1917.

Per copia conforme all'originale estratto in carta libera ad uso amministrativo.

Montiglio,

Il Sindaco



Documento relativo alla lite del Comune di Asti verso alcuni Comuni che non versarono i sussidi per la ferrovia Asti-Chivasso, febbraio 1917. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Villa San Secondo, b. 159



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

FERROVIE DELLO STATO

COMPARTIMENTO DI TORINO

SEZIONE LAVORI

LINEA ASTI - CHIVASSO

=====

CONVENZIONE

fra l'Amministrazione Ferroviaria ed i Comuni di Montiglio e Robella per il concorso da parte di questi ultimi nella spesa occorrente per impiantare una fermata alla casa cantoniera chilometro 26+386,36 della linea Asti - Chivasso fra le stazioni di Montiglio-Murisendo e Cocconato.

=====

PREMESSO :

- che i Comuni di Montiglio e di Robella hanno fatto domanda affinché venga impiantata una fermata , abilitata al servizio viaggiatori e bagagli , in corrispondenza alla Casa Cantoniera n. 21 ( chilometro 26+386,36 della linea Asti - Chivasso ) fra le stazioni di Montiglio - Murisengo e Cocconato , dichiarandosi disposti a concorrere nella spesa che si incontrerebbe al riguardo .

- che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha accolto tale domanda subordinatamente per

- 1 -

Convenzione per l'istituzione della fermata di S. Anna-Robella, redatta in quattro esemplari, 1937. ASAT, fondo Prefettura affari generali, b. 209

a determinati patti e condizioni e che di ciò vuolsi  
far constare mediante apposito atto ;

F R A

l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per  
la quale interviene il Signor Dottore Ingegnere  
Commendatore Ettore LO CIGNO , Ispettore Capo Su-  
periore , Capo della Sezione Lavori di Torino , giu-  
sta la facoltà conferitagli dalle norme in vigore;

E

i Comuni di Montiglio e di Robella , rappresenta-  
ti rispettivamente dal Podestà Signor Commendatore  
Dottore Ignazio BORSARELLI di Rifreddo dal Podestà  
Signor Domenico MASSAGLIA si conviene e si stipu-  
la quanto segue :

Art. I°

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Sta-  
to provvederà a sua cura e spese , salvo i contri-  
buti di cui al successivo articolo 2° all'impianto  
di una fermata per servizio viaggiatori e bagagli  
in corrispondenza alla Casa Cantoniera n. 21 al  
chilometro 26+386,36 della linea Asti - Chivasso  
fra le stazioni di Montiglio - Murisengo e Cocco-  
nato.

Tale fermata assumerà il nome di " S. Anna Ro-  
bella " .

- 2 -

*Convenzione per l'istituzione della fermata di S. Anna-Robella, redatta in quattro esemplari, 1937. ASAT, fondo Prefettura affari generali, b. 209*

Le opere relative consisteranno nell'adattamento della Casa Cantoniera , nella formazione di un marciapiedi ed in qualche sistemazione accessoria .

Art.2°

I Comuni di Montiglio e di Robella si obbligano di concorrere nella spesa relativa all'impianto di cui al precedente art.1° con un contributo fisso ed invariabile di £.1700.--(Lire millesettecento)per il Comune di Montiglio e di £. 1.500 .-- ( lire millecinquecento) per il Comune di Robella, i relativi versamenti sono già stati effettuati.

Art. 3°

I contributi di cui al precedente articolo , vengono dati a fondo perduto .

Malgrado il loro concorso nella spesa , i Comuni di Montiglio e di Robella non potranno avere ingerenza alcuna nella dirigenza ed esecuzione dei lavori e neppure nell'uso e nella manutenzione dell'impianto , riconoscendo che ciò é di esclusiva competenza dell'Amministrazione Ferroviaria . Resta pure espressamente convenute e stabilite che il servizio viaggiatori in detta fermata sarà effettuato mediante quel numero di coppie di treni al giorno che l'Amministrazione

Ferroviana riterrà sufficiente ed opportuno .  
L'orario dei treni sarà fissato ad esclusive giu-  
dizie dell'Amministrazione Ferroviana , la qua-  
le si riserva il diritto di ridurre il numero del-  
le coppie di treni ed anche di sopprimerle tem-  
poraneamente quando per insindacabili motivi lo  
ritenesse necessario.

Art. 4°

Qualora in avvenire , per esigenze di ser-  
vizio , si rendesse necessario di spostare , di  
modificare comunque o anche di demolire l'implan-  
to oggetto della presente Convenzione , l'Ammi-  
nistrazione Ferroviana potrà farlo a suo insin-  
dacabile giudizio , senza che i Comuni contraen-  
ti possano opporsi né pretendere rimborsi od in-  
dennizzi di sorta .

La fermata non potrà in ogni modo essere  
soppressa prima che sia trascorso un triennio.

Art. 5°

L'impianto oggetto del presente atto resta  
di esclusiva proprietà dell'Amministrazione Fer-  
roviana la quale provvederà alla relativa manu-  
tenzione e ne regolerà l'uso.

Art. 6°

I Comuni di Montiglio e di Robella si obbli-

gano solidalmente a tenere l'Amministrazione Ferroviaria sollevata ed indenne da ogni molestia , reclamo od azione che potesse essere promossa da terzi, ed Amministrazioni pubbliche , Enti o Privati , per fatto degli accordi ed obblighi oggetto del presente atto.

Art.7°

Tutte le spese di stipulazione e registrazione , a tasse normali del presente atto ed ogni altra che di esso fosse la conseguenza , si convengono a carico dei Comuni di Montiglio e di Robella .

Art. 8°

La presente convenzione , valida ed obbligatoria , fin d'ora , per le parti contraenti , essendo stata , per quanto riguarda il Comune di Montiglio , approvata in ischema dal Podestà in data 4 Gennaio 1937 - XV N. 264 omologata dall'Autorità Tutoria in data 4 Marzo 1937 N. 431/3573 e per il Comune di Robella , approvata in ischema dal Podestà in data 4 Febbraio 1937-XV e omologata dall'Autorità Tutoria in data 5 Agosto 1937-XV, non lo sarà per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato , se non quando sarà stata approvata in Sede Competente.

- 5 -

*Convenzione per l'istituzione della fermata di S. Anna-Robella, redatta in quattro esemplari, 1937. ASAT, fondo Prefettura affari generali, b. 209*

Fatte in quattro originali di cui , uno  
per ciascuna delle parti , e l'altre per uso del-  
l'Ufficio del Registro.

Torino, li 23 SET. 1937 Anno XV

p.L'AMMINISTRAZIONE DELLE FF.SS.

EL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI

*F. Lo Cigno*  
ETTORE LO CIGNO

Per IL COMUNE DI MONTIGLIO

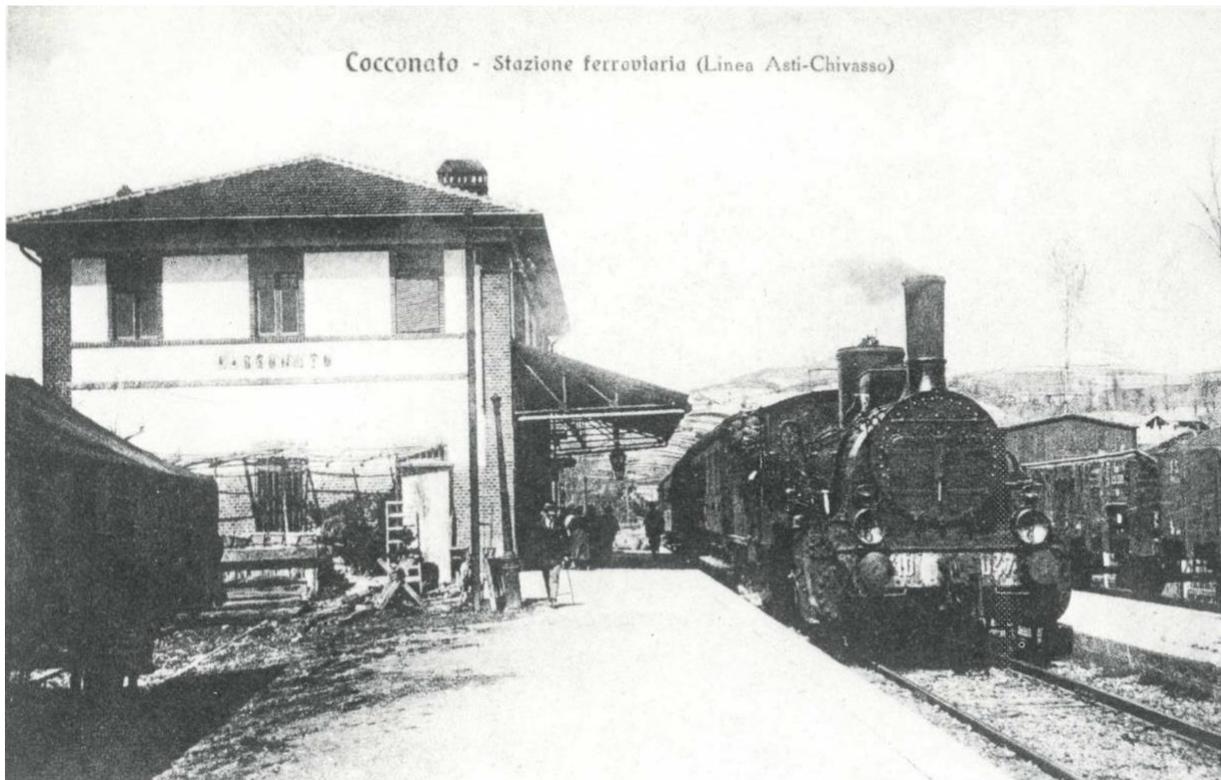
*F. Ignazio Borsarelli di Paredona*

Per IL COMUNE DI ROBELLA

*Domènico Motta*

\* 6 \*

Convenzione per l'istituzione della fermata di S. Anna-Robella, redatta in quattro esemplari, 1937. ASAT, fondo Prefettura affari generali, b. 209



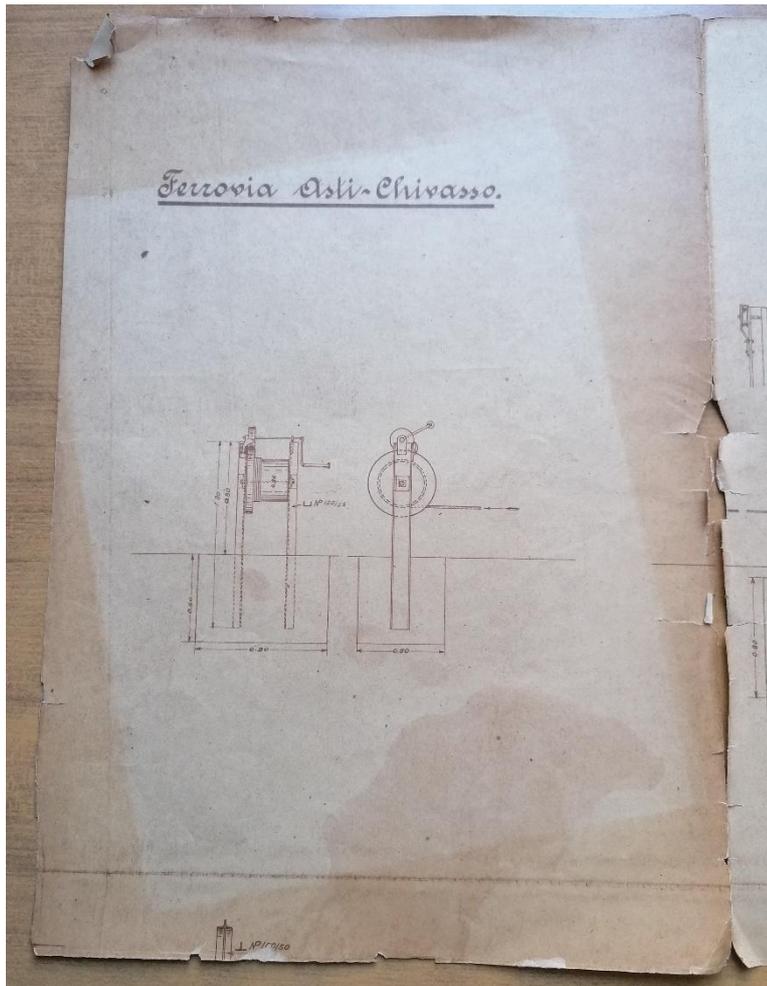
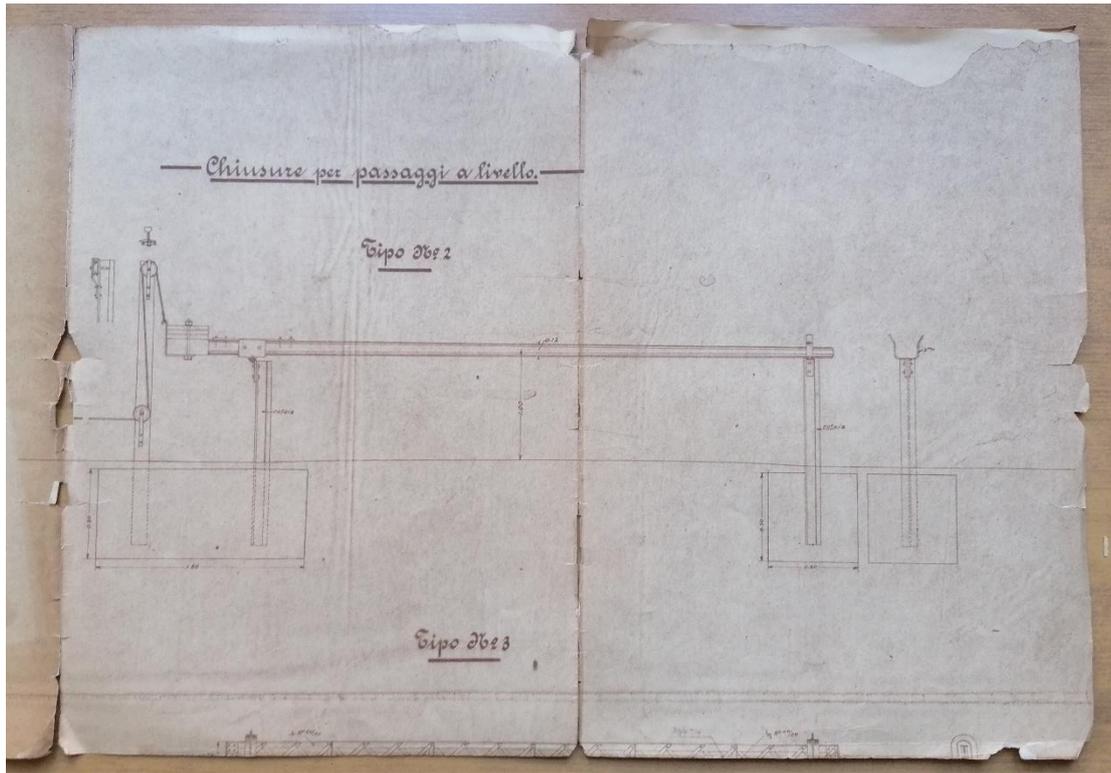
*Una locomotiva gruppo 310 presso la stazione di Cocconato negli anni Venti. Immagine tratta da F. Ogliari, F. Sapi, Scintille fra i monti, Milano, 1968*



*La stazione di Chivasso negli anni '30. Per gentile concessione di Aldo Riccardi*



*La stazione di Brozolo in una cartolina d'epoca risalente al Ventennio. Negli anni '30 avevano iniziato a circolare sulla linea le automotrici leggere FIAT denominate «Littorine» (ALb48), utilizzate su quasi tutte le ferrovie secondarie nazionali: questi nuovi mezzi permisero di ridurre i tempi di percorrenza sulla linea a circa un'ora e mezza. Collezione Paolo Collo*



Tipo n.3 di passaggio a livello manovrabile a filo della linea Asti-Chivasso. Per gentile concessione di Mario Cresta.

## LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Negli anni della Seconda Guerra Mondiale, la ferrovia Asti-Chivasso, come tutte le linee della rete nazionale, attraversò periodi di sospensione del servizio e fu teatro di scontri tra le forze nazifasciste e i partigiani che operavano sul territorio astigiano.

Dal fondo della Prefettura di Asti emergono moltissimi documenti, di cui proponiamo una piccola selezione, che testimoniano, nel periodo della guerra, l'azione di "ribelli" o "armati" (come vengono definiti) lungo la linea, in quasi tutte le stazioni: i partigiani, cercando di mettere in difficoltà le forze nazifasciste che utilizzavano anche la ferrovia Asti-Chivasso per spostare uomini e rifornimenti, in più occasioni piazzarono ordigni esplosivi lungo la ferrovia nei pressi degli scambi o in punti strategici, assaltarono anche alcuni treni che trasportavano militari rubando armi e, in alcune occasioni, prendendo in ostaggio dei soldati.

Ricordiamo che, negli anni Trenta, era stato costruito nei pressi della stazione di Monteu da Po il deposito militare di carburanti (in disuso dagli anni '90, tutt'oggi proprietà del Ministero della Difesa) e questo faceva della linea Asti-Chivasso certamente un obiettivo sensibile.

Nel maggio 1944, durante un bombardamento su Chivasso, venne danneggiato il ponte sul fiume Po: per un anno e mezzo vi fu un servizio limitato tra Asti e San Sebastiano Po, fino all'autunno del 1945 quando i danni al ponte vennero riparati.

Il 26 luglio 1944, invece, un bombardamento sulla città di Asti danneggiò gravemente il rilevato ferroviario sia della linea Asti-Torino che della linea Asti-Chivasso nei pressi del Cimitero, dove la linea ha origine.

L'8 ottobre 1945 il Comune di Cossombrato richiese alle FS una corsa mattutina verso il capoluogo astigiano che potesse servire alle esigenze di studenti e pendolari. Possiamo leggere, in questa richiesta, il segno di un lento e difficile ritorno alla normalità per la popolazione civile del territorio astigiano, processo nel quale le FS ebbero un ruolo importante, in una società dove il mezzo privato era un lusso per pochi.

624

Ministero delle Comunicazioni  
FERROVIE DELLO STATO

Disp. AT 1119

## DISPACCIO DI SERVIZIO

in partenza, in arrivo o in transito

STAZIONE di \_\_\_\_\_

RICEVUTO da <i>DV</i> il <i>5</i> ore <i>02</i>	TRASMESSO a _____ il _____ ore _____
per Circuito N. _____ dell'impiegato _____	per Circuito N. _____ dell'impiegato _____

Indirizzo di origine e categoria	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	Numero	DATA DELLA PRESENTAZIONE	
				giorno e anno	ora e minuti
<i>S</i>	<i>CO</i>	<i>Ast</i>	<i>560</i>	<i>5</i>	<i>20.50</i>

*Prefetto - Questore - Comando Tedesco Stazione  
P. N. R. Fenosciano - Ast -*

*Odierno treno 8788 giunto Mantecchiaro  
renna atteso da un gruppo di armati;  
quali dopo aver disarmato le porte  
Stato-Permanica prelevato due militari  
tedeschi deleguandosi per ignota  
destinazione*

*Impiegato Uscio*

Reale - Genova - Ord. 891/9 del 15-2-43.XXI - 14.8x21 - IV 50 - 47.000 bl.

Ministero delle Comunicazioni  
FERROVIE DELLO STATO

Disp. AT 1119

## DISPACCIO DI SERVIZIO

in partenza, in arrivo o in transito

STAZIONE di *ASTI*

RICEVUTO da <i>S</i> il <i>5</i> ore _____	TRASMESSO a _____ il _____ ore _____
per Circuito N. _____ dell'impiegato _____	per Circuito N. _____ dell'impiegato _____

Indirizzo di origine e categoria	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	Numero	DATA DELLA PRESENTAZIONE	
				giorno e anno	ora e minuti
<i>-</i>	<i>CO</i>	<i>Ast DV</i>	<i>67</i>	<i>50</i>	<i>19.50</i>

*Com. Comp. Ser. Mov. T. Pellerato Lantini  
in servizio Comando Stazione G. N. R. per  
della Coordinatore Polizia Rif. Mov.  
Chivasso Comando G. N. R. per e  
Comando Vigilanza Asti e Chivasso  
Questore e Prefetto Asti*

*Oggi ore 14 un gruppo armati  
presentatosi stazione Mantecchiaro  
d'Asti con minacce  
esportare cassette successive*

*Viano*

Reale - Genova - Ord. 891/9 del 15-2-43.XXI - 14.8x21 - IV 50 - 47.000 bl.

Resoconti di azioni di "armati" lungo la ferrovia Asti Chivasso, 1944-1945. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

UFFICIO DEL GENIO CIVILE

ASTI

N. 3459

Asti, li 27 LUG. 1944

28 LUG 1944

Risposta al foglio N. del  
Allegati N.

OGGETTO: Danni bellici - Incursione  
del 26 luglio 1944 sulla periferia  
di Asti Borgo S. Rocco- Ponte ferro-  
viario sul Bobore -

- 1° Al Ministero LL.PP. Div. 23° P.C. 335
- 2° p.c. Ispettore Gen. Comp. Genio Civile
- 3° Capo della Provincia TORINO
- 4° Podestà ASTI
- 5° Cons. Economia UP.M.S. ASTI
- 6° Comitato P. A. ASTI
- 7° U.N.P.A. ASTI

1 AGO. 1944 XXII  
 n. 6411  
 Classe 1-4-17

Si prega di trattare un solo argomento per lettera e di citare nella risposta la data e il numero della presente

1° FATTO = Verso le ore 18,30 del 26 corr. un'incursione aerea nemica in due successive ondate sganciava una sessantina di bombe di grosso calibro nella periferia a sud ovest della città di Asti Regione S. Rocco e Ponte ferroviario sul Torrente Bobore.

Il ponte che evidentemente formava l'obbiettivo dell'incursione non riceveva che una bomba che praticava un foro nell'arcata mediana del ponte devastando il piano del ferro: ma veniva invece sconvolto il rilevato ferroviario delle linee Asti-Torino e Asti-Chivasso per una lunghezza di circa 150 metri verso il Cimitero.

Altre bombe cadute nel raggio di oltre 500 metri devastavano gran parte degli orti limitrofi della regione; e ne andavano distrutte 6 case coloniche e gravemente danneggiate altre 6.

2° DANNI = I danni in grosso modo possono valutarsi come segue:

- 1° Opere statali : Ponte e linea ferroviaria di competenza delle FF.SS. L. (per memoria)
- 2° Edifici privati case distrutte n. 6 dissestate con crollo di voltine e tetti da riparare 6 L. 7.000.000,00

3° PRIMI PROVVEDIMENTI = Sul posto intervenivano reparti militari che coadiuvavano per ricupero masserizie, bestiame ecc. Vittime non se ne debbono lamentare, salvo qualche ferito. I funzionari del Genio Civile organizzarono frattanto una squadra di primo intervento per sgombrare di macerie e demolizione di parti pericolanti di edifici prospicienti la strada comunale S. Rocco-S. Spirito.

Per le spese di primo intervento verrà redatta apposita perizia a sensi della circolare 23 maggio 1944 N. 3697 accompagnata con verbale di somma urgenza dell'importo prevedibile di L. 60.000,00.

4° DENUNCIE = Per i ripristini delle case rurali riparabili sono da invitare gli interessati a presentare denuncia accompagnata da computo in triplice copia.

5° MATERIALI = Come per gli altri casi anche qui si prospetta la necessità di riparare subito i tetti per impedire ulteriori danni in causa di eventuali piogge e per questo l'Ufficio UPME veda di effettuare indagini per stabilire esattamente la disponibilità di tegole da assegnare per intanto ai proprietari che in via d'urgenza effettuerebbero le riparazioni a loro cura.

*Alti  
2-8-44  
Il capo della Provincia*

*4-4-17*

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

6° PERIZIA RIPARAZIONI \* Sarà in un secondo tempo, appena effettuati gli accertamenti necessari redatta perizia dei lavori di riparazione e ripristino per gli occorrenti stanziamenti e le disposizioni del superiore Ministero.--

7° ALLOGGIAMENTI = Frattanto avendo sentito da parte di molti sinistrati la difficoltà in cui si troverebbero per trovare locali ove sfollare le loro masserizie e portarsi ad abitare in vista di eventuali nuove incursioni sulla zona, rappresento al Comune di Asti la necessità di provvedervi ove manchino altre possibilità con baraccamenti come è già in progetto per i sinistrati di Borgo Tanaro e Trincere.--

L'INGEGNERE CAPO  
(E. Destefanis)



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

C.L.N.  
CORPO VOLONTARI DELLA LIBERTÀ  
C.M.R.P.

21 Gennaio 1945

OGGETTO: Bollettino ricerche informazioni.

AI NUCLEI I DIPENDENTI DALLA CENTRALE I  
AI NUCLEI I DEI COMANDI DI FORMAZIONE

Può avvenire che i germanici debbano sgombrare il Piemonte entro brevissimi termini. E' evidente l'importanza che ha per il C.M.R.P. poter conoscere con qualche anticipo la determinazione del Comando avversario e le modalità del movimento.

Nella situazione in atto interessa segnatamente conoscere:

- a) - La Divisione San Marco sta effettuando movimenti di truppe dalla zona Altare Carcere Dago alla zona Savona Vado?
- b) - La Divisione Littorio sta effettuando movimenti di truppa dalla zona Limone Roccaione alla zona Tenda Briga Marittina?
- c) - Dalla zona di Susa affluiscono reparti italiani destinati a dare il cambio alle truppe germaniche che attualmente sono dislocate tra Bar Canicchia e il Colle del Moncenisio?
- d) - Sono già giunti in Piemonte, o si ha sentore di arrivi, di reparti della Divisione Italia?
- e) - Si stanno effettuando concentramenti di locomotori, locomotive e materiale rotabile (vagoni chiusi, vagoni aperti, vetture ferroviarie) in qualche stazione? - Osservare specialmente CUNEO - FOSSANO - TROFFARELLO - CHIVASSO.
- f) - Risulta che siano stati ripresi e accelerati i lavori di caricamento delle interruzioni stradali e per la distruzione dei centri di produzione? (Immissione materiale nei pozzetti di mine di esplosivo, bombe da aereo e proiettili d'artiglieria).

Le informazioni devono essere precise segnalando l'ora della informazione che vanno trasmesse alla centrale colla massima celerità.

Attualmente le formazioni hanno loro personale presso la famiglia, presso le fabbriche, presso la O.T.. E' personale che può muoversi con qualche libertà. Sia utilizzata al massimo per osservare, rilevare, annotare, riferire e trasmettere l'informazione.

IL CAPO UFFICIO "I"

Bello tondo: "COMANDO MILITARE REGIONALE PIEMONTESE. C.L.N.

*Lettera del Comitato di Liberazione Nazionale, sequestrato ad una staffetta partigiana, dove si chiedono informazioni circa i concentramenti di locomotori in alcune stazioni, tra cui Chivasso, perché si prevede che i tedeschi stiano per abbandonare il Piemonte, 1945. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 40, fascicolo "Comitato di liberazione nazionale"*

GUARDIA NAZIONALE REPUBBLICANA  
Comando Nucleo Polizia Ferroviaria  
**ASTI**

Asti, li 24 Settembre 1944 XXII.  
N.Pol.6 - 4453

**OGGETTO.- Cattura Militari Germanici.-**

AL COMANDO PROVINCIALE G.N.R. ASTI  
AL CAPO DELLA PROVINCIA ASTI  
AL COMANDO TEDESCO DELLA PIAZZA ASTI  
AL COMANDO GENERALE G.N.R. - Servizio Politico - P.D.C. 707  
AL COMANDO GENERALE G.N.R. - Servizio Istituto - P.D.C. 707  
ALL'ISPETTORATO G.N.R. FERROVIARIA - Ufficio Polizia - P.D.C. 709  
ALL'ISPETTORATO G.N.R. FERROVIARIA - Ufficio Tecnico - P.D.C. 709  
AL COMANDO DELLA I LEGIONE G.N.R. FERROVIARIA TORINO

===  
Si trascrive quanto ha riferito il Dirigente Unico con telegramma N.961 del 24/9/44:  
"Ore 12,5 ignoti armati a Serravalle d'Asti assalivano treno O.L. Cunico - Asti e dopo sparatoria prelevavano 4 militari germanici di scorta. Nessun danno al personale ferroviario."

IL COMANDANTE DEL NUCLEO  
S.TEN. STR DA SECONDO

Resoconti di azioni di "armati" lungo la ferrovia Asti Chivasso, 1944. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37, f. 5 "Asti"

Ministero delle Comunicazioni  
FERROVIE DELLO STATO

**DISPACCIO DI SERVIZIO**  
in partenza, in arrivo o in transito  
STAZIONE di \_\_\_\_\_

RICEVUTO da \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_  
per Circuito N. \_\_\_\_\_ dall'impiegato \_\_\_\_\_

TRASMESSO a \_\_\_\_\_ B \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_  
per Circuito N. \_\_\_\_\_ dall'impiegato \_\_\_\_\_

Indicazioni d'urgenza e categoria	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	Numero	DATA DELLA PRESENTAZIONE	
				giorno e mese	ore e minuti
	Indirizzo secondo	Asti S. U.	357	24	5

Judice 20  
Per rimozione da parte di ignoti rotanti destra verso marcia treno orario Libero Monte Montiglio senza la locomotiva e S. Anna precipitando la locomotiva lungo la stazione correndo tre carri e smontando alla quarta carri con ferimento macchinista fuochista conduttore capo e due frenatori

Gioiello S. U.

Reale - Genova - Ord. 891/9 del 15-2-43.XXI - 14.8x21 - IV 50 - 47.000 bl.

Resoconti di azioni di "armati" lungo la ferrovia Asti Chivasso, ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37, f. 6 "Cocconato"

8 - 3 - 1

n° 1516 ..... di Prot.

li, 8 ottobre 1945

OGGETTO : Linea Asti-Chivasso - richiesta modificazione orario .

ALLA DIREZIONE DEL COMPARTIMENTO FF.SS. DI

T O R I N O

Interpretando il vivo desiderio di questa Popolazione si segnala a cotesta Direzione, affinché possa avviare, al lamentato inconveniente derivante dalla mancata messa in funzione, del servizio di automotrice, già esistente, con quale era possibile, prima della guerra, di giungere al Capoluogo di Provincia, verso le ore 8 antimeridiane .

L'istituzione di una corsa che dia modo di giungere ad Asti dalle ore 7,45 alle 8,20 potrà di molto facilitare chi dai diversi centri rurali deve accedere al Capoluogo di Provincia( studenti che frequentano le Scuole ad Asti, operai ed impiegati che sono pure occupati ad Asti, persone che si recano al Mercoledì ed al Sabato ai mercati settimanali, ecc. ).

Si è sicuri che cotesta Direzione vorrà fare tutto il possibile per rendere più agevole il servizio in oggetto modificando l'attuale orario .

IL C.L.N.

...Mora... Natale...  
...Pissard... Carlo...  
...partiti nello Stato...  
...Jacobelli... Leone...  
...Garbino... Emilio...

LA GIUNTA COMUNALE

...Gherlani... Marcello...  
...Garbino... Felice...  
...Gherlani... Giuseppe...  
...Mirona... Celeste...  
.....

Il Comune di Cossombrato chiede alle FS l'istituzione di una corsa che arrivi ad Asti al mattino presto, 1945. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 359

Ministero delle Comunicazioni  
FERROVIE DELLO STATO

Tipo 5.

Compartimento di Torino

N. M.11/203/8 OT.

al N. 1516 del 8 settembre u.s.

Torino, 29 Ottobre 1945, 19

OGGETTO: Orario treni

Al Sig. SINDACO di  
COSSOMBRATO

Mi è gradito informare che a decorrere dal giorno 29 corr., andrà in vigore sulla linea ASTI-CHIVASSO il nuovo orario, col quale sarà consentito di arrivare ad ASTI col primo treno del mattino, alle ore 7,40.

Tale treno partirà dalla stazione di Chiusano Cossombrato alle ore 7,21.

Con osservanza

IL CAPO COMPARTIMENTO

*Alca*



(3.33) Ditta Fratelli Pozzo - Torino - Ord. n. 14/0.4/5 - V. 945 - c. 50.000 - 16 x 22.

Risposta delle Ferrovie dello Stato che annunciano una modifica al servizio per rispondere alla richiesta del Comune di Cossombrato, 1945. ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 359

114		Chivasso-Asti										(5 ottobre 1947)				
		525	970	1670	1875	1910	p. 184		1700		4700	945	1555	2005	2050	
		AT	AT	AT	AT	AT	d. 170		d. 170		AT	AT	AT	AT	AT	
		521	2039	3183	523	525	170		170		518	520	2038	3180	522	524
		aut.	aut.	acc.	om.	aut.	s. m. km.		s. m. km.		aut.	aut.	acc.	om.	aut.	aut.
		3 el.	3 el.	3 el.	3 el.	3 el.					3 el.	3 el.	3 el.	3 el.	3 el.	3 el.
Si effettua il mercoledì e sabato		627	1000	1712	1925	2021	1700		1700		545	850	1450	1828	1944	...
		635	1012	1725	1939	2029	1699		1700		538	839	1430	1821	1937	...
		640	1019	1733	1944	2034	1700		1700		533	829	1430	1815	1931	...
		644	1024	1738	1948	2039	1700		1700		529	824	1424	1810	1926	...
		648	1030	1746	1952	2042	1700		1700		525	819	1419	1806	1922	...
		654	1040	1802	1959	2048	232		19		520	811	1411	1759	1916	...
		659	1048	1810	2004	2053	22		22		515	801	1402	1754	1910	...
		702	1052	1814	2008	2056	225		24		511	785	1386	1750	1905	...
		706	1056	1818	2012	2100	207		25		507	748	1350	1746	1901	...
		709	1102	1825	2016	2104	198		28		503	743	1345	1741	1856	...
		714	1110	1832	2021	2109	175		31		488	655	1236	1736	1851	...
		722	1121	1848	2028	2115	191		36		482	630	1224	1720	1845	...
		726	1136	1854	2032	2119	171		38		448	626	1210	1726	1841	...
		730	1131	1900	2036	2123	162		41		444	622	1203	1722	1837	...
		737	1136	1906	2040	2127	147		42		440	618	1208	1718	1833	...
		739	1142	1913	2045	2132	139		46		435	613	1201	1713	1828	...
		746	1151	1922	2052	2138	117		52		428	606	1250	1705	1820	...

per Genova 50, Acqui 129, Casale e Mortara 120, Cuneo 117

GHIO & BISIO - Autotrasporti - Collettame - GENOVA-TRIESTE e tutto il Veneto

Orario nazionale ferroviario, edizioni Fratelli Pozzo, 1947, dettaglio. ASAT, fondo Ufficio provinciale assistenza postbellica, b. 77

# INDICE GRAFICO



Orario nazionale ferroviario, edizioni Fratelli Pozzo, 1947: prima pagina. ASAT, fondo Ufficio provinciale assistenza postbellica, b. 77

## L'ALLUVIONE DEL 1948

Già la mattina di sabato 4 settembre un violento nubifragio aveva allarmato la popolazione dei paesi astigiani posti lungo il Tanaro e i torrenti Bobore, Belbo e Triversa, dove ormai pioveva da giorni. Alle 15 del pomeriggio di quel tragico giorno lo straripamento del Bobore fece crollare il ponte ferroviario della linea Asti-Chivasso, che per qualche ora aveva fermato la piena, e riversò nel quartiere San Rocco di Asti fino alla stazione ferroviaria una massa d'acqua e fango che raggiunse i 3,70 metri nella zona del Cimitero. Il treno 3180 Asti-Chivasso, inoltre, deragliò nei pressi di Serravalle d'Asti, fortunatamente senza vittime. Come riportato dai preziosi documenti del fondo della Prefettura di Asti, il maltempo durò alcuni giorni e le aree più colpite furono quelle della zona di Nizza Monferrato, Canelli e Santo Stefano Belbo, oltre al capoluogo dove si registrarono 14 vittime e centinaia di abitazioni e fabbricati danneggiati.

Per alcune settimane, il traffico ferroviario fu limitato tra Chivasso e Sessant ma, già pochi giorni dopo l'alluvione, le Ferrovie dello Stato si attivarono per ripristinare il servizio. Le Ferrovie dello Stato, infatti, chiesero al Prefetto di Asti di poter occupare temporaneamente d'urgenza alcuni terreni privati siti nei pressi del ponte crollato, al fine di poter provvedere alla deviazione della linea tra il km 2+600 e il km 3+080 per costruire un ponte provvisorio in legno che venne realizzato dalla ditta Galliano. Si può osservare molto bene la struttura del ponte e il percorso di deviazione dalla mappa esposta, allegata alla domanda di espropriazione definitiva degli stessi terreni.

Il 16 settembre 1948 il Presidente della Repubblica, Luigi Einaudi e il Ministro dei Trasporti On. Corbellini visitarono la città di Asti, portandosi anche nei pressi del ponte ferroviario crollato, e i comuni di Canelli e Nizza Monferrato, facendo sentire nei nostri territori la vicinanza dello Stato e donando una serie di aiuti economici per i centri più bisognosi. I numerosissimi lavori di ripristino necessari in tutto il territorio provinciale determinarono una grande scarsità di manodopera, cui la ditta incaricata della costruzione del ponte provvisorio sul fiume Bobore cercò di porre rimedio con una specifica richiesta al Prefetto.

I danni complessivi dell'alluvione del 4 e 12 settembre 1948 ammontarono a 960.000.000 di lire relativi a perdite nel settore agricolo, oltre duecento milioni di lire per il settore industriale, oltre trecento milioni nel settore commerciale. Incalcolabili i danni alle infrastrutture e abitazioni danneggiate (oltre 150 case abbattute dalla furia delle acque o demolite perché pericolanti, oltre 600 case da ristrutturare), i cui lavori di ristrutturazione proseguirono per numerosi anni, grazie ai finanziamenti stanziati con le leggi 506/1949 e 981/1950.

A pochi mesi dagli eventi alluvionali, le carte della Prefettura ci testimoniano che una parte dei lavori di ripristino della ferrovia Asti-Chivasso venne eseguita dalla ditta Dughera Ettore di San Sebastiano da Po, mentre il ponte sul fiume Bobore sarà ricostruito dalla ditta Ferrobeton di Milano tra il 1954 e il 1955.



Danni al rilevato ferroviario della linea Asti-Chivasso nei pressi del ponte sul fiume Bobore a seguito degli eventi alluvionali del 1948. ASCAT, Fototeca.

REPUBLICA ITALIANA  
MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO

Mod. M-106.

## DISPACCIO DI SERVIZIO

in partenza, in arrivo o in transito

STAZIONE di Asti

RICEVUTO da _____	il _____	ore _____	TRASMESSO a _____	il _____	ore _____
pel Circuito N. _____	dall'impiegato _____	19.../...	pel Circuito N. _____	dall'impiegato _____	19.../...

Indiezioni d'urgenza e categoria	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	Numero	DATA DELLA PRESENTAZIONE	
				giorno e mese	ore e minuti
-	ce	Asti	371	4/11	15

*Maliziano corso*

*Per salutare Ponte sul Fiume*

*Bobore Km. 2.500 Lince*

*Asti Chivasso interrotta per*

*Asti e Lince*

*telegrafo non funziona*

*del servizio*

ATTI

4.53.04

Renle. Sampierdarena - 1916

Mod. M-106

REPUBLICA ITALIANA  
MINISTERO DEI TRASPORTI  
Ferrovie dello Stato

**RICEVUTA  
del  
DISPACCIO**

N. 1

da \_\_\_\_\_

a \_\_\_\_\_

DATA

li 4/11 194...

ore \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Dispaccio di servizio FS che denuncia il crollo del ponte. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio Storico di Gabinetto, b. 35

h-9-48

PRECEDENZA ASSOLUTA  
SU TUTTE LE PRECE-  
DENZE

MINISTERO INTERNO GABINETTO ET SICUREZZA

R O M A

N. 07643 Gab.P.S. punto Prime ore stamani su vasta zona questa Provincia estesi scatenato violentissimo nubifragio durato parecchie ore punto impeto acqua particolarmente irruento su concentrico verso ore quindici habet provocato straripamento torrente borbore et affluenti sommergendo vastissime zone periferiche et allagando parte bassa città punto Da prime sommarie notizie et accertamenti disastro assume gravi proporzioni punto sinora accertato crollo una casa privata con sottostante esercizio pubblico ove sono perite quattro persone punto crollati due ponti ferroviari linee Asti - Chivasso et Asti-Torino et ponte stradale Asti-San Damiano punto Strada statale Asti Torino gravemente danneggiata consente tuttora traffico automobilistico punto Gravi danni hanno pure riportato stabilimenti industriali siti zona allagata punto Erogazione gas totalmente interrotta punto Illuminazione pubblica et privata et erogazione acqua parzialmente assicurate punto Servizio telegrafico et telefonico est interrotto alcune linee punto Causa allagamento et parziale sommersione stazioni et impianti ferroviari traffico interrotto anche verso Alessandria et altre linee secondarie punto Treno 3180 Asti -

Relazione del Prefetto di Asti datata 4 settembre 1948 con resoconto dell'alluvione. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio di gabinetto, b. 35

Chivasso est deragliato regione Val Quinto di Serravalle punto  
Nessuna vittima punto Opera soccorso sebbene fortemente ostacolata  
da persistente imperversare cattivo tempo et sempre crescente livello  
acque zone allagate et grave deficienza mezzi idonei est stata  
prontamente iniziata et condotta con abnegazione da Forze Polizia  
Vigili Fuoco et concorso esercito punto Predisposte opportune  
misure per assistenza sinistrati et mantenimento ordine punto  
Per ulteriore valutazione danni et accertamento altre eventuali  
vittime attendesi deflusso acque punto Sinora mancano notizie da  
altri comuni ~~pranxi~~ Provincia pure colpiti da nubifragio punto  
Popolazione seriamente preoccupata da persistere cattivo tempo  
punto Ordine pubblico normale punto Riservomi ulteriori segnalazioni  
punto

*[Handwritten signature]*

PREFETTO MARCONCINI

*Telegramma del Prefetto di Asti datata 4 settembre 1948 con resoconto dell'alluvione. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio di gabinetto, b. 35*



*Scannerizzando questo QR code è possibile visionare un filmato dell'Istituto Luce relativo all'alluvione del 1948.*

LEZIONE TERRITORIALE DEI CARABINIERI DI ALESSANDRIA  
GRUPPO DI ASTI

N°321/I di prot.div.3<sup>a</sup>

Asti, li 4 settembre 1948

OGGETTO: = Danni causati dal maltempo.-

AL MINISTERO DELL'INTERNO	- via radio - . . . . .	ROMA
CARABINIERI COMANDO GENERALE	- " " - . . . . .	ROMA
CARABINIERI PRIMA DIVISIONE CASTRENGO = <del>MILANO</del>	radio-	MILANO
COMILITER . . . . .	- via radio . . . . .	TORINO
CARABINIERI PRIMA BRIGATA . . . . .	" " . . . . .	TORINO
COMMISSARIATO COMPARTIMENTALE FF.SS.-	via radio . . . . .	TORINO
CARABINIERI LEGIONE . . . . .	-via radio . . . . .	ALESSANDRIA
ALLA PREFETTURA . . . . .		A S T I
AL COMANDO PRESIDIO MILITARE . . . . .		A S T I
ALLA QUESTURA . . . . .		A S T I

=====

Causa persistente violento nubifragio scatenatosi prime ore 4 corrente intera provincia Asti vengono segnalati straripamenti corsi d'acqua con rilevanti danni ad opere d'arte et private abitazioni.- Ad ore 15 circa straripamento torrente Bobore provocava allagamento quartieri bassi et stazione ferroviaria questa città punto Massimo livello raggiunto dalle acque metri due circa con danni rilevanti ad abitazioni punto Trenc 3180 Asti-Chivasso est deragliato ad ore 12,50 regione Valquinto di Serravalle (Asti) senza provocare vittime punto Finora non sono segnalati danni alle persone punto Riserva ulteriori precisazioni punto ~~xxx~~



EL CAPITANO COMANDANTE INT. DEL GRUPPO  
 (Morelli Michelarcangelo)

*Morelli*

Relazione del 4 settembre 1948 della legione Carabinieri di Asti. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio di gabinetto, b. 35

# QUESTURA DI ASTI

N. 07643 Div. GAB.

7 SETTEMBRE 1948

Risposta a nota .....

Allegati N. ....

OGGETTO:

*Att.*

ECC. IL PREFETTO  
ASTI

Mi prego comunicarle la situazione del servizio ferroviario alle ore 15 di oggi:-

- 1°)- Linea ASTI - CASALE - da ieri funziona regolarmente.
- 2°)- Linea ASTI - CHIVASSO - servizio ridotto ( 3 corse andata -ritorno) in partenza del Km.3 x 462 ( località Torrette).Trasporto dei viaggiatori dalle stazione di Asti alla Torrette e viceversa è effettuato dalla Ditte Autotrasporti Oliva .Da domani sostituita dalla S.T. A.Gi CANALE.
- 3°)- Linea ASTI - CASTAGNOLE - ancora interrotta.
- 4°)- Linea ASTI - NIZZA - ancora interrotta.
- 5°)- Linea ASTI - TORINO - (servizio locale ) da questa sera i treni partiranno dalla stazione di S.DAMIANO anzichè da VILLAPRANCA come nei giorni scorsi.Il trasporto dei viaggiatori da stazione ASTI a stazione S.Damiano e viceversa sarà eseguito dalla S.T.A. di CANALE.
- 6°)- Linea ASTI - ALESSANDRIA ( servizio locale ) -servizio ridotto.

Per giovedì è prevista riattivazione linea ASTI - CASTAGNOLE in partenza dal Casello ferroviario oltre Tenaro al Km.17 x 850.

Riattivazione completa fra 30 giorni circa.

Riattivazione linea ASTI - NIZZA previste fra il 12 e il 13 corrente.

IL QUESTORE

*Rinella.*

Relazione del 7 settembre 1948 del Questore di Asti. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio di gabinetto, b. 35

MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO  
COMPARTIMENTO DI TORINO  
SEZIONE LAVORI

Torino, li 11 Settembre 1948

N° 30156/IV/501

OGGETTO:  
Linea Asti - Chivasso  
Deviazione della linea  
in corrispondenza al pon  
te sul Bobore al Km. 2+908  
- Espropriazioni -

Ill.mo Sig. PREFETTO



Allegati 5

In seguito al crollo del ponte a 5  
luci al Km. 2+908 sul torrente Bobore,  
nonché del vicino sottovia al Km. 2+773  
della linea ferroviaria Asti - Chivasso, ed all'asportazione di un  
lungo tratto di rilevato, il tutto verificatosi a causa della recen  
te alluvione ed al conseguente straripamento del torrente stesso,  
occorre provvedere d'urgenza al ripristino dell'esercizio, devian  
do provvisoriamente la linea a monte dell'attuale fra il Km. 2+600  
ed il Km. 3+080.

Per l'esecuzione di tale lavoro é necessario occupare immobili  
di proprietà privata e stante l'assoluta urgenza non sarebbe assolu  
tamente possibile seguire in precedenza la lunga procedura per l'ot  
tenimento del Decreto Ministeriale dichiarante la pubblica utilità.

Nella mia qualità di Capo della Sezione Lavori di questo Com  
partimento Ferroviario, rivolgo perciò istanza alla S.V. Ill.ma af  
finché in forza dell'art. 71 della vigente legge 25/6/1865, N°2359  
sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, si compiaccia  
autorizzare la occupazione temporanea d'urgenza delle zone di ter  
reno occorrenti.

Questa Sezione ha già provveduto in data 9 c.m. alla redazione  
dei verbali di consistenza degli occupandi terreni, con l'interven  
to delle tre Ditte proprietarie interessate, le quali hanno dal can  
to loro, già autorizzato l'occupazione.

Allegati alla presente, trasmetto i tre verbali di cui sopra,  
nonché - già predisposti - due esemplari del Decreto di occupazione  
temporanea d'urgenza (destinata ad essere resa definitiva), da emet

./.

tersi.

Resto in attesa di ricevere, datato e firmato, un esemplare di  
tale decreto, che a cura di questa Sezione verrà fatto regolarmente  
registrare.

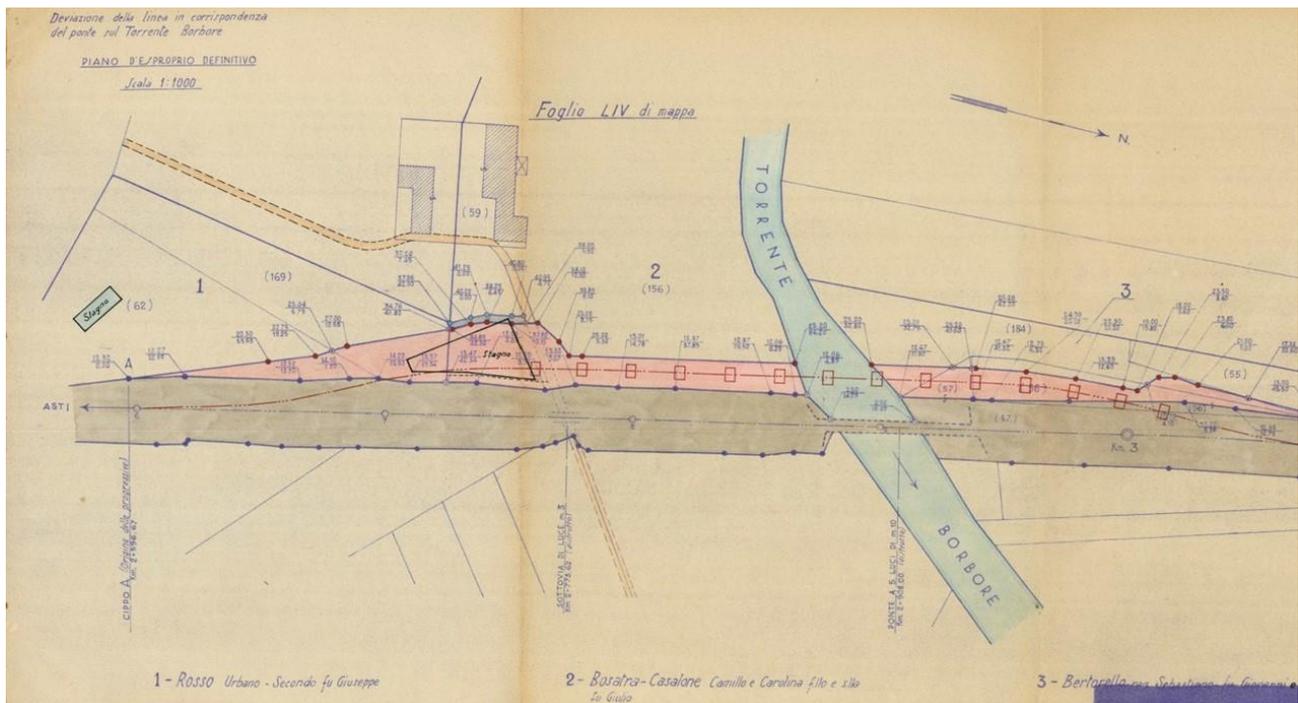
Con osservanza

IL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI



*Palini*

Richiesta di occupazione  
temporanea (datata 11  
settembre 1948) da parte  
delle Ferrovie dello Stato  
al Prefetto di Asti per  
deviare la linea ferroviaria  
Asti Chivasso con la  
costruzione di un ponte  
provvisorio. ASAT, fondo  
Prefettura, serie Affari  
Generali, b. 302



Mappa del percorso di deviazione della linea e schema costruttivo del ponte provvisorio allegata alla richiesta di esproprio definitivo dei terreni. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302

REPUBLICA ITALIANA  
MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO

**PREFETTURA DI ASTI**

Compartimento di **TORINO** - Sezione Lavori

N. **00897**  
18 SET 1948  
N. **2640** del **Classe II, 23-4/B-8**

Terine 11-17 /9/1948

OGGETTO: **Linea Asti Chivasse  
Lavori di ripristino ponte Berbere.**

A S.E. il PREFETTO della  
PROVINCIA di **A S T I**

La ditta Galliano, appaltatrice dei lavori per il ripristino provvisorio della linea Asti Chivasse, interrotta in corrispondenza del ponte sul Berbere in conseguenza dell'alluvione del 4 u.s. incontra notevoli difficoltà per assumere la manovalanza necessaria. Trattandosi di lavori che rivestono carattere di assoluta urgenza, prego l'E.V. di disporre perchè il locale Ufficio di Collocamento faciliti il più possibile la ditta stessa concedendo a partire da domani 18 settembre almeno trenta manovali.

IL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI  
*[Signature]*

(6906) Ditta Frat. Perzo - Torino - Ord. Ferr. Stato 2946/004/1660 - 2.1947 - Cap. 365.000.

Richiesta di manodopera da parte della ditta Galliano, appaltatrice dei lavori di ripristino della linea. ASAT, fondo Prefettura serie Archivio di Gabinetto, b. 35, fascicolo "Alluvione del 4/09/1948", sottofascicolo "Varie"

URGENTE

INTERNO GABINETTO ET SICUREZZA ROMA

08112 P/S. punto oggi ore 15,30 proveniente da Torino S.E.  
Presidente Repubblica ha visitato accompagnato da rappresentanze  
Governo Senato et Camera Deputati zone sinistrate dei Comuni di  
Asti Nizza Monferrate et Canelli punto Ore 18 ha proseguito per  
S. Stefano Belbo Neive et Alba Provincia Cuneo diretto Dogliani  
punto Ore 14 est giunto da Torino Ministro Trasporti On. Corbellini  
che ha visitato linee ferroviarie danneggiate da alluvione et lav=  
ri in corso per ricostruzione ponte sul Bobore distrutto da inon=  
dazione punto Est ripartito ore 15 per Piacenza punto Rinforzo  
cento Carabinieri già rientrato Torino punto Funzionari in missio=  
ne raggiungeranno loro sedi domani punto Nessuno incidente punto  
Prefetto Marconcini

PER IL PREFETTO

Resoconto della visita del Presidente della Repubblica Einaudi e del Ministero dei Trasporti On. Corbellini ai territori colpiti dall'alluvione. ASAT, fondo Prefettura serie Archivio di Gabinetto, b. 35, fascicolo "Alluvione del 4/09/1948", sottofascicolo "Relazioni e servizi di vigilanza".

SITUAZIONE FERROVIARIA ALLA DATA DEL 18.9.1948

Dalle ore 18 del 17 corrente la circolazione sul tratto Torino-Alessandria é stata riattivata su tutti e due i binari.

Linea Asti- Casale : circolazione normale.

Perdurano le seguenti interruzioni :

1°)- Asti-Nizza al Km.80 (pressi Camposanto Nizza) - si prevede la riattivazione per il 21-22 corrente;

2°)- Asti-Chivasso al Km.3-462 (Torretta) : durata presumibile 20-25 giorni da oggi .

3°)- Asti-Castagnole : al Km.17+685 : si prevede la riattivazione verso il 20-21 corrente.

Su tali linee la circolazione é limitata ai punti interrotti con trasbordo a mezzo autolinee società " STA ".

AA

"Situazione ferroviaria" alla data del 18 settembre 1948. ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio di gabinetto, b. 35

### TRASPORTI

I danni arrecati dall'alluvione alle strade ferrate a fine mese sono da considerarsi totalmente eliminati, tanto che il traffico merci e passeggeri si svolge normalmente, fatta eccezione per qualche rallentamento nei punti maggiormente colpiti ed ove ancora sono in corso i lavori di ripristino.

Degna di rilievo, è la celerità con la quale è stata rimessa in efficienza la linea Asti-Chivasso che aveva avuto un ponte a cinque arcate totalmente asportato e che è stato provvisoriamente sostituito con un ponte in legno, costruito nel giro di poco più di un mese, previa costruzione ex novo di un tratto di oltre 40 metri di massicciata.

Il movimento dei viaggiatori dal Capoluogo, segue un leggero aumento nei confronti del mese precedente:

	<u>Arrivati</u>	<u>Partiti</u>
<del>Settembre</del>	<del>62.600</del>	<del>55.800</del>
<del>Ottobre</del>	<del>64.400</del>	<del>62.900</del>

Le imprese di autotrasporti, dopo la ripresa del mese di settembre, dovuta esclusivamente alla loro sostituzione, nei trasporti, alle FF.SS. per i danni causati dalle alluvioni alle arterie ferroviarie, segnano nuovamente il passo per l'eccessivo numero di imprese addette a tali servizi.-

MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO  
COMPARTIMENTO DI TORINO  
SEZIONE LAVORI  
Via Sacchi n° 3

RACCOMANDATA

PREFETTURA DI ASTI  
22 NOV 1949  
Asti n° 4  
4RAVVS

N° 38880 / 1R

ALLA PREFETTURA

di

Oggetto:  
*Lavori di ripristino della  
sele ferroviaria e delle opere  
d'arte della linea Asti - Civrasso  
danneggiate dall'alluvione*

*Asti*  
~~PREFETTURA DI ASTI~~  
28 NOV 1949  
D. 27083 Dr. 4  
N. 1/21 Fax. 1/3

La Ditta *Quaglia Emanuele*  
residente a *S. Sebastiano Po*  
ha ultimato i lavori in oggetto indicati, assunti in base alla *Capven  
Lione di Cottimo* n° *2765* data *27 Dicembre 1948*

Agli effetti della riscossione del saldo e restituzione del deposito  
cauzionale, prego provvedere alla pubblicazione degli "Avvisi ad opponen-  
dum", da eseguirsi nei Comuni di *Asti* -  
*Settime Mombarone - Brusano - Cossombrato - Montebiaro*  
*Cortanze - Cunico - Montiglio - Roccomato* -  
facendone poi conoscere l'esito.

allegasi all'uopo:

- 1* foglio di carta bollata da L. *32* = per l'avviso da  
inserire nel Foglio Annunzi Legali.
  - 1* foglio di carta bollata da L. *32* = per la redazione  
del certificato relativo all'esito.
  - 10* marche da bollo da L. *3* = per gli avvisi da pub-  
blicarsi nei su citati Comuni e presso cotesta  
Prefettura;
  - i vaglia della Banca d'Italia n° *1703254* in data *16 Nov. 1949*  
di L. *500* = per
- 16 altre spese occorrenti.

*tutto in rubrica* IL CAPO DELLA SEZIONE LAVORI

PREFETTURA DI ASTI  
SEZIONE LAVORI  
TORINO

*Mayoni*  
4  
1 21 1/3

Avviso ad opponendum relativo a lavori eseguiti dalla ditta Quaglia Emanuele nel 1948 per ripristinare i binari dopo l'alluvione, 1949. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302.

## LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO NEGLI ANNI CINQUANTA

Gli anni Cinquanta e Sessanta furono caratterizzati da un discreto traffico lungo la linea Asti-Chivasso: dopo la Seconda Guerra Mondiale, i territori lentamente si stavano avviando verso il Boom economico.

All'inizio degli anni Cinquanta il numero delle corse aumentò e furono istituiti dei servizi limitati ad alcune tratte della linea, come una corsa Chivasso-Cavagnolo Brusasco effettuata il sabato pomeriggio oppure le corse Asti-Montiglio Monferrato e ritorno svolte nei giorni di mercato. La linea veniva utilizzata soprattutto in direzione Chivasso, in quanto da questa stazione gli operai era possibile raggiungere sia la FIAT a Torino che la Olivetti a Ivrea. Non solo lavoratori, ma anche «villeggianti» di tutte le età utilizzavano la linea verso le montagne della Val d'Aosta, come testimonia il volantino del soggiorno AIMC (Associazione Italiana Maestri Cattolici).

Nonostante ciò, già dagli anni Cinquanta le Ferrovie dello Stato iniziarono a porre la loro attenzione sulle linee secondarie meno redditizie come la Asti-Chivasso. Nel 1952 giunse, dalle ferrovie, la proposta di eliminare alcune corse alla fermata di Cocconito-Bonvino, proposta che accese gli animi della popolazione locale. Si giunse infine a un compromesso tra le esigenze delle FS e quelle degli abitanti, i quali poterono scegliere quali corse mantenere e quali no, ma questa soluzione non durò che pochi anni, come vedremo in seguito.

Nel 1959, poi, il Ministero dell'Industria e del Commercio si informò, presso l'Unione delle Camere di Commercio della Regione Piemonte, sulla opportunità di mantenere in esercizio quattordici linee «a scarso traffico» sul territorio regionale, tra cui la Asti-Chivasso. Il Presidente della Camera di Commercio di Asti informò il Prefetto circa il parere espresso dall'ente da lui presieduto, favorevole al mantenimento delle linee a rischio, per le seguenti motivazioni: Innanzitutto, non si riteneva che l'eventuale sostituzione del vettore ferroviario con quello stradale avrebbe garantito gli stessi requisiti di sicurezza, comodità, efficienza del traffico. Inoltre, gli utenti, soprattutto studenti e pendolari, erano più favorevoli all'uso del mezzo ferroviario rispetto ad altri mezzi (ricordiamo che, all'epoca, l'auto privata era ancora un bene accessibile a pochi). Infine, il traffico merci di numerose aziende dislocate lungo le linee secondarie a rischio (tra cui la Asti-Chivasso e la Castagnole delle Lanze-Mortara) sarebbe seriamente compromesso dalla sospensione del servizio.

### Cose importanti

1. - Nelle vicinanze della Villa esiste una sorgente di *acqua rinfrescante e purgativa*.
2. - Un *Incaricato* della Presidenza provinciale dell' A. I. M. C. dirigerà la villeggiatura.
3. - Sappiano i futuri Ospiti che l'ormai famoso *Battista* sarà Direttore di cucina e di mensa.
4. - Chi desidera iscriversi, faccia presto, perchè potrebbe arrischiare di non trovare più posto, essendo molte le richieste.
5. - Per informazioni più dettagliate e per iscrizioni rivolgersi al *Can. F. Bianco* - via al Castello 3, Asti. Tutti i giorni dalle ore 8 alle 9 — dalle 13 alle 14 — dalle 17 alle 18. Il lunedì, il mercoledì ed il venerdì tutto il pomeriggio. Il Sabato dalle 8 alle 11.

## VILLA PACIS

COLONIA dell' A. I. M. C.

*Antey St. André*  
(Fraz. Fièrnez)

tra

*Châtillon e Valtournanche*  
(Cervinia)

m. 1050 s. l. d. m.

### Condizioni e trattamento

1. - Tassa d'iscrizione (per ogni turno) L. 500
2. - Retta giornaliera > 1000
3. - Per i minori di 12 anni la retta è di L. 800, per i minori di 8 anni L. 600.
4. - Tassa di soggiorno, che sarà stabilita dall'Autorità comunale.
5. - Indennizzo di eventuali roture.

**N. B.** - La *tassa d'iscrizione non sarà restituita a chi non si recherà in villeggiatura.*

1. - COLAZIONE: Caffè - latte e pane.
2. - PRANZO: Minestra (asciutta o in brodo) - piatto guarnito - frutta o formaggio - due volte alla settimana o antipasto o dolce - pane.
3. - CENA: Minestra - Piatto guarnito - frutta o formaggio - pane.

Per il vino prezzo da stabilirsi.

### Cose da portare

1. - Carta di identità o equivalente.
  2. - Posata, tovagliolo, una tovaglia.
  3. - Lenzuola, federe, asciugamano.
  4. - Sette Kg. e mezzo per turno di *farina o versarne l'importo. (L. 50 al giorno)*
- N. B.** - *Vi sono camere collettive ed individuali, per queste si dovrà corrispondere L. 100 in più al giorno.*

### ITINERARI

#### TRENO

Asti — Chivasso — Châtillon  
Torino — Chivasso — Châtillon  
Milano — Chivasso — Châtillon

#### CORRIERA

Châtillon — Fièrnez

### Iscrizione

Per iscriversi, spedire, colla *tassa d'iscrizione* (L. 500), i dati sottosegnati ed indicare chiaramente il turno od i turni scelti.

Cognome — Nome — Residenza (città, paese, provincia) — via e numero.

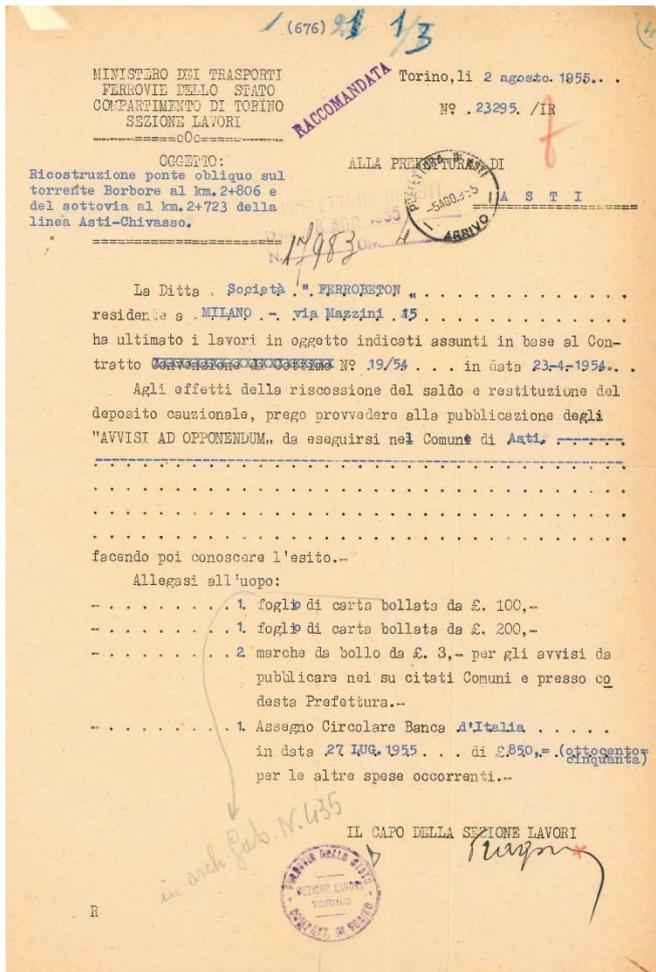
Se solo o accompagnato (quanti).

### TURNI

- 1° dal 22 giugno al 5 luglio;
- 2° dall'8 al 22 luglio;
- 3° dal 23 luglio al 6 agosto;
- 4° dal 7 al 21 agosto;
- 5° dal 22 agosto al 5 settembre.

**N. B.** - *Si possono fissare anche più turni.*

Volantino del soggiorno estivo AIMC a Chatillon nel 1949: da notare l'itinerario ferroviario Asti-Chivasso-Chatillon, 1949. ASAT, fondo Direzione Didattica di Rocchetta Tanaro, b. 4 f. 33



Avviso ad opponendum relativo a lavori eseguiti dalla ditta Ferrobeton per la ricostruzione del ponte sul Borbore distrutto dall'alluvione, 1955. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302



Il ponte sul fiume Borbore distrutto dall'alluvione del 1948 e ricostruito nel 1954.  
Foto di Laura Dellapiana, aprile 2024



La stazione di Chivasso negli anni Cinquanta. Per gentile concessione di Aldo Riccardi

42 (S) Torino-Chivasso-Asti														(14 maggio 1950)													
A 773	A 519	A 775	A 777	A 523	A 779	3183	A 781	A 525	A 527	Dist.	† Sospeso	A 770	A 518	A 772	2038	A 520	A 776	A 778	A 522	A 524	3184						
legg.	legg.	legg.	legg.	legg.	legg.	omn.	legg.	omn.	omn.	Km.	alla	legg.	legg.	legg.	accel.	omn.	legg.	legg.	omn.	omn.	omn.						
3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.		domenica.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.	3 cl.						
...	440	...	870	...	1315	1625	1870	1820	...	p.	Torino P. N. a.	625	...	...	835	...	1554	1755	1930	...	2745						
...	459	...	822	1372	1637	1822	1832	1942	...	p.	Torino P. S. a.	673	4639	...	824	1203	1544	1743	1922	2054	2137						
...	529	...	841	1328	1345	1657	1842	1909	2015	a.	Chivasso	538	4559	...	802	1148	1512	1704	1905	2022	2119						
...	552	...	917	1330	1416	1710	1852	1918	2027	p.	» S. Sebastiano (50,42)a.	528	543	...	755	1146	1507	1650	1829	2017	2106						
...	600	...	927	1338	1425	1725	1902	1927	2035		7 S. Sebastiano Po	518	536	...	745	1140	1457	1639	1821	2010	2052						
...	605	...	933	1343	1431	1734	1908	1933	2040		11 Lauriano	512	531	...	738	1135	1450	1630	1816	2004	2042						
...	609	...	936	1346	1434	1740	1912	1937	2044		12 Monteu da Po	507	527	...	733	1131	1446	1624	1812	2000	2038						
...	613	...	941	1350	1438	1748	1917	1942	2049		15 Cavagnolo-Brusasco	502	523	...	728	1127	1441	1618	1808	1996	2026						
...	621	...	949	1357	arr.	1804	1924	1949	2056		19 Brozolo	517	...	...	722	1122	1434	...	1802	1951	2018						
...	626	...	955	1402	...	1812	1934	1954	2101		22 Cocconito Bonvino	512	...	...	712	...	1427	...	1757	1940	...						
...	631	...	959	1405	...	1816	1937	1957	2106		24 Cocconato	508	...	...	706	1115	1423	...	1753	1936	...						
...	635	...	1003	1409	...	1820	1941	1961	2110		25 S. Anna Robella	504	...	...	699	1111	1419	...	1748	1931	...						
...	639	7700	1008	1417	...	1826	1947	1967	2115		28 Montiglio-Murisengo	500	...	...	694	1107	1415	...	1744	1926	...						
...	645	707	1015	1422	...	1833	1952	1972	2121		31 Cunico-Scandeluzza	455	...	...	647	1102	1409	...	1739	1920	...						
...	648	707	1015	1422	...	1844	1963	1983	2129		36 Montechiaro d'Asti	449	...	...	631	1056	1401	...	1733	1913	...						
...	653	707	1030	1432	...	1849	1968	1988	2134		38 Chiusano-Cossombrato	445	...	...	619	1052	1357	...	1729	1909	...						
...	658	707	1036	1436	...	1854	1973	1993	2138		41 Settime-Cinaglio-Mom	441	...	...	613	1048	1352	...	1725	1905	...						
...	664	706	1041	1440	...	1904	1978	1998	2142		42 Serravalle d'Asti	437	...	...	607	1044	1347	...	1721	1901	...						
...	661	711	1041	1440	...	1912	1983	2003	2146		46 Sessant	432	...	...	600	1035	1342	...	1716	1855	...						
...	706	725	1103	1458	...	1929	1988	2008	2200		a. 52 Asti (70, 35, 39) p.	418	...	...	542	1020	1326	...	1702	1841	...						

■ Solo ai mercoledì e sabato dal 17 maggio al 30 agosto. — ◆ Solo ai mercoledì e sabato dal 2 novembre 1950 al 12 maggio 1951.  
 ‡ Da Asti a Cunico solo ai mercoledì e sabato dal 17 maggio al 30 agosto 1950 e dal 2 settembre 1950 al 12 maggio 1951 da Asti a Montiglio.

# RADIO TIRONE

APPARECCHI RADIO DELLE MIGLIORI MARCHE

VENITA RATEALE TORINO

PIAZZA VITTORIO VENETO, 8

A. CIGALA CINGHIE TRAPEZOIDALI MILANO Via Garofalo 23

Orario ferroviario Piemonte-Liguria, edizioni Fratelli Pozzo, 1950. ASAT, fondo Ufficio provinciale assistenza postbellica, b. 77

REPUBBLICA ITALIANA

PREFETTURA DI ASTI

N° 6190 Div. 4<sup>a</sup>

Asti li 2 Aprile 1952 .

OGGETTO: Soppressione fermate di treni alla stazione di Cocconato-Bonvino.

AL SIG. CAPO COMPARTIMENTO FF.SS.

*M. Inub*

COPIATO  
-2 APR. 1952

T O R I N O

Il Consiglio Comunale di Cocconato, a cui è stato comunicato il provvedimento che codesto Compartimento intenderebbe adottare per la soppressione di quattro fermate di treni alla stazione di Bonvino, delle dodici attualmente fatte dai treni transitanti per tale stazione, ha fatto voti perchè siano mantenute in atto quelle sinora effettuate.

L'Amministrazione Comunale segnala il disagio che tale provvedimento causerebbe agli abitanti delle frazioni maggiormente interessate che hanno prestato la loro opera ex ceduto gratuitamente al Comune terreni per la costruzione della nuova strada Cocconato-Bonvino, emette pure in evidenza come l'abolizione delle predette fermate danneggerebbe l'afflusso dei turisti e villeggianti in Cocconato.

Si comunica pertanto il voto espresso dal Consiglio Comunale di Cocconato, per quell'esame che potrà essere del caso.

*mf*

IL PREFETTO

Lettera del Prefetto alle Ferrovie dello Stati contro la soppressione di alcune corse alla fermata di Cocconito-Bonvino, 1952. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302



MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO

COMPARTIMENTO DI TORINO  
(1) IL CAPO COMPARTIMENTO

OGGETTO

Soppressione fermate tre Di  
alla stazione di Cocconito Bonvino.

Allegati N.:

*1-9 APR 1952*  
*1-4 6190 Div. 4*  
*Dr. 4*

Tipo 4

Torino 5 aprile 1952 195

N.° 225

Al N.° 6190 Div. 4<sup>a</sup> del 2 and.



A S.E. il PREFETTO

di A S T I

La questione relativa alla soppressione di alcune fermate di treni alla stazione di Cocconito Bonvino - analogamente alle altre stazioni a gestione passiva per le quali già sono stati adottati o sono in corso di deliberazione opportuni provvedimenti restrittivi - è stata attentamente esaminata non soltanto alla luce delle esigenze locali, ma anche in relazione al problema dei costi e conseguenti passività ricadenti sul bilancio dell'Amministrazione.

Purtroppo le argomentazioni del Consiglio Comunale di Cocconato non eliminano né mutano la situazione del traffico che ha indotto alla decisione di cui trattasi.

Non si può fare a meno di mettere in evidenza che rimarranno otto fermate di treni per circa venti viaggiatori in partenza ed altrettanti in arrivo e, come già fatto presente al Comune di Cocconato, nulla si ha in contrario a che gli interessati stabiliscano per quali treni è preferito il mantenimento della fermata. Sempreché soddisfatti alle maggiori esigenze, sarà presa nella debita considerazione la relativa proposta.

*Cocconato  
al  
bonvino*

Con osservanza.

IL CAPO COMPARTIMENTO

ATEL - ROMA

(1) Sezione - Ufficio - Stazione, ecc.

*1-21-1/3*

Risposta delle Ferrovie dello Stato al Prefetto di Asti a seguito delle proteste contro la soppressione di alcune corse alla fermata di Cocconito-Bonvino: l'ente propone alla comunità di scegliere quali treni faranno servizio alla fermata, 1952. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302

C O P I A

6557/XVIII/3 SF/ap

16 giugno 1959

Mantenimento in esercizio  
delle linee ferroviarie  
della Provincia a scarso  
traffico.

14 339  
Sv. h

On.le P R E F E T T U R A  
Divisione 4<sup>a</sup>

A S T I  
\*\*\*\*\*

Si fa seguito e riferimento alla nota n.4665/XVIII del 29 aprile u.s. per comunicare che l'annunciata indagine promossa dalla scrivente fra gli Enti locali interessati alle linee ferroviarie a scarso traffico di questa Provincia si è conclusa con l'unanime affermazione che le stesse debbano essere mantenute in esercizio per i seguenti motivi di carattere economico e sociale:

- 1) - non si ritiene che l'avventuale sostituzione del vettore ferroviario con quello stradale possa garantire gli attuali requisiti di sicurezza, comodità ed efficienza del traffico;
- 2) - le preferenze degli utenti vanno, nella grande maggioranza, al vettore ferroviario, oltre che per quanto esposto al n.1), anche per l'economicità del servizio (facilitazioni per abbonamenti, riduzioni varie, ecc.);
- 3) - la popolazione scolastica, nel suo flusso verso le scuole del Capoluogo e quelle dei maggiori Centri serviti dalle linee in esame, usufruisce quasi esclusivamente del vettore ferroviario; analogamente gli operai e impiegati, per le loro necessità di lavoro e di ufficio;
- 4) - la maggior parte degli stabilimenti industriali dislocati lungo le linee in esame dispone di un proprio parco automezzi, con il quale sopperisce più rapidamente alle esigenze di trasporto delle merci. Tuttavia, per alcune categorie di aziende, è particolarmente sentita la necessità del servizio merci ferroviario (Cantine sociali, stabilimenti vinicoli); analoghe necessità sentono i numerosi coltivatori diretti e produttori vinicoli per il trasporto di piccole partite della propria produzione;
- 5) - gli interessati mercatali delle zone interessate sono intimamente legati alla esistenza delle FF.SS.; vi sono, poi, taluni centri importantissimi di produzione orticola, quali Motta di Costigliole, per i quali lo scalo ferroviario è assolutamente indispensabile;

Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico e mappa della linea ferroviaria Asti-Chivasso, 1959. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

- 6) - non tutte le vie di comunicazione stradale in atto, colleganti i Centri serviti dalle FF.SS. con il Capoluogo, sono praticabili d'inverno (vedi la strada Castagnole Lanze-Asti), per il l6ro fondo insidioso e sdruciolevole che rende pericoloso il transito. In tale caso è evidente come la preferenza dell'utente volga nettamente a favore del vettore ferroviario;
- 7) - la popolazione delle zone servite dalle linee in discussione, essenzialmente agricola, è pervasa dallo stato d'animo di chi è isolato, di chi si sente un po' dimenticato dall'autorità costitu<sup>ta</sup>. Causa questa non ultima dello spopolamento delle campagne da tempo in atto nella nostra Provincia. Pertanto, l'eventuale soppressione delle linee ferroviarie potrebbe ulteriormente accentuare questo senso di disagio e di distacco;
- 8) - nel caso particolare poi della soppressione della Asti-Casale-Mortara-Milano e della Asti-Castagnole Lanze, non soltanto verrebbe a mancare l'utilissima relazione Cuneo-Asti-Milano, creata appositamente per gli uomini d'affari dei centri interessati, ma Asti si vedrebbe privata dell'unica comunicazione ferroviaria diretta con Milano.

Ciò premesso, si ritiene che l'attuale situazione deficitaria delle linee in esame possa essere contenuta, se non sanata, con un'oculata economia di esercizio, con una migliore distribuzione dei treni, sostituendo altresì ai convogli con trazione a vapore le automotrici, e con la limitazione del servizio merci, al massimo, ad uno-due convogli giornalieri sulle diverse tratte.

I risultati dell'indagine, discussi a Torino in sede di Unione Regionale delle Camere di Commercio Piemontesi, sono stati compendati ed armonizzati nel seguente ordine del giorno inoltrato al superiore Ministero:

"Il Consiglio Direttivo dell'Unione delle Camere di Commercio, Industria e Agricoltura del Piemonte e della Valle d'Aosta:

Vista la lettera 25 marzo 1959 - n. 30724 - del Ministero dell'Industria e del Commercio, con la quale è stato richiesto il parere sul mantenimento in esercizio di n. 14 linee delle F.S. interamente situate nel Piemonte e di altre n. 3 linee interessanti la stessa Regione, linee che le F.S. hanno riscontrato a scarso traffico e con un coefficiente di esercizio superiore a tre;

Visto l'esito dell'indagine effettuata in proposito da parte delle Camere di Commercio interessate, compendato in apposite relazioni, dalla quale risulta l'unanime consenso al mantenimento delle linee in questione;

Richiamati i ripetuti voti espressi al fine di ottenere per la rete piemontese una maggiore e sufficiente dotazione di automotrici,mez-

*Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico e mappa della linea ferroviaria Asti-Chivasso, 1959. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298*

zi particolarmente adatti alle necessità ed alla particolarità della rete stessa;

Ritenuto che il disavanzo denunciato dall'Amministrazione Ferroviaria per le indicate linee sia in parte dovuto anche alla persistenza di servizi effettuati in ogni caso con treni pesanti;

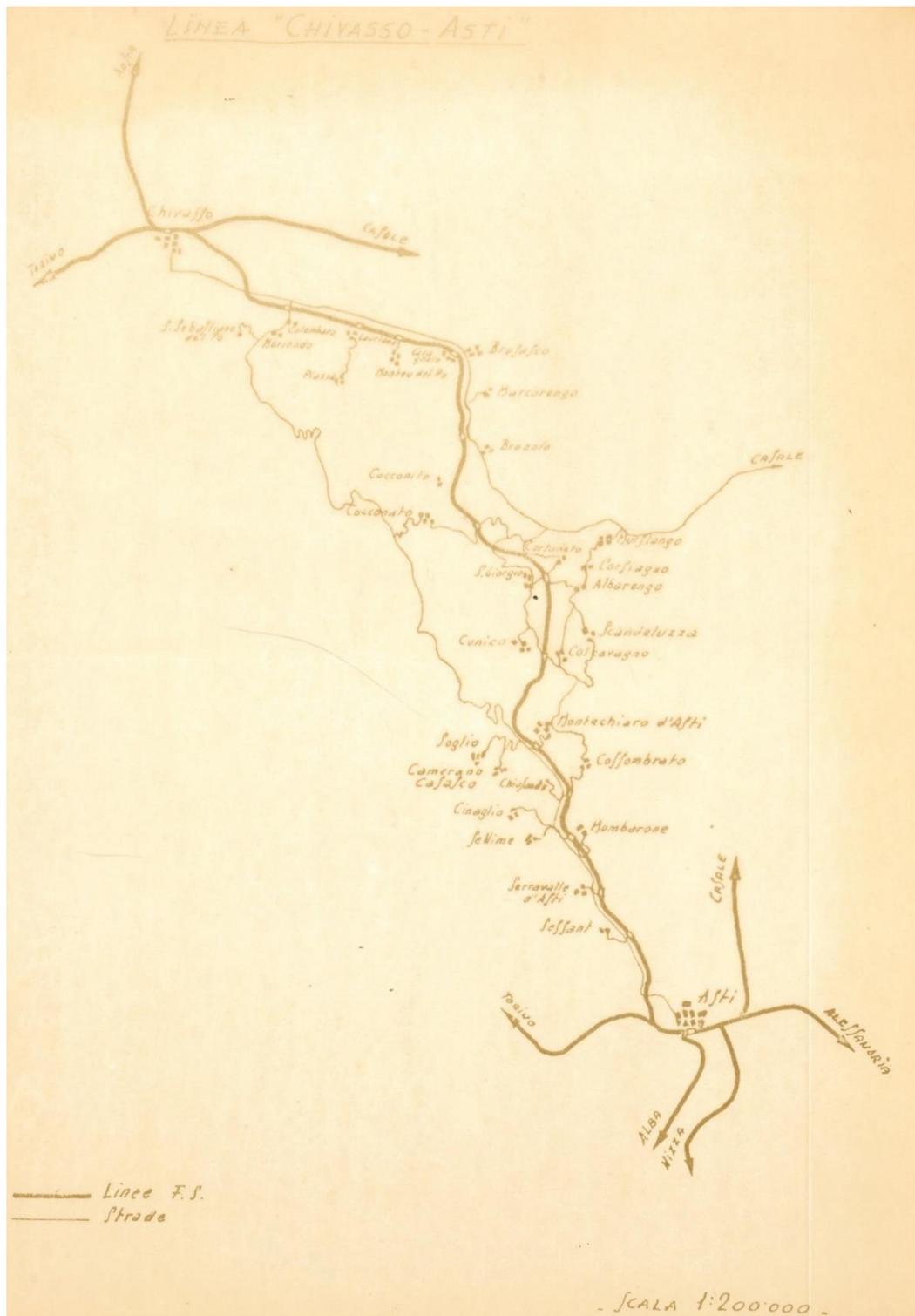
D e l i b e r a

- 1) - di esprimersi in senso favorevole al mantenimento in esercizio delle quattordici linee ferroviarie del Piemonte, dichiarata dalle F.S. a scarso traffico, con un coefficiente di esercizio superiore a tre;
- 2) - di esprimersi nello stesso senso per le linee Mortara-Asti, S.Giuseppe di Cairo-Altare-Savona, Torreberetti-Cava-Carbonara;
- 3) - di far voti per l'adozione, da parte dell'Amministrazione Ferroviaria, dei provvedimenti intesi ad incrementare il traffico sulle linee in questione ed a ridurre le spese di esercizio e primo fra tutti la messa in esercizio di un maggior numero di mezzi leggeri e cioè automotrici ed elettromotrici!"

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE  
F.to:M/ Ercole

*Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico e mappa della linea ferroviaria Asti-Chivasso, 1959. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298*



Mapa della linea Asti-Chivasso allegata alla lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico, 1959. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

## GLI ANNI SESSANTA

I tentativi di soppressione della fermata di Cocconito-Bonvino iniziati nel 1952, che abbiamo visto in precedenza, si concretizzarono nel 1963. Come testimoniano i documenti esposti in vetrina, infatti, nel novembre 1963 il Ministero dei Trasporti emanò un decreto con cui disponeva la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito-Bonvino, e questa volta, a nulla valsero le proteste del Comune di Cocconato e degli abitanti della frazione interessata, che presentarono una sottoscrizione con oltre cento firme per scongiurare la chiusura.

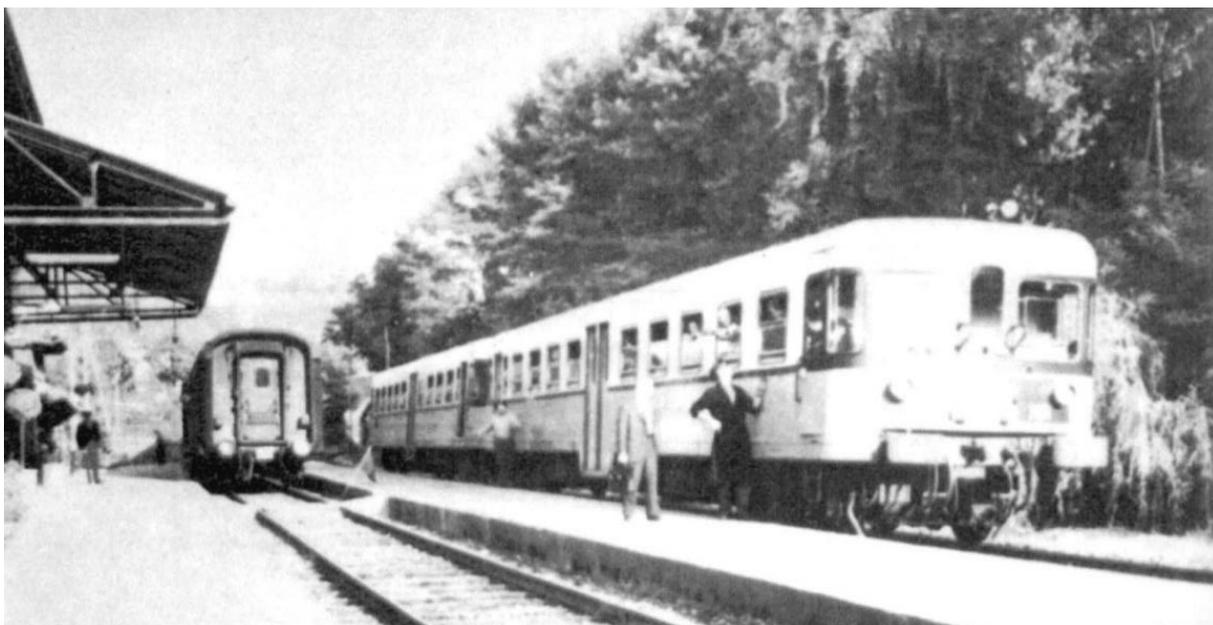
Negli anni Sessanta le corse svolte da automotrici avevano ormai superato quelle effettuate ancora con locomotive a vapore.

Nel luglio 1965 la Asti-Chivasso fu percorsa dal treno Presidenziale utilizzato dall'allora Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat per raggiungere Aosta in occasione dell'inaugurazione del traforo stradale del Monte Bianco.

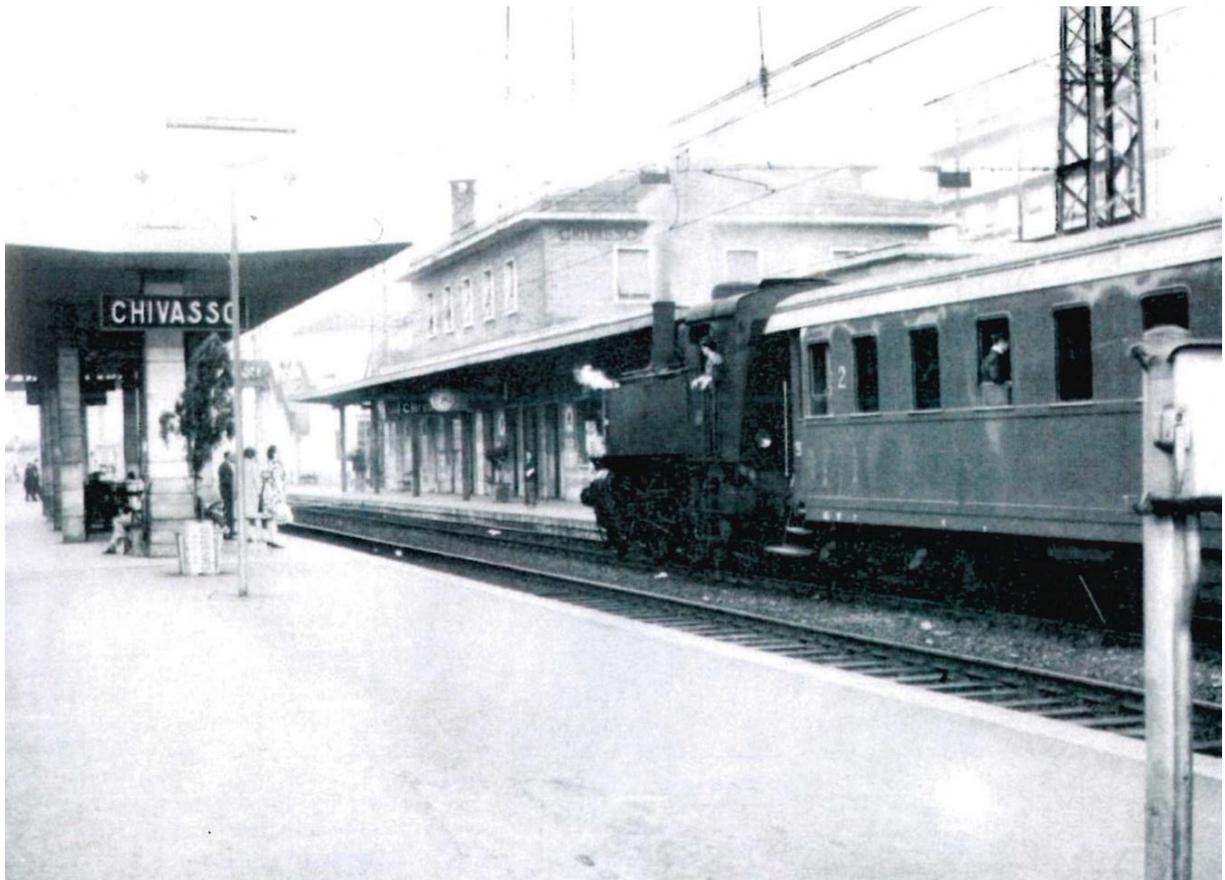
Nel 1966, la sera della vigilia di Pasqua, nei pressi della stazione di San Sebastiano Po avvenne un grave incidente ferroviario: un treno trainato dalla locomotiva 640.036, probabilmente a causa del mancato rispetto dei segnali di arresto da parte del macchinista, si scontrò con un'automotrice Aln 668, provocando la morte di cinque persone.

Negli anni '60, per alcuni anni, sulla linea circolarono anche carri cisterna diretti al deposito militare di carburanti raccordato con la stazione di Monteu da Po.

La cura delle stazioni, affidata al personale, era oggetto ancora nella seconda metà del XX secolo di appositi concorsi interni alle Ferrovie dello Stato: dalle splendide foto d'epoca possiamo ammirare l'aspetto della stazione di Montiglio-Murisengo negli anni '60. Altre suggestive immagini sono tratte da una pubblicazione di Piero Muscolino, ex direttore del comparto ferroviario di Chivasso dal marzo 1968 al maggio 1969, ricca di ricordi della ferrovia Asti-Chivasso.



*Ricordi della linea ferroviaria Asti-Chivasso a fine anni '60. Immagini tratte da: P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, Calosci, Cortona, 1981*



*Ricordi della linea ferroviaria Asti-Chivasso a fine anni '60. Immagini tratte da: P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, Calosci, Cortona, 1981*



*Ricordi della linea ferroviaria Asti-Chivasso a fine anni '60. Immagini tratte da: P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, Calosci, Cortona, 1981*



*Ricordi della linea ferroviaria Asti-Chivasso a fine anni '60. Immagini tratte da: P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo, Calosci, Cortona, 1981*



*Immagine dell'incidente avvenuto a San Sebastiano Po nel 1966 (collezione Tuzza). Per gentile concessione di Aldo Riccardi*



*La stazione di Montiglio-Murisengo negli anni '60. Collezione privata.*



*La stazione di Montiglio-Murisengo negli anni '60. Collezione privata.*



# Comune di Cocconato

1.9.1/3



N. 3207 di Protocollo

Prefettura di Asti  
Provincia di Asti  
data 24 Dic 1963  
N. 2627 Div. 4

Risposta a N. ....

Cocconato, li 29 Novembre 1963

in data N. ....

OGGETTO: COCCONITO-BONVINO - Chiusura all'Esercizio.

*Primo Piffino P. ab.  
7.10.1963 rapporto  
della Direzione  
n. 020.56 del 7-12-63  
(parte agli AN)*

A S.E. IL MINISTRO DEI TRASPORTI  
ROMA

e p.c. A S.E. IL PREFETTO di  
ASTI

ALLA CAMERA DI COMMERCIO INDUST. AGRIC.  
ASTI

In riferimento alla comunicazione data con nota N. 225 del 23-11-1963 dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato - Direzione Compartmentale di Torino - con la quale si porta a conoscenza che, il Sig. Ministro dei Trasporti, con Decreto N. 2130 del 18 u.s. ha disposta la chiusura all'esercizio della Casa Cantoniera di Cocconito-Bonvino, linea Asti-Chivasso, il sottoscritto Sindaco del Comune di Cocconato in nome, per conto e nell'interesse dell'Amministrazione che rappresenta, ricorre contro il provvedimento adottato per i seguenti motivi:

13/12/63  
Adm.  
R. R.  
Scarcato  
B

- 1°)- Il Comune di Cocconato trovasi in zona di alta collina ( mt. 491 S.L.M.) economicamente depresso e già privo di servizi pubblici adeguati se non quello di avervi una stazione ferroviaria posta a 3 Km. di distanza dal concentrico che, per accedervi, il Comune ha dovuto sussidiare un servizio pubblico da rimessa con una spesa annua di £. 1.000.000;
- 2°)- Che, con la chiusura della Casa Cantoniera Cocconito-Bonvino, linea Asti-Chivasso, si costringe gli abitanti di dette due frazioni, già privi di ogni servizio pubblico essenziale, quali: telefono, ufficio postale, ambulatorio medico, servizi di linea, ecc. a percorrere altri 5 Km. di strade dissestate ed impraticabili, specie nella stagione invernale o piovosa, per accedere alla più vicina stazione ferroviaria che è appunto quella di Cocconato, per soddisfare i proprii già scarsi commerci o per altre esigenze, alle più vicine Dittà di Chivasso e Asti;
- 3°)- Perchè, il Comune si trova nella impossibilità finanziaria di sussidiare linee pubbliche per soddisfare le esigenze, giustificate, degli abitanti di dette Frazioni in quanto, come già detto, essendo economicamente depresso si trova finanziariamente già con un Bilancio alquanto deficitario e nessuna linea pubblica accetterebbe di fare un servizio senza un adeguato contributo, dovendo quotidianamente percorrere delle strade dissestate e per di più poste in forte declivio.

Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

Pertanto, per i motivi suesposti, fa le sue più vive rimostranze contro il Decreto in oggetto e propone, nella ipotesi che tali rimostranze non vengano accolte, di concedere almeno N. 6 fermate, le più importanti, con facoltà al personale viaggiante di rilascio ai viaggiatori delle Frazioni suddette, di regolare biglietto di viaggio.

Allega alla presente una sottoscrizione presentata in merito all'oggetto dagli Abitanti delle frazioni interessate.

IL SINDACO  
(Bava rag. Piero)



Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

A S.E. MINISTRO DEI TRASPORTI

R O M A

e p.c. A S.E. IL PREFETTO di

A S T I

Oggetto: RICORSO .



I sottoscritti abitanti delle frazioni di COCCONITO e BONVINO, ricorrono contro il Decreto N. 2130 del 18-10-1963 del Ministero dei Trasporti con il quale si stabilisce la chiusura all'esercizio della Casa Cantoniera di Cocconito-Bonvino - Linea FF.SS. Asti-Chivasso.

I sottoscritti fanno presente di non essere serviti da alcun autoservizio pubblico, data l'impraticabilità delle strade, specie nella stagione invernale e che distano dal più vicino scalo ferroviario di oltre 5 Km. di strada.

Le suddette frazioni sono anche sprovviste di telefoni e di tutti gli altri servizi pubblici essenziali.

Pertanto chiedono che, non venga chiusa la Casa Cantoniera predetta e che, se proprio deve essere soppressa per inderogabili esigenze di esercizio, siano almeno concesse delle fermate con facoltà di rilascio del biglietto da parte del personale viaggian-

Raccolta firme degli abitanti delle due frazioni contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

te.

Fiduciosi che il presente venga favorevolmente accolte, si sottoscrivono i Signori Frazionisti.

Cocconato li,

Perotto Leopoldo  
Perotto Eustachina

Perotto Metilde  
Perotto Enrichetto

Sarboraria Francesco  
Perotto Aldo

Perotto Pierino  
Yvesia Giacinta

Pocca Ernesto

Cossetta Alessandro

Bocca Maria e Perotto

Loner Aldo

Loner Santina

Loner Adriano

Loner Roberto

Aservo Silvia

Marcolin Orazio

Maneslin Irma

Perotto Pasquale

Pisla Giuseppe

Eva Maria

Bernardi Antonio

Patrimo Felice

Pasquale Evario

Perotto Luigi

Savero Aldo

Genaro Carlo

Muro Enrichetta

Boatti Luigi

Boatti Giovanni

Boatti Bruno

Boatti Ugo

Ercklajt

clina Gario

Caldera Angela

Ferrere Angelo

Sarboraria Secondo

Sarboraria Angelina

Sarboraria Primo

Sarboraria Michele

Sarboraria Mario

Tronchi Luigi

Tronchi Lucia

Tronchi Enrico

Tronchi Dino

Raccolta firme degli abitanti delle due frazioni contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

Chiappino Carlo	Barbararia Carlo
Barbararia Giuseppina	Barbararia Lorenzo
Chiappino Michele	Barbararia Andrea
Perotto Amos	Ferrero Luigi
Di Lippi Rosa	Barbararia Flora
Perotto Reo	Barbararia Franca
Perotto Catalis	Barbararia Angelo
Perotto Rivalda	Barbararia Maria
Perotto Severino	Barbararia Gesina
Perotto Emilia	Barbararia Abagnano
Perotto Giocanna	Canuto Baudolino
Perotto Giacomo	Barbararia Anna
Bollano Catalino	Perotto Maria
Bubola Artemide	Ferrero Lucrezia
Perotto Secondo	Foglietta Luciano
Perotto Maria	Barbararia Eleonora
Perotto Emilio	Barbararia Maria
Galassi Alberto	Barbararia Giuseppe
Motta Lina	Barbararia Jey
Bollano Guido	Ferrero Pietro
Bollano Giuseppina	Cravella Felia
Cozzo Vincenzo	Pintus Geminio
Cozzo Vittorio	Arnone Stefano etolo
Cozzo Pasquale	Arnone Angelo
Cozzo Giuseppe	
Barbararia Secondina	
Barbararia Giovanni	

Raccolta firme degli abitanti delle due frazioni contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

Piretto Pio carlo	Hacchio Rimitria
Piretto Vincenzo	Ferrero Otello
Piretto Paola	Amorini Venilla
Piretto Albino	Leodono Giuseppe
Piretto Angela	Leodono Chiara
Bosso Simetto	Leodono Luigi
Bosso Massimo	Leodono Ruffi
Bosso Isabella	Barborara Maria
Bosso Luigi	Giannone Enrico
Piretto Elisabetta in	De Bernardi
Defumati E/ssi	Giannone E. L. 010
Alino Silvio	Leodono Pierino
Piretto Adelina	Leodono Esquale
Piretto Maria	Leodono Giuseppe
Piretto Bruna	Leodono Margherita
Piretto Giovanni	Ferrero Rodolfo
Piretto Alberto	Ferrero Rosalino
Piretto Guido	Ferrero Giuseppe
Carra Emma	Ferrero Domenico
Cupella Maddalena	Leodono Leticia
Ferrero Anna	Ferrero Emilita
Ferrero Felice	Ferrero Enrico
Del Caritar Luigia	Piretto Rosa
Caraglio Domènica	Ferrero Rosa
Salà Bio Battista	Ferrero Carla

Ferrero Valentino  
 Ferrero Costantina  
 Ferrero Giovanni  
 Desia Angela  
 Barboraria Onorato  
 Barboraria Rosa  
 Ferrero Litterio  
 Barboraria Luigi  
 Barboraria Antonia  
 Barboraria Rodolfo  
 Barboraria Giuseppina  
 Ferrero Edoardo  
 Ferrero Elisabetta  
 Ferrero Giovanni  
 Ferrero Luigi  
 Ferrero Marcella

Raccolta firme degli abitanti delle due frazioni contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298

## I MIEI DUE ANNI DI SERVIZIO NEL COMPARTIMENTO DI TORINO

Il Reparto Movimento di Chivasso (8° del Comparto di Torino) aveva (e tuttora ha) la giurisdizione sulle linee Torino-Santhià (da Settimo Torinese a Santhià incluse), Chivasso-Aosta-Pré S. Didier, Santhià-Biella e Chivasso-Asti (...). Organizzai così il viaggio di trasferimento da Roma a lassù direttamente via Asti senza passare da Torino, in modo che avrei percorso un'altra linea del mio Reparto, la Asti-Chivasso, prima ancora di essermi insediato.

Partii da Roma lunedì 25 marzo 1968 alle 9 e 40 con mio padre che era ben lieto di accompagnarmi in Piemonte perché gli piaceva il viaggio, la regione e soprattutto l'essere presente ad una mia data storica. E anch'io naturalmente ero assai felice della sua compagnia. Ad Asti passammo su un convoglio di due ALn 668 Breda e ci inoltrammo per le dolci colline del Monferrato in un ambiente bucolico, ricco di verde e di alberi anche di alto fusto; ma notai subito come la ferrovia e specialmente gli impianti fissi lasciassero molto a desiderare: le rotaie leggere e corte evidenziavano i frequentissimi giunti di dilatazione con il continuo martellamento (ormai scomparso dalle linee principali per cui se ne era già persa l'abitudine), il cui frequente ritmo contrastava macroscopicamente con la bassissima velocità del convoglio... ma si trattava di una linea secondaria e bisognava contentarsi che non fosse già stata chiusa dato che questa era il clima di quegli anni- tutta la rete secondaria era inevitabilmente destinata alla soppressione (ma per fortuna non tutti condividevano quel clima e nel mio piccolo anche io ero entrato nelle FS col fermo desiderio di migliorare specialmente le linee secondarie e rivalutare in genere la rotaia dove il suo impiego è tecnicamente più corretto). Mi ripromisi così che a Chivasso avrei fatto il possibile per migliorare la Chivasso-Asti.

Eravamo intanto circa a metà percorso quando mio padre, che essendo vissuto un tempo in Piemonte ne conosceva un po' il dialetto, cominciò a chiedersi se Chivasso fosse pronunciato "Chivass" ovvero "Civass" e nel dubbio si rivolse a due giovani signore sedute dietro di noi che chiacchieravano allegramente. Una delle due però era in procinto di scendere mentre l'altra, diretta a Brozolo, rispose con un bel sorriso: «io un saprei proprio perché siamo toscani di Follonica, ma i'mmi marito, che è in Ferrovia, è stato trasferito quassù e così siamo venuti da queste parti». «Suo marito è in Ferrovia?» continuò mio padre senza tener conto dei miei sguardi con i quali chiedevo di non farmi pubblicità, «si, gli è l'Assuntore Titolare di Brozolo, la prossima fermata» precisò lei. E allora mio padre: «questo giovane: è mio figlio, ingegnere, e sta andando a Chivasso per assumere la dirigenza del Reparto Movimento per cui capiterà senz'altro che vi incontrerete». «Capiterà certamente e per noi sarà un piacere» replicò la giovane signora sempre anzi più sorridente. «Ci chiamiamo Rondini. Venga quando vole signor ingegnere: i'mmi marito è attaccato a i'ssu dovere e gli è contento quando vengano i superiori e trovino tutto in ordine». «in questo caso sarò contento anch'io» intervenni in forma un po' burocratica, ma eravamo a Brozolo e la signora Rondini scese dal treno. Per inciso, aveva ragione: il sig. Mario Rondini, titolare di Brozolo, era un ottimo agente coscienzioso e serio come pure il fratello minore Filippo, assuntore in seconda anch'egli a Brozolo, svolgeva più che a sufficienza il suo dovere (...).

Un agente eccezionale era l'assuntore Piero Boscato, titolare di Cavagnolo-Brusasco sulla linea Asti-Chivasso, che aveva trasformato l'assuntoria in un giardino... ferroviario dato che tra i fiori comparivano disegni di locomotive e di segnali in fil di ferro, stemmi FS e cartelli pubblicitari per il treno, tutto quanto opera sua e questa intelligente e appassionata opera

di acquisizione traffico dava i suoi abbondanti risultati col gran numero di viaggiatori specie alla coppia di treni con la carrozza diretta Torino-Montiglio Murisengo e viceversa che allora si effettuavano con loc. 880 fra Montiglio e Chivasso ed a trazione elettrica aggiungendo la carrozza ad un locale della linea principale fra Chivasso e Torino. Un'altra coppia di treni a materiale ordinario della Asti-Chivasso era invece affidata alle 640 mentre i merci spesso avevano una D 245 (...).

Sempre con la neve alta mi capitò di fare alcuni accertamenti sulla linea Asti-Chivasso col Capo Reparto Commerciale di Alessandria, che aveva giurisdizione su quella linea, il prof. Piero Boltri molto bravo e accurato. Era tale il freddo che ricordo come ogni tanto dovessimo uscir fuori e muoverci per sgranchirci un po' e che una volta a Cocconato rimasi in attesa del treno A762 (accelerato leggero con 640) che mi avrebbe riportato a casa letteralmente attaccato alla stufa senza scottarmi.

Sempre a proposito della Asti-Chivasso utilizzata ormai soltanto per il traffico locale e destinata -si diceva- alla soppressione, mi resi presto conto che quella era una linea nata con ben altre finalità come testimoniavano i binari d'incrocio lunghi fino a 500m: essa doveva costituire un itinerario alternativo per i porti di Genova e Savona e consentire all'occorrenza istradamenti deviati in corso di interruzioni della Torino-Asti abbastanza frequenti nel franoso tratto collinare intermedio; e risulta che prima della guerra vi fu più volte istradato il Rome Express. Ma col tempo la rete secondaria è stata abbandonata al suo destino, mantenendo scarsi e lenti servizi locali a tariffe assolutamente non remunerative cosicchè l'inevitabile passivo, attribuito erroneamente alla linea e non al tipo di tariffa agevolata, è stato invocato a sostegno delle proposte di soppressione. Sulla Asti-Chivasso, onde evitare troppo lunghi percorsi per girare gli scambi, furono inserite comunicazioni intermedie bloccando quelle lontane cosicchè non potendo essere impegnata da treni lunghi essa non ha più potuto svolgere le funzioni per le quali era stata realizzata nel 1912. Ma perché, pensavo, non utilizzarla per i consistenti traffici in transito fra Savona e Aosta di carbone, rottami ferrosi e semilavorati facenti capo alla Cogne? Questi trasporti erano istradati via Fossano-Torino percorrendo 158 km da S. Giuseppe di Cairo a Chivasso con pendenze massime del 25‰ e gravi difficoltà di circolazione fra Trofarello e Settimo per l'intensissima circolazione per cui furono presto dirottati (e lo sono attualmente) sui percorsi S. Giuseppe-Alessandria-Torino-Chivasso (204 km con pendenza massima del 13,6‰) e soprattutto S. Giuseppe-Alessandria-Novara-Chivasso (223 km con pendenza massima del 12‰) ma entrambi interessano nodi assai impegnati per cui si hanno ritardi e irregolarità di circolazione. Ma esisteva l'itinerario diretto S. Giuseppe-Acqui-Nizza Monf.-Asti-Chivasso che presenta il minor sviluppo (148km), solo quattro livellette al 16‰ e non tocca alcun nodo e tronco sovraccarico; inoltre -e questo mi affascinava- applicando la trazione Diesel ad Acqui in occasione dell'inversione di marcia i nostri convogli potevano addirittura transitare in deviata ad Asti e Chivasso senza fermarsi. Mi interessai moltissimo a questa idea che poi estesi anche alla Chivasso-Casale-Alessandria-Piacenza (...).

*Tratto da P. Muscolino, Il Piemonte ferroviario che più ricordo,*

*Calosci, Cortona, 1981, pp. 107-144*

## GLI ANNI SETTANTA-OTTANTA

Così come negli anni Sessanta, negli anni Settanta il traffico fu molto intenso soprattutto in direzione Chivasso, con corse sin dalle 3.52 del mattino in partenza da Brozolo per portare i pendolari verso Torino e Ivrea alle fabbriche FIAT e Olivetti.

Nel 1975 le corse erano ormai espletate con automotrici ALn 668, che viaggiarono sulla linea per oltre trent'anni. Un interessante documento del 1975, gentilmente concesso dall'associazione FerAlp Team, ci dimostra l'avvio di un lungo processo di automazione dei passaggi a livello della linea Asti-Chivasso, all'interno di un piano più organico di miglioramento dell'infrastruttura che si concretizzò poi negli anni '90.

Nel maggio 1982 iniziarono importanti lavori di ammodernamento per rinnovare l'armamento: ciò permise di aumentare la velocità dei convogli e i tempi di percorrenza si ridussero a circa un'ora. Le fasi lavorative nel rinnovo dell'armamento furono le seguenti:

- o rimozione del vecchio binario e della relativa vecchia massicciata,
- o posa in opera del nuovo binario (rotaie, traverse) e del nuovo pietrisco (nuova massicciata)
- o esecuzione del 1° livello portando il nuovo binario nella corretta posizione altimetrica,
- o verifica degli eventuali difetti di lavorazione,
- o esecuzione del 2° livello ed eliminazione difetti,
- o rilievi grafici delle caratteristiche geometriche dell'armamento tramite uno speciale macchinario, il carrello Matisa PV6 o PV7.

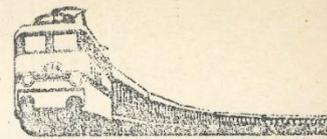
Grazie alla disponibilità dell'ex ferroviere Mario Cresta, all'epoca Segretario Tecnico Addetto all'Armamento per il comparto Lavori delle Ferrovie dello Stato, è stato possibile visionare alcuni interessanti documenti tecnici relativi a questi importanti lavori di ammodernamento.

Venne anche ipotizzata dalle Ferrovie dello Stato l'elettrificazione della linea, che avrebbe permesso di riportare la Asti-Chivasso ad una delle funzioni per cui fu originariamente progettata cioè quella di via alternativa alla Torino-Asti via Villanova d'Asti, ma il progetto non venne mai realizzato. La mancata elettrificazione fu certamente uno dei motivi per cui la ferrovia perse di competitività negli anni.

Nonostante il rinnovo dell'armamento, nel 1985 la ferrovia rischiò la soppressione poiché il bilancio di esercizio era in perdita. Una delle ragioni della spesa annua elevata necessaria per mantenere aperta la linea era la presenza di un numero molto alto di addetti necessari per il sistema della Dirigenza Unica: 170 unità di personale complessive tra assistenti di stazione, casellanti, macchinisti, capitreno etc. Nel 1988 le Ferrovie dello Stato iniziarono una politica volta a ridurre i costi di esercizio sulla linea, trasformando le stazioni di San Sebastiano Po, Lauriano, Brozolo, Cocconato, Cunico-Scandeluzza, Chiusano-Cossombrato, Serravalle d'Asti e Sessant a fermate e riducendo così il personale necessario.

1-21-1 (5)  
RACCOMANDATA

h



AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO

Prefettura di Asti  
data 29 AGO 1974  
N. 6880  
Div. h

UFFICIO LAVORI E COSTRUZIONI

ALLA PREFETTURA DI

A S T I

Classif. TO. L. 112/



OGGETTO: "Avvisi ad Opponendum"

DITTA: BERRUTI ANTONIO

ATTO: CONTRATTO N. 297/1973

LAVORO: M.S.A. dei binari e scambi compresi fra le stazioni di Acqui(e) e di Asti(e) della linea GENOVA=OVADA=ASTI; fra le stazioni di Asti(e) e di Chivasso(e) della linea ASTI=CHIVASSO e fra le stazioni di Asti(e) e di Casale(e) della linea CASTAGNOLE=ASTI=MORTARA. B)

La Ditta BERRUTI Antonio residente in ALESSANDRIA - Via Tivoli N.11 ha ultimato i lavori indicati in oggetto assunti in base al CONTRATTO N. 297 in data 19/7/1973

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

- PENANGO - MONCALVO - COCCONATO - MONTIGLIO - QUARANTI -
- 
- 

facendone conoscere l'esito.

Allegasi all'uso:

- n. 2 fogli di carta bollata da £. 700;
- n. = marche da bollo da £. = per gli avvisi da pubblicare nei su citati Comuni e presso Codesta Prefettura;
- n° 1 Assegno Circolare emesso dalla BANCA COMMERCIALE ITALIANA, sede in data 26 Luglio 1974 di £. 2.400= per le altre spese occorrenti.

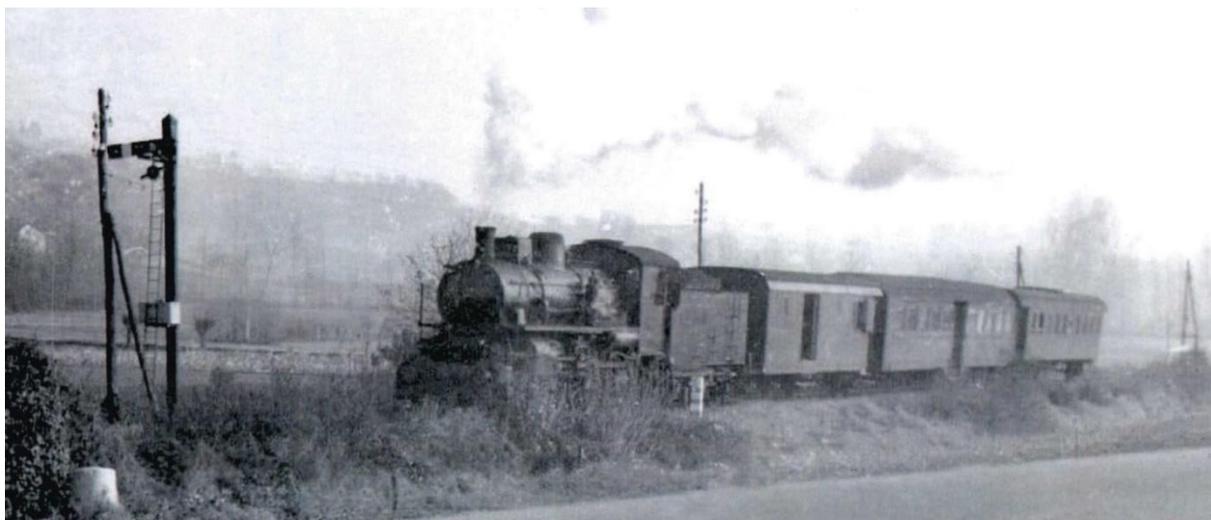
SI PREGA DI RESTITUIRE L'EVENTUALE ECCEDEXZA DIRETTAMENTE ALLA DITTA.

IL CAPO DELL'UFFICIO

Archivio fasc. N. 57

di Alessandria - N° 01.0017284

Avviso ad opponendum relativo a lavori eseguiti dalla ditta Berruti Antonio, contratto di Manutenzione Sistemática Armamento della linea Asti Chivasso, 1974. ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298



*Le ultime locomotive a vapore in servizio: Sessant, 1973. Foto di Pier Attilio Chionna*



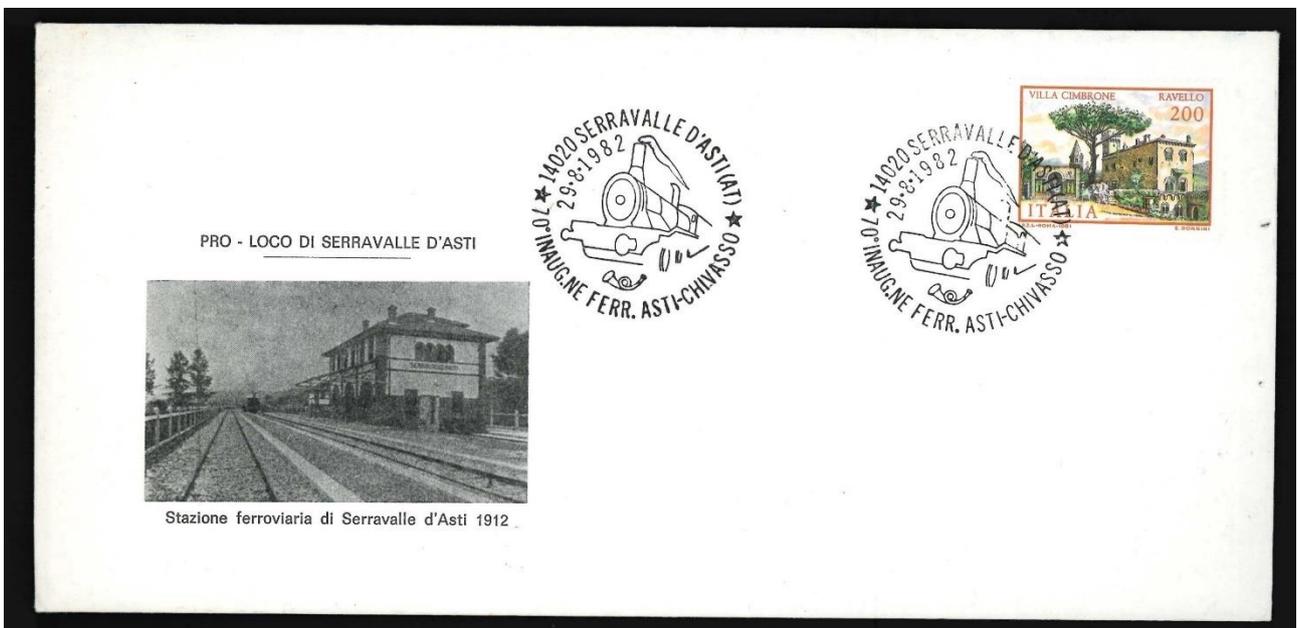
*Casa cantoniera nei pressi di Cavagnolo-Brusasco con passaggio a livello al km 34+179: si noti il sistema della suoneria del passaggio a livello mediante "piatti" e manovra a filo. Da archivio Ufficio Lavori FS Torino, foto Studio Bressano anni Settanta. Per gentile concessione di Mario Cresta.*



*Cartoline del 1984 con la locomotiva a vapore 640-006 in sosta a Montiglio-Murisengo per un servizio turistico. Collezione privata.*

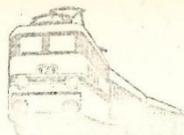


Automotrici in servizio sulla ferrovia negli anni Ottanta. Per gentile concessione di Aldo Riccardi



Busta con annullo filatelico delle Poste Italiane in occasione del 70° anniversario della ferrovia Asti-Chivasso. Per gentile concessione di Guido Rissone

6

UFFICIO IMPIANTI ELETTRICI  
COMPARTIMENTALE TORINO

p.c. SIG. DIRETTORE COMPARTIMENTALE  
TORINO

DIREZIONE GENERALE  
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI  
Roma, 7 OTT. 1975

Classif. I.E. 513/PIS-PI/45138  
(da citare nella risposta)

Ri: \_\_\_\_\_  
del: \_\_\_\_\_

In merito  
alla richiesta  
mantenimento PIS  
fondi PIS  
7.10.75

Oggetto: P.I.S.: Lavori concernenti i P.L.

Allegati n° 1 proposta per l'Uff.I.E.

DIREZIONE COMP. I.E. TORINO  
 81555  
 1872  
 CENTRO COMPARTIMENTALE

Come già comunicato con lettera R. 322-L.4.13-IE.513/049858 del 5.9.1975, le somme previste al Cap. XIV ("Soppressione e ammodernamento P.L.") del Programma di Interventi Straordinari di cui alla legge 14.8.1974 n° 377, sono state assegnate ai Sigg. Direttori Compartimentali in virtù del D.M. n° 1862 del 5.8.1975, con il quale è stata pure precisata, per tali somme, la quota parte destinata alle soppressioni e quella da impiegarsi per il miglioramento e l'ammodernamento degli attraversamenti da mantenere in esercizio.

Gli interventi in materia di P.L. dovranno pertanto essere definiti ed approvati in sede Compartimentale, nello spirito delle direttive di massima impartite con lettera circolare a duplice firma, n° L.4.13/IE.5.13/119669 del 13.8.1975.

In relazione a quanto sopra si restituisce la proposta relativa all'automazione del P.L. km 3+462 della linea Asti-Chivasso e alla conseguente sistemazione del raccordo "Occhetti", qui trasmessa con nota n° IE.23/0039057 del 14.8.1975.

Con i fondi in questione dovranno ovviamente essere finanziati anche i lavori che, sempre in materia di P.L., sono stati segnalati da codesto Ufficio con lettera n° IE.21/0031459 del 17.2.1975 (lavori che pertanto questa Sede porrà fuori evidenza per quanto di propria competenza) e che non sono stati finanziati fino ad oggi per mancanza di disponibilità finanziarie.

IL CAPO DELL'UFFICIO 5°  
*[Firma]*

Lettera delle Ferrovie dello Stato alla Direzione Generale Servizio Impianti elettrici di Torino con proposta di automazione del passaggio a livello al Km 3+462 della ferrovia Asti-Chivasso, 1975. Collezione associazione FerAlp Team.



● Incominciano a vedersi in servizio regolare le prime delle 160 carrozze a scompartimenti di seconda classe tipo Z ordinate per i servizi passeggeri veloci, le cui consegne sono tuttora in corso. Qui la carrozza 21-90 100 in composizione all'Intercity 523 Firenze—Roma, a Roma Tiburtina l'8 marzo (foto G. Leonardi).

● L'elettrotreno ETR.401 ("Pendolino") ha compiuto dal 6 al 13 aprile varie prove in Austria, fra Wörgl e Zell am See, e in Germania, fra Monaco e Treuchtlingen e fra Norimberga e Hof, trainato da una locomotiva tedesca, alla presenza di tecnici e alte autorità in vista della possibile realizzazione di treni a cassa oscillante all'estero seguendo la tecnologia FIAT, allo scopo di ottenere aumenti di velocità senza costose modifiche dei tracciati esistenti.

● Per l'effettuazione dei nuovi servizi rapidi fra Genova e Venezia, previsti dall'orario estivo, verranno assegnati al deposito di Genova Brignole tre elettrotreni ETR.240, di sola prima classe.

● I quattro elettrotreni ETR.250 «Arliechino» attualmente non hanno più alcuna utilizzazione regolare: vengono tenuti di riserva per servizi straordinari ed è in corso l'installazione di altri 30 posti a sedere e un bar sulla terza carrozza al posto della cucina.

● Le FS contano di allestire tre carrozze pilota per treni navetta con un nuovo banco di manovra di tipo unificato,

adatto per telecomandare sia le locomotive E.454 sia le E.402, i cui prototipi entreranno in servizio nei prossimi mesi (tre E.454 e cinque E.402). Le E.454 sono nuove locomotive concepite espressamente per la trazione di treni navetta.

● Il nuovo deposito di Torino Orbassano ha in dotazione, oltre alle locomotive D.145 ed E.633, anche quattro E.636 equipaggiate con aggrancio automatico per esperimento.

● L'elettromotrice ALE 790.063 è stata utilizzata come ufficio mobile all'interno della rimessa del Vallone, a Roma, essendo i locali del deposito inagibili per restauro e ampliamento.

#### negli impianti FS

● Il 13 marzo è stata inaugurata l'attivazione del secondo binario fra Rubbia San Michele, Gorizia e Mossa; contemporaneamente sono stati attivati l'apparato centrale elettrico a itinerari (ACEI) di Gorizia Centrale e una modifica di tracciato all'ingresso della stazione stessa, in prossimità del bivio verso la Jugoslavia. Al completo raddoppiamento della linea mancano ora i tratti

Sagrado—Rubbia San Michele (già armato ma ancora privo di impianti elettrici) e Mossa—Cormons.

● Sabato 5 marzo è stato inaugurato il Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) sulla ferrovia Bologna—Pistoia. Con una semplice cerimonia tenutasi nella stazione di Porretta Terme, sede del Dirigente Centrale Operativo, si è ufficialmente battezzata questa nuova opera, ultimata già in dicembre con un impegno di 210.000 ore lavorative. Grazie alle migliori tecniche ricevute negli ultimi anni e all'introduzione dell'orario cadenzato, la storica ferrovia Porrettana, che stava scivolando fra i cosiddetti "rami secchi", può già oggi vantare un incremento del traffico passeggeri superiore al 25%.

● La stazione di Montauro, sulla linea Metaponto—Reggio Calabria, ha assunto la nuova denominazione di Montepaone-Montauro.

● In conseguenza dell'attivazione dei nuovi impianti del nodo di Pescara, la stazione di Pescara Centrale è stata disabilitata dai trasporti merci a carro completo e la stazione di Pescara Porta Nuova è

stata abilitata ai trasporti di bestiame.

● Gli impianti di Brozolo, Chiusano-Cossombrato, Cocconato, Cunico-Scandeluzza, Lauriano, San Sebastiano Po, Serravalle d'Asti, Sessant (linea Chivasso—Asti), Nucetto, Priola, Trappa (linea Ceva—Ormea), Briona, Fara e Quarona (linea Novara—Varallo Sesia) sono stati trasformati in fermate abilitate ai servizi viaggiatori e bagagli con le restrizioni previste per le case cantoniere.

● Dal 9 marzo è stata riattivata la circolazione nella stazione dell'Aquila, in seguito alla conclusione dei lavori di bonifica da ordigni bellici innesplosi; nell'occasione sono anche state effettuate modifiche al piano dei binari.

#### tranvie e metropolitane

● Milano. Fra breve dovrebbe fare la sua comparsa sulla rete tranviaria cittadina il prototipo di un tram a piano ribassato con carrelli di nuova concezione, a quattro motori e ruote indipendenti, di progettazione SOCIMI.

● Un primo esempio concreto della collaborazione fra Ansaldo Trasporti e la giap-

Rivista "I Treni" n. 82 maggio 1988: riporta la notizia della trasformazione di alcuni impianti della linea Asti-Chivasso da stazioni a fermate. Collezione FerAlp Team



*Lavori di rinnovamento del binario Asti-Chivasso in corso: la macchina profilatrice Donelli si trova sul binario appena posato con nuovo pietrisco tra le stazioni di Settime-Cinaglio-Mombarone e Chiusano-Cossombrato al km 12+331, 23/11/1982. Per gentile concessione di Mario Cresta.*



*Mario Cresta, Segretario Tecnico Addetto all'Armamento, insieme al Sig. Mauro Cresci, Capo Tecnico Linea Tronco 37 di Asti - Reparto Lavori di Nizza Monferrato (che aveva in giurisdizione la linea Asti-Chivasso) durante i lavori di rinnovamento dei binari, tra le stazioni di Settime Cinaglio-Mombarone e Chiusano - Cossombrato il 23/11/1982: dietro la macchina livellatrice. Per gentile concessione di Mario Cresta.*



*Foto dell'Ufficio Lavori Torino, Reparto di Nizza Monferrato, che ci descrive la linea Asti-Chivasso presso il km 4+500 circa (rettilineo tra Asti e Sessant) ancora armata con il vecchio binario con rotaie RA ("Regio Armamento") da 36 kg/ml. Sessant, 5/11/1974, per gentile concessione di Mario Cresta*



*Serravalle d'Asti, passaggio a livello al km 8+986: l'armamento del binario è già stato rinnovato. Foto dell'Ufficio Lavori Torino, Reparto di Nizza Monferrato 1983-85, per gentile concessione di Mario Cresta*

AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO

SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

**COMPUTO METRICO** N° 1  
 Dal 1/6/82 Al 30/6/1982.

Ufficio Lavori di TORINO

Riparto Lavori di NIZZA

Linea ASTI-CHIVASSO

**LAVORI** di rinnovamento del binario unico di corsa con  
 contemporanea ricostituzione delle massicciate e forma-  
 zione di l.r.s. dalla stazione di Asti al Km 30+468 circa e  
 dal Km 32+816 circa, alla stazione di Chivasso

ATTO CONTR. \_\_\_\_\_

IMPRESA AR.FER.-S.n.e.-Alessandria

L'INCARICATO DELLA  
 COMPILAZIONE

Cresta

IL CAPO REPARTO INCARICATO  
 DELLA GESTIONE ESECUTIVA

Ga

L'INGEGNERE DIRIGENTE

PERIODO DI CONSERVAZIONE: 1

Computo metrico mensile (Giugno 1982) dei lavori di rinnovamento dell'armamento della linea Asti-Chivasso. Per gentile concessione di Mario Cresta.

Registrato il 0 OTT. 1984

da MONTIGLIO  
a CHIVASSO

dal km al km SGHEMBI 3:1

Binario U.M.I.C.O.

Registrazione N° SCARTAMENTO 1:1

Registrazioni precedenti N°

Scala di svolgimento del foglio 20 cm/km

Rilevato da MAFAC

Osservazioni

LINEA - ASTI - CHIVASSO

MARCIA - RITROSO

Rotax - 60 UMI

TAAN. - C.A.P.

PUNTI ALTI sinistra 1:1

PUNTI BASSI

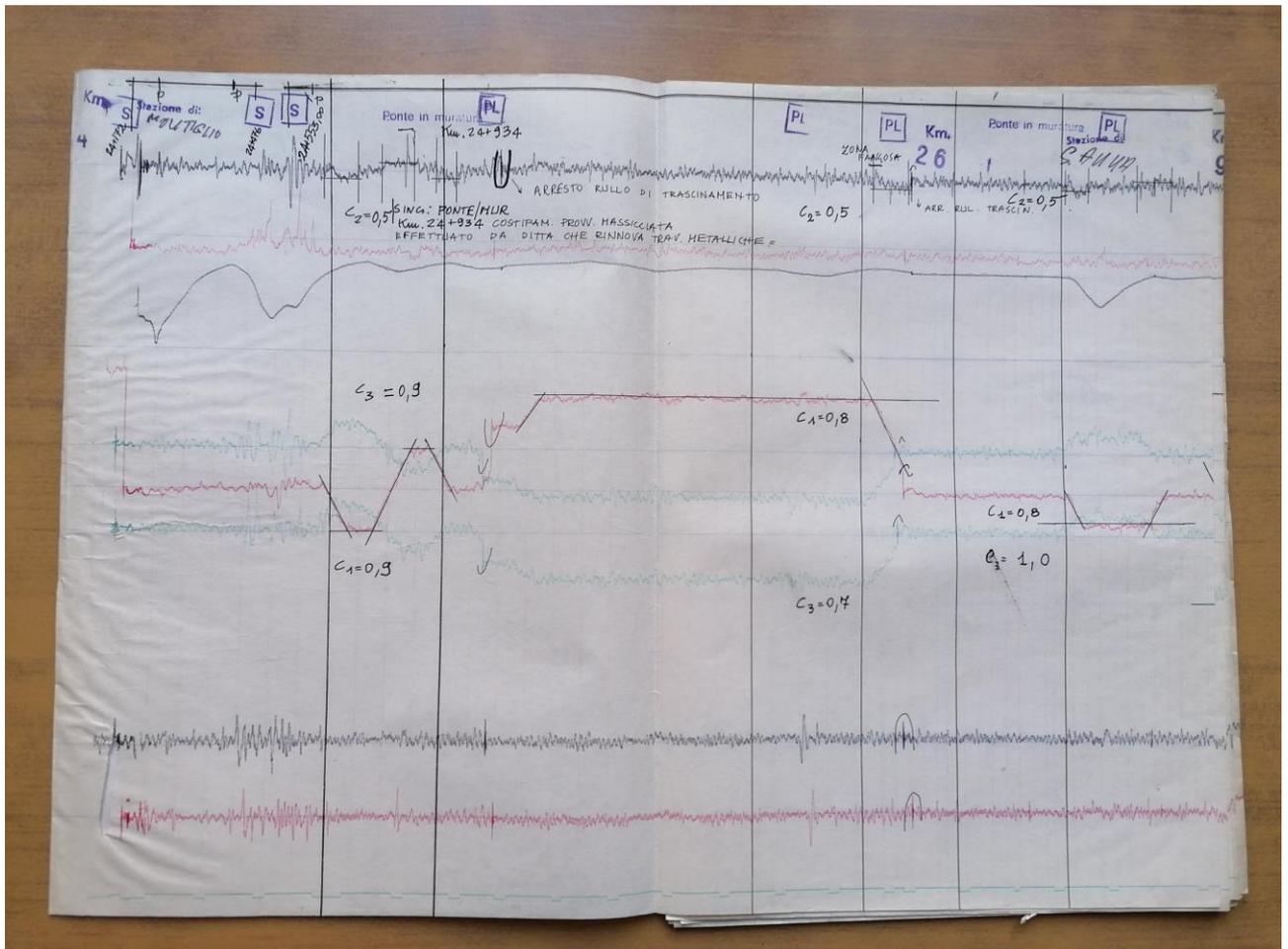
PUNTI ALTI destra 1:1

PUNTI BASSI

...nti chilometrici

Parte del rilievo eseguito nel 1984 con carrello Mafisa per verificare la corretta esecuzione dei lavori di rinnovo dell'armamento, tratta dal km 24+172 al km 27. Il carrello restituisce una sorta di "elettrocardiogramma" del binario dove viene evidenziata la buona esecuzione del livello, ma anche gli eventuali difetti da correggere entro un breve termine utile. Il grafico riporta alcune indicazioni:

- Sghembi: sono difetti di livello longitudinale e vengono misurati su una rotaia rispetto all'altra su una lunghezza base di 1m,
- Frecce sx e dx inerenti le curve e la sopraelevazione di una rotaia rispetto all'altra
- Coefficienti C1-C2-C3: sono il Coefficiente di Qualità previsto nei Contratti di Appalto da applicare sui prezzi del livellamento del binario. Più questo si avvicina alla unità 1 e più il lavoro è ben eseguito. Per gentile concessione di Mario Cresta.



## L'ESERCIZIO DAGLI ANNI NOVANTA ALLA SOSPENSIONE

Nel 1991 la linea venne chiusa per oltre un anno per importanti lavori di ammodernamento che modificarono il sistema di gestione della ferrovia. Con l'automazione della maggior parte dei passaggi a livello, la sostituzione del vecchio impianto di segnalamento con uno più moderno e l'installazione di apparati ACEI (Apparati Centrali Elettrici ad Itinerario) nelle stazioni di Cavagnolo-Brusasco e Montiglio-Murisengo per il comando e controllo elettrico dei deviatori, il sistema della Dirigenza Unica, che aveva caratterizzato la gestione della linea dagli anni Venti circa, venne abbandonato e la Asti-Chivasso venne gestita in telecomando dal DCO (Dirigente Centrale Operativo) con sede ad Asti, con la presenza di personale solo nelle due stazioni menzionate. Una testimonianza diretta di questa trasformazione ce la offre Guido Rissone, di cui potete leggere il racconto nella sezione della mostra intitolata «Voci dalla Asti-Chivasso».

Durante l'alluvione del 1994 la forza del fiume Po danneggiò gravemente il ponte ferroviario nei pressi di Chivasso, di cui furono distrutte due arcate. Per sei anni la linea fu interrotta ed esercita da Asti a Cocconato con treni e da Cocconato a Chivasso con autobus sostitutivi fino al 27 agosto 2000, quando il ponte, ricostruito, fu inaugurato con il transito di un treno speciale trainato da due locomotive a vapore. L'alluvione del 1994 fu, inoltre, un evento disastroso anche per la città di Asti e la stazione ferroviaria venne invasa dal fango per giorni: potrete leggere di quei drammatici eventi nel racconto del ferroviere Giorgio Rubiola, nuovamente nella sezione «Voci dalla Asti-Chivasso».

Nel 2003 la fermata di Sessant venne soppressa, nel 2006 iniziarono a circolare sulla linea i primi ALn 501/502 «Minuetto», che sostituirono completamente nel 2011 le automotrici Aln 668 e 663. A partire dalla fine degli anni '90 iniziò a vedersi sulla linea una progressiva riduzione del servizio, con totale sospensione nei mesi estivi e sostituzione di alcuni treni con autocorse.

*Scheda di controllo dei fonogrammi con indirizzo multiplo in uso dal Dirigente Unico della linea Asti-Chivasso negli anni Novanta. La sigla "GAR." Indica le garitte ferroviarie. Per gentile concessione di Aldo Pavanello*

M. 100 d<sup>1</sup>

**ESERCIZIO CON DIRIGENTE UNICO**  
Scheda di controllo dei fonogrammi  
con indirizzo multiplo

**Linea ASTI - CHIVASSO**

Protoc. N. .... Pag. N. ....

Data ..... 19 .....

CONTROLLO DI TRASMISSIONE DEI FONOGRAMMI CON INDIRIZZO MULTIPLO							
Numero del fonogramma							
Numero di controllo ed ore		N.	Ore	N.	Ore	N.	Ore
Posti corrispondenti			Numero di controllo				
Asti-Capo Dep. Locom. . . . .							
Asti-Dirigenti . . . . .							
Asti-Capo Pers. Viagg. . . . .							
GAR. Km. 3+480							
Sessant . . . . .							
GAR. Km. 6+984							
Serravalle d'Asti . . . . .							
Settime Cinag. Momb. . . . .							
GAR. Km. 12+837							
Chiusano-Cossombrato . . . . .							
Montechiaro d'Asti . . . . .							
Cunico-Scandelluzza . . . . .							
Montiglio-Murisengo . . . . .							
S. Anna Robella . . . . .							
Cocconato . . . . .							
Brozolo . . . . .							
Cavagnolo Brusasco . . . . .							
Monteu da Po . . . . .							
Lauriano . . . . .							
GAR. Km. 48+819							
S. Sebastiano Po . . . . .							
GAR. Km. 46+180							
GAR. Km. 40+882							
P.M. Racc. ENEL							
Chivasso-Dirigenti V. . . . .							
Chivasso-Capo Dep. Loc.							

□ 465 Tipoc-Lito FS Roma - Lett. TO.P.A.T.01/2165 - 81-S-1990 12 bl. da 100 c. c.



Automotrice ALn 668 a Monteu da Po nel 1990 (foto Cocchi). A fianco i carri per il raccordo militare. Per gentile concessione di Aldo Riccardi



COMPARTIMENTO DI TORINO  
UNITA' DI PRODUZIONE  
TRATTI DI LINEA - ASTI

## La circolazione dei treni sulla linea

ASTI - CHIVASSO

sarà sospesa dal 25/3/91 al 24/3/92  
e sostituita con autoservizio che effettuerà la fermata nella seguente località:

L'acquisto del biglietto potrà avvenire sul Bus senza maggiorazione di prezzo.

Avviso di sospensione del servizio. Per gentile concessione di Willy Ivaldi e Matteo Montesano.



*La stazione di Cunico-Scandelluzza in una suggestiva immagine invernale. Collezione Paolo Collo*



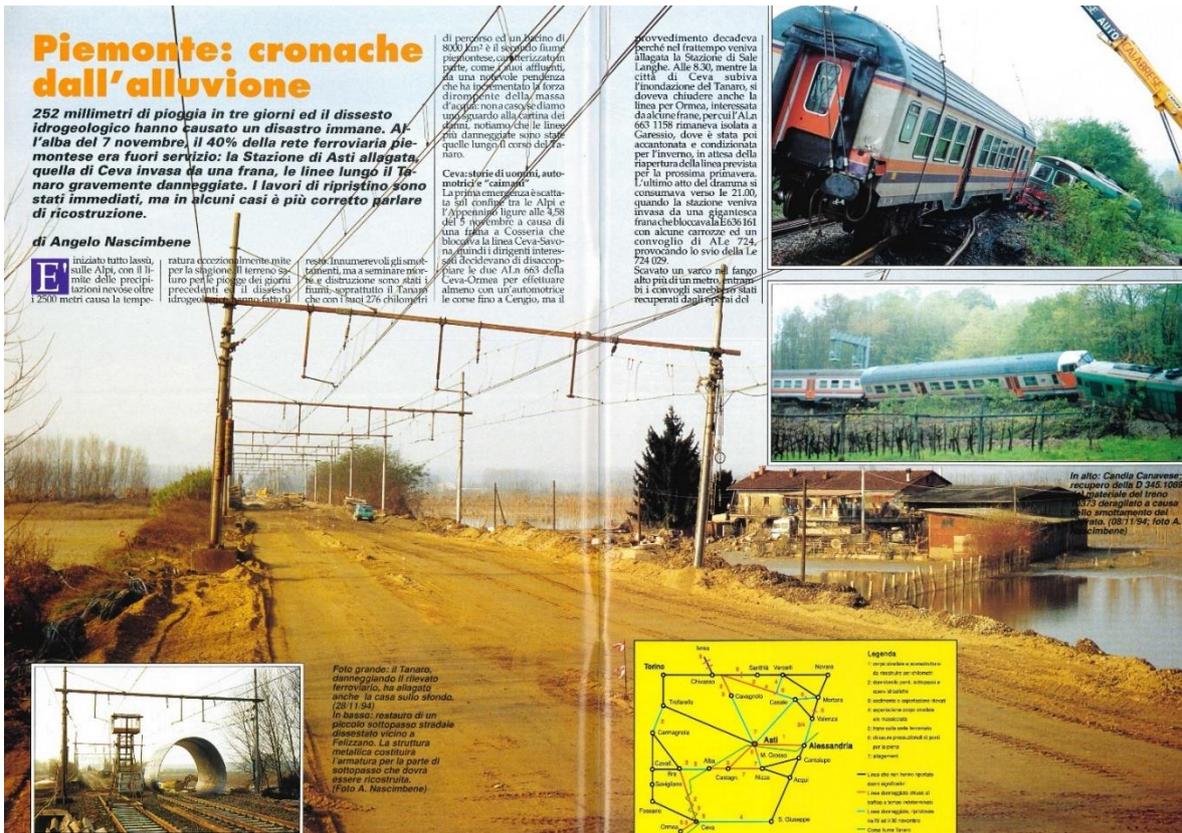
*Cartolina della stazione di Montiglio Murisengo nel 1993. Collezione privata*



*Automotrice ALn 668-2438 tra Lauriano e San Sebastiano Po nel maggio 1994. Il casello in foto oggi non esiste più. Per gentile concessione di Michele Cerutti*



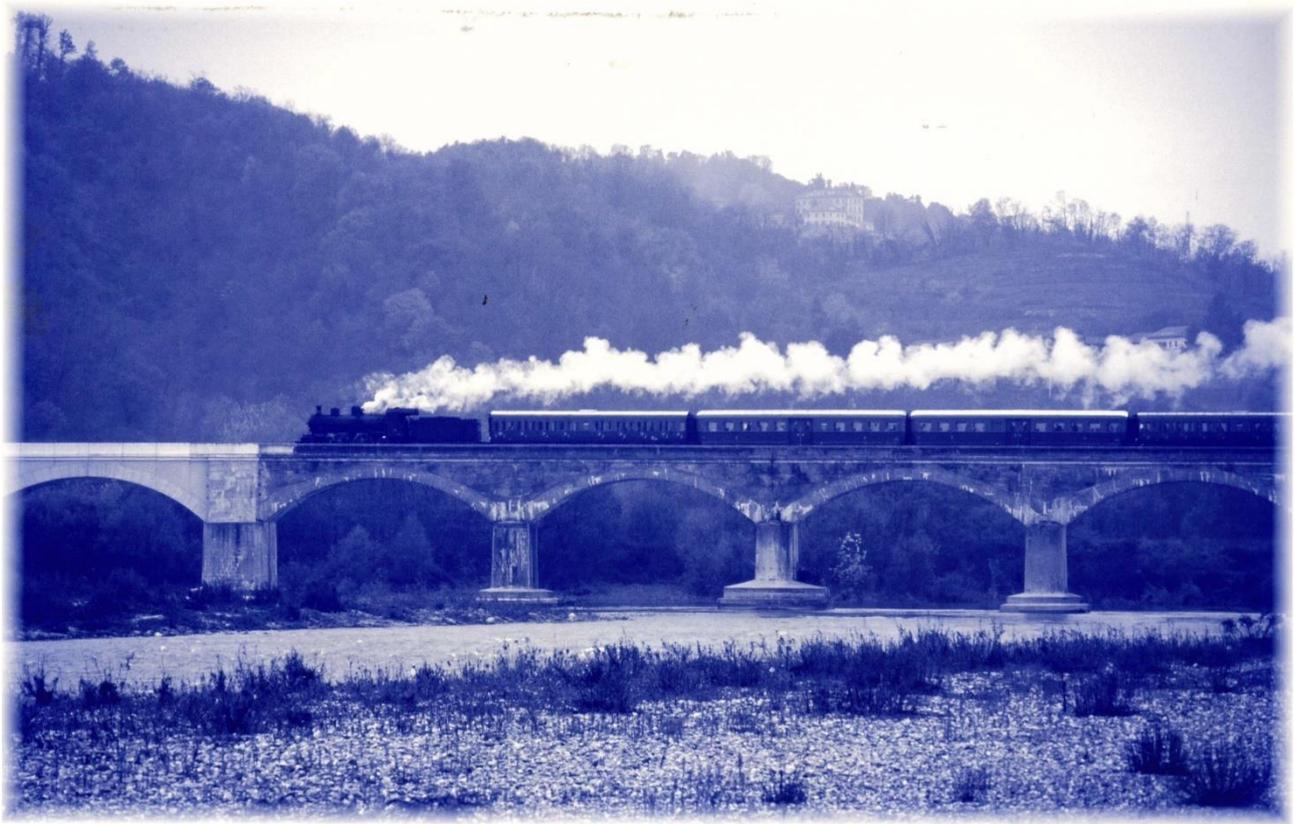
*Le automotrici ALN 2436 e 2438 incrociano nella stazione di Cavagnolo-Brusasco nel maggio 1994. Per gentile concessione di Michele Cerutti*



Rivista "Tutto Treno" n.72 gennaio 1995, articolo di Angelo Nascimbene sui danni alle infrastrutture ferroviarie dell'alluvione del 1994. Collezione FerAlp Team



Ricognizione del personale F.S. sul ponte sul fiume Po il 26/08/2000 in vista del viaggio del treno inaugurale. Si riconoscono il capodeposito di Chivasso Angelo Pesavento, il dirigente Sandro Damonte, e altri addetti alla stazione di Chivasso. Per gentile concessione di Carlo Peretta (FerAlp Team)



*Il treno inaugurale transita sul ponte ferroviario ricostruito. Per gentile concessione di Fabio Genua*



**ferrovia riaperta**

Con questo spettacoloso treno a vapore in doppia trazione (locomotive FS 640.008 e MFP 422.009 - foto B. Sinchetto), il 27 agosto è stata ufficialmente festeggiata la riapertura della ferrovia secondaria Chivasso-Asì, interrotta dal novembre 1994 per il crollo del ponte sul Po a causa dell'alluvione (articolo su IT 156).

**automotrici storiche e turismo**

Di domenica dal 23 luglio al 10 settembre ha circolato fra Viareggio e Piazza al Serchio il "Trenoestate" turistico, organizzato da Provincia di Lucca, FS e Pro Loco della Valle del Serchio, consistente in tre corse da Piazza al Serchio e due nel senso opposto, con biglietto a prezzo "politico" (solo 5000 lire per andata e ritorno). I ratabili utilizzati sono stati prevalentemente le automotrici Diesel ALn 873.3505 e 3511 in livrea storica, assegnate al deposito di Pisa, per la prima coppia del mattino da Piazza al Serchio e l'ultima corsa serale per Viareggio, mentre la coppia circolante nelle ore centrali della giornata era affidata a più moderne ALn 663 o ALn 668. In fotografia il "Trenoestate" del mattino in partenza da Viareggio il 30 luglio (foto M. Cruciani). L'affluenza di viaggiatori avrebbe potuto essere ancora maggiore se il servizio fosse stato più ampiamente divulgato a Viareggio.



**deposito in crescita**

Si presenterà così come è raffigurato in questo plastico il deposito di Osteria del Curato della linea A della metropolitana di Roma, del quale sono in corso i lavori di ampliamento finanziati dalla legge 211/92 per il trasporto metropolitano (foto D. Campione).



Rivista "I Treni" n. 219 ottobre 2000, fotografia alla stazione di Chivasso in occasione del treno storico inaugurale organizzato per la ricostruzione del ponte ferroviario crollato nel 1994. Collezione FerAlp Team



*I sindaci dei comuni della ferrovia Asti-Chivasso tagliano il nastro durante l'inaugurazione del ponte ferroviario sul fiume Po parzialmente ricostruito il 27 agosto 2000. Per gentile concessione di Carlo Peretta (FerAlp Team)*



*Studenti e pendolari scendono dal treno nella stazione di Cavagnolo-Brusasco nel maggio 2008. Per gentile concessione di Mario Cresta*



*Treni ALn 501/502 "Minuetto" in esercizio sulla Asti-Chivasso nel 2008 (foto Sinchetto). Per gentile concessione di Aldo Riccardi*

## LA SOSPENSIONE DEL SERVIZIO COMMERCIALE

Il 2011 fu l'anno della sospensione della circolazione sulla Asti-Chivasso. Le immagini del 30 maggio 2011, gentilmente concesse da Mario Didier, ci offrono uno sguardo sugli ultimi mesi di esercizio in quanto, dal 1 settembre 2011, la linea venne sospesa a causa dell'instabilità della galleria di Brozolo che necessitava di interventi per la messa in sicurezza.

La Regione Piemonte, che stava attraversando un periodo di crisi economica, decise di tagliare i costi sul trasporto ferroviario chiudendo, contemporaneamente, dodici linee ferroviarie dal 17 giugno 2012, compresa la Asti-Chivasso. A partire dal 2013 furono rimosse le barriere nella maggior parte dei passaggi a livello e spenti i sistemi di segnalazione.

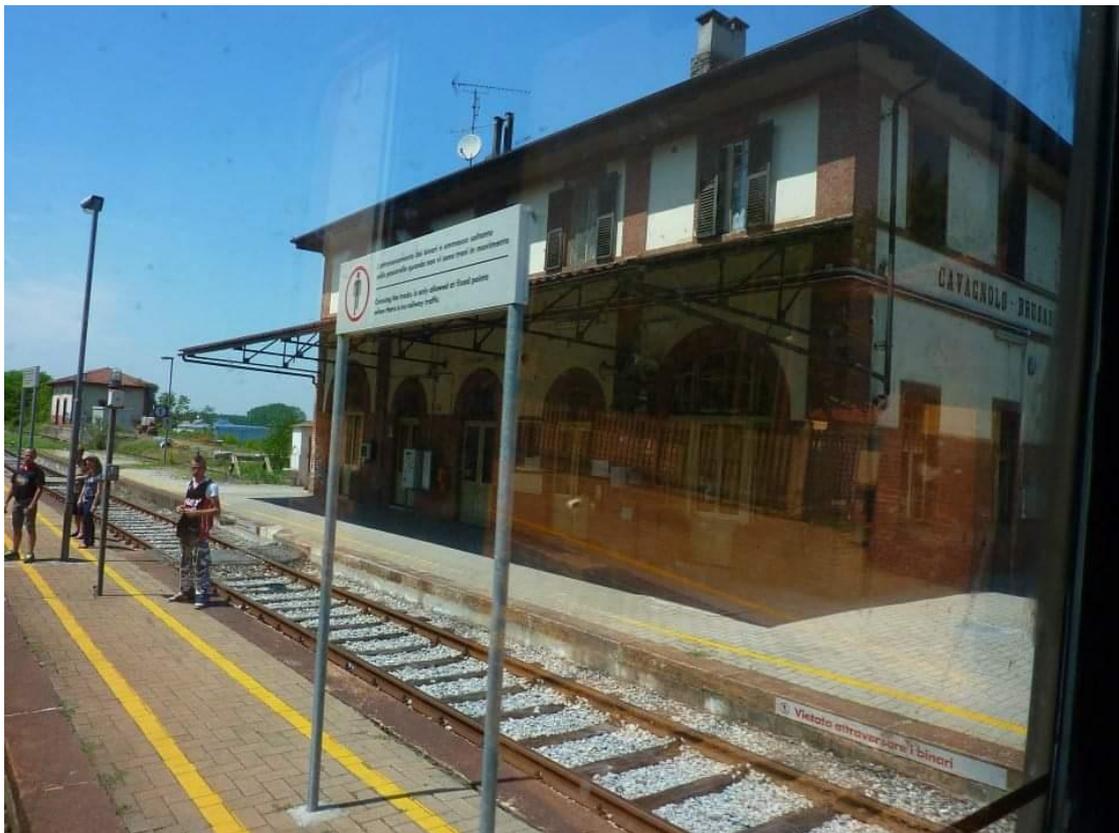
È Fabio Genua, genuinamente appassionato di trasporto ferroviario e personalmente legato alla linea Asti-Chivasso, a regalarci una dettagliata descrizione delle condizioni di abbandono della linea a pochi anni dalla sospensione del servizio. Nel 2014, infatti, Fabio e altri tre amici (Davide, Diego e Francesco), percorsero a piedi in quattro tappe i 51 km di ferrovia, raccogliendo una preziosa documentazione fotografica e molti appunti che furono pubblicati da Genua in un interessante volume dal quale sono tratte molte delle fotografie presenti in questa sezione.

Nel 2016, anche dietro la richiesta di associazioni e cittadini, vennero pianificati alcuni studi per la riapertura delle linee ferroviarie piemontesi sospese. Nel 2017 venne realizzato ad opera dell'Agenzia della Mobilità Piemontese uno studio sulla linea Chivasso-Asti, finalizzato ad una eventuale riapertura. Lo studio esaminò le condizioni della linea e il traffico viaggiatori, prendendo in considerazione due possibili ipotesi: la prima, non realmente vantaggiosa secondo l'Agenzia, prevedeva di riaprire solo la tratta Chivasso-Brozolo, mentre la seconda prevedeva la riapertura totale della linea, giudicata più utile anche se onerosa a causa dei necessari lavori alla galleria di Brozolo. Lo studio è interamente visionabile sul sito dell'Agenzia della mobilità piemontese.

Durante gli undici anni di sospensione, le associazioni del territorio chiesero ripetutamente la riapertura della linea, interamente o a tratti, ma si dovette aspettare il 2020 per veder muovere i primi passi in questa direzione.



*La linea Asti-Chivasso vista dalla cabina di guida di una ALn 668 il giorno 30 maggio 2011. Per gentile concessione di Mario Didier (socio Co.M.I.S.)*



La linea Asti-Chivasso vista dalla cabina di guida di una ALn 668 il giorno 30 maggio 2011. Per gentile concessione di Mario Didier (socio Co.M.I.S.)

# Le quattro stagioni della "Asti-Chivasso"

*Ricordi... di viaggio*



Fabio Genua

Fabio Genua, "Le quattro  
stagioni della Asti-Chivasso",  
Torino, 2021



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Le fotografie di Davide Fenoglio mostrano le condizioni di abbandono e degrado della linea nel 2014*



*Fabio, Davide, Diego e Francesco davanti alla stazione di Cavagnolo-Brusasco nel 2014*



*Volantini e materiale promozionale delle associazioni del territorio che chiedono la riapertura della linea, 2011-2022*

# Riattivazione della linea ferroviaria Chivasso-Asti

Sabato 26 marzo 2022, ore 9-13

Sala Consiliare del Comune di Chivasso,  
Palazzo Santa Chiara

“Non solo per turismo ma anche per la mobilità  
dei cittadini delle colline dell’Oltrepo chivassese  
e dell’Astigiano: **PERCHÉ SÌ**”

## Programma dei lavori

Ore 9: Introduzione del moderatore **Renato Dutto**, giornalista, del Circolo La Nostra Collina  
Ore 9,15: **Claudio Castello**, Sindaco di Chivasso  
Ore 9,35: **Fulvio Bellora**, responsabile Comis, Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile  
Ore 10: **Angelo Porta**, Vice Presidente regionale Legambiente  
Ore 10,30: **Luigi Cantamessa**, Direttore Generale della Fondazione FS Italiane (in video collegamento)  
Ore 11: **Massimo Veneroni**, tecnico dei trasporti e volontario dei Treni Storici  
Seguiranno gli interventi dei rappresentanti politici territoriali  
Sono invitati: il consigliere regionale **Gianluca Gavazza**, il consigliere delegato della Città Metropolitana di Torino, **Sonia Cambursano**, il deputato del collegio di Chivasso, **On. Carlo Giacometto**, tutti i sindaci, assessori e consiglieri dei Comuni toccati dalla tratta ferroviaria, da Chivasso ad Asti, il Circolo Legambiente di Settimo Torinese, Pro Natura, tutti gli organi di informazione



Il convegno si potrà seguire (fino ai primi 100 utenti) anche tramite Zoom Meeting, digitando l'ID 77963371187 nella finestra Meeting ID; oppure su Facebook, alla pagina "Per la riapertura della linea Chivasso-Asti" (foto di A. Riccardi)

La manifestazione è organizzata nel rispetto delle normative anti covid-19

Organizzano il convegno



La nostra  
Collina  
Esercizi sociali



Con il patrocinio di



CITTA' DI CHIVASSO



CONSIGLIO  
REGIONALE  
DEL PIEMONTE



Volantini e materiale promozionale delle associazioni del territorio che chiedono la riapertura della linea, 2011-2022

# Chivasso - Asti: LA FERROVIA É SVILUPPO

## Passato, presente e futuro

Il **Comune di Chivasso**, con il patrocinio della **Regione Piemonte**,  
invita a partecipare al Convegno

### Sabato 15 aprile

Dalle ore 9:00 alle 13:00, presso la Sala consiliare di Palazzo Santa Chiara  
(p.zza C.A.Dalla Chiesa)

Ore 9:15	Introduzione e moderazione a cura di un esponente del Circolo La nostra Collina
Ore 9:30	Saluto del Sindaco di Chivasso e comunicazioni a cura dell'Assessore all'ambiente
Ore 10:00	arch. Giovanni CURRADO, agenzia mobilità piemontese, bacino sud-est
Ore 10:30	dott. Massimo VENERONI, tecnico trasporti A seguire interventi del Consigliere delegato ai trasporti della Città Metropolitana di Torino e del Consigliere regionale del territorio Sono stati invitati tutti i Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria Chivasso-Asti
Ore 12:00	Conclusioni a cura di Fulvio BELLORA, Presidente del Co.M.I.S. (coord.mobilità integrata e sostenibile)

Organizza



CITTÀ DI  
CHIVASSO

Con il patrocinio



CONSIGLIO  
REGIONALE  
DEL PIEMONTE



Volantini e materiale promozionale delle associazioni del territorio che chiedono la riapertura della linea, 2011-2022

## LA RINASCITA GRAZIE AI TRENI TURISTICI

Dopo anni di abbandono, la linea Asti-Chivasso tornò finalmente a vedere i suoi binari percorsi da treni turistici grazie all'interessamento della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane. La Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane scelse, infatti, di inserire la Asti-Chivasso nel progetto «Binari senza tempo», volto a recuperare una serie di linee sospese come ferrovie turistiche e, il 21 ottobre 2020, effettuò, con i tecnici di Rete Ferroviaria Italiana, un sopralluogo della linea per valutarne la fattibilità e i costi di un eventuale ripristino, prevedendo inizialmente la riapertura parziale dei primi 20 km tra Chivasso e Brozolo.

L'8 agosto 2021 furono completati i lavori di ripulitura e bonifica del sedime ferroviario nel tratto Chivasso-Brozolo: nonostante fosse previsto solo un recupero parziale della ferrovia, i lavori proseguirono fino a Montiglio-Murisengo in quanto questa stazione era dotata del binario d'incrocio che avrebbe consentito ai locomotori di invertire la direzione di marcia.

A febbraio 2022 i lavori furono estesi oltre Montechiaro d'Asti, con l'obiettivo di riaprire l'intera linea e interessarono anche gli edifici di alcuni fabbricati viaggiatori e i magazzini merci. Vennero ripristinate molte opere d'arte e fu attuata la messa in sicurezza della galleria di Brozolo.

Il 15 maggio 2022, per la prima volta dopo oltre un decennio, si vide un treno percorrere la linea, poiché venne effettuata una corsa di prova nel tratto tra Chivasso e Montiglio-Murisengo con un treno speciale composto da due automotrici ALn 668. Un'analoga prova in linea venne ripetuta il 29 settembre nel restante tratto fino ad Asti.

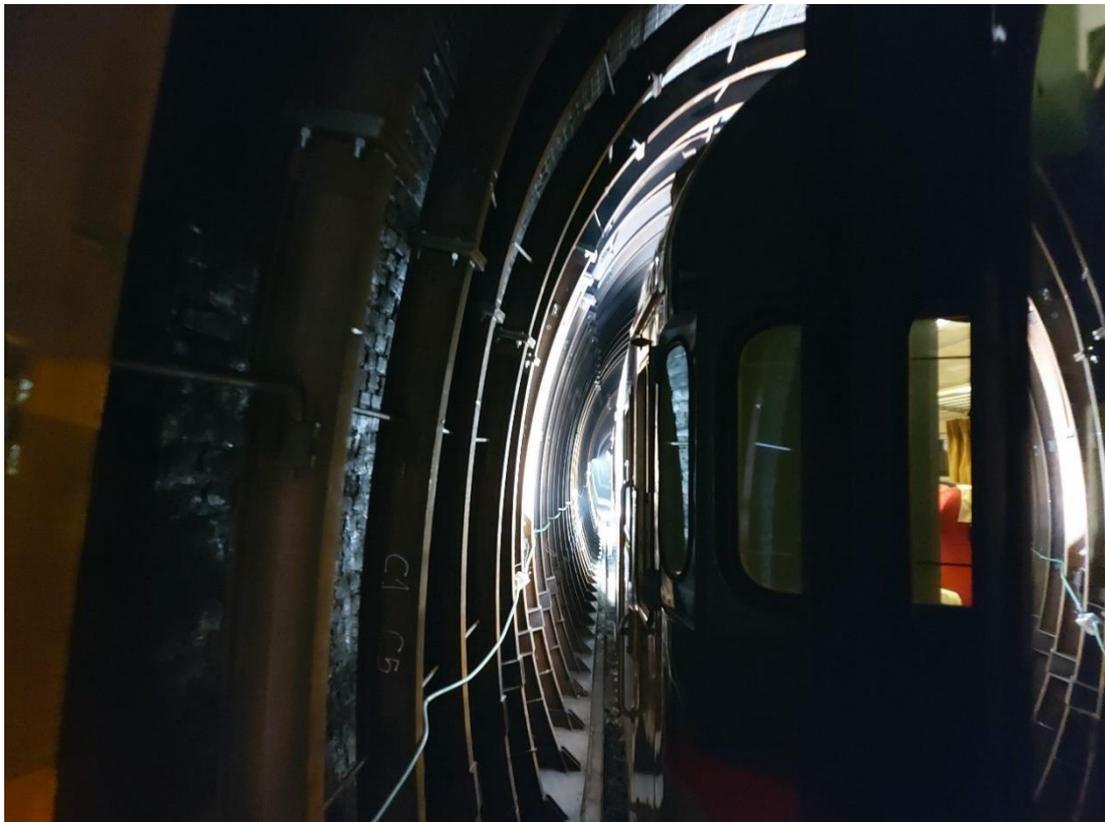
La riapertura ufficiale della linea avvenne il 2 ottobre 2022, in occasione della "Fiera nazionale del Tartufo" di Montiglio Monferrato. La stazione venne raggiunta da due treni storici: il primo, con trazione a vapore, proveniente da Chivasso; il secondo proveniente da Cuneo via Asti, composto da automotrici ALn 668. Fu un giorno di festa per tutte le comunità attraversate dalla linea ferroviaria che confidano, dopo la riattivazione a scopo turistico, una sua riapertura al traffico viaggiatori come già avvenne per il tratto Asti-Alba nel 2023.

Dal 2022, diversi treni turistici sono stati effettuati sulla linea e, il 13 dicembre 2023, un treno storico privato ha percorso la ferrovia Asti-Chivasso, l'ultimo alla data di apertura della mostra presso l'Archivio di Stato di Asti. Durante il periodo di apertura della mostra, si organizzarono tre treni speciali in occasione della Fiera del Tartufo di Montiglio Monferrato e di Murisengo: il 6 ottobre e 10 novembre 2024, con itinerario Torino Porta Nuova – Asti – Montiglio Murisengo; il 13 ottobre 2024 con itinerario Biella – Santhià – Chivasso – Montiglio Murisengo.

A oltre cento anni di distanza dalla prima inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso, restiamo in attesa di conoscere il futuro di questa importante linea ferroviaria che ha saputo unire, fin dalla sua costruzione, popoli e culture diversi e svolgere un servizio molto importante per i territori attraversati.



*Il treno-prova del 15 maggio 2022 transita sul ponte sul fiume Po tra Chivasso e San Sebastiano Po. Per gentile concessione di Fondazione FS Italiane*



*Il treno prova in galleria. Per gentile concessione di Jacopo Galfrè (Ferroclub Cuneese)*



*Il treno prova del 15 maggio 2022 a Brozolo e Lauriano. Per gentile concessione di Jacopo Galfrè (Ferroclub Cuneese)*



*Il treno prova al km 25+895 nei pressi della stazione di Sant'Anna Robella. Per gentile concessione di Anthony Pelosi (Co.M.I.S.)*



*Il treno prova transita sul viadotto di Brozolo. Per gentile concessione di Anthony Pelosi (Co.M.I.S.)*



*Ferrovieri in posa di fronte a uno dei due treni inaugurali del 2 ottobre 2022 con divise storiche anni Settanta. Per gentile concessione di Anthony Pelosi (Co.M.I.S.)*



*Una folla in festa accoglie i treni provenienti da Chivasso e da Asti nel giorno dell'inaugurazione della linea. Per gentile concessione di Jacopo Galfrè (Ferroclub Cuneese)*



*Ferrovieri in posa alla stazione di Montiglio Murisengo il 2 ottobre 2022*



*Il treno inaugurale del 2 ottobre 2022 proveniente da Chivasso transita sul viadotto in cemento al km 36+385 diretto a Montiglio Monferrato. Per gentile concessione di Fondazione FS Italiane*

# LINEA CHIVASSO - ASTI RIAPRIAMOLA!

Accogliamo calorosamente il passaggio del primo treno storico turistico dopo 11 anni di sospensione della linea Chivasso Asti. Soltanto un paio di anni fa, neanche il più ottimista fra noi che da sempre sosteniamo il trasporto pubblico ed in particolare su rotaia come alternativa ai mezzi privati, avrebbe pensato che questa antica linea ferroviaria sarebbe uscita dall'oblio... Grazie alla meritoria opera della Fondazione FS, ma anche alle mobilitazioni sul territorio delle associazioni come le nostre, con tanto di petizioni, mostre, presentazioni di libri e camminate sui binari, la riapertura della Chivasso Asti è stata reinserita nell'agenda politica.

Ed ora è necessario che la mobilitazione degli enti locali, associazioni e cittadini prosegua, per proporre il ritorno dei treni per un degno servizio a favore di studenti, lavoratori ed anche turisti. Certamente NON lo scadente servizio a cui ci eravamo abituati negli ultimi anni in cui la linea era ancora in esercizio... Quindi si a corse cadenzate e servizio regolare per tutta la giornata, modulate per favorire le coincidenze nelle stazioni di Chivasso e di Asti, e basta con orari a volte sovrapposti a quelle degli autobus.

Siamo certi che un servizio pendolari con orari appetibili potrebbe essere molto utile alla cittadinanza, a maggior ragione ora che i prezzi dei carburanti sono lievitati e non vediamo all'orizzonte la possibilità di un ritorno ai prezzi precedenti.

Ci rivolgiamo pertanto alla Regione Piemonte affinché prenda finalmente in considerazione la DEFINITIVA RIAPERTURA della Chivasso Asti e facciamo un accorato appello ai Comuni attraversati da questa linea e di non abbassare la guardia. Noi come associazioni continueremo a fare la nostra parte, collaborando con gli enti locali e cercando di mantenere alta l'attenzione su questa autentica risorsa per i nostri territori.



**La nostra Collina**  
Esercizi sociali



Circolo La nostra Collina - Co.M.I.S. coord.mobilita' integrata e sostenibile



Per la riapertura della linea Chivasso-Asti

*Volantino delle associazioni del territorio che chiedono la riapertura della linea, 2022*



*Il rapido speciale F.G. del 13/01/2023 in transito presso San Sebastiano Po. Per gentile concessione di Anthony Pelosi (Co.M.I.S.)*

## CIMELI FERROVIARI E FERMODELLISMO

Fino al 2000, era usuale trovare appese, sul fianco delle carrozze ferroviarie, delle targhe giallo vivo che riportavano l'itinerario di ogni singolo treno. Di misura standard (31,5 x 70 cm), queste targhe, chiamate "cartelli indicatori", erano realizzate in lamiera spessa 2mm e, sovente, riportavano sui due lati il percorso di un treno all'andata e al ritorno. Oggi, i cartelli indicatori non sono più in uso ma, per i treni storici turistici, vengono create delle nuove targhe ad imitazione di quelle d'epoca.



*Cartelli indicatori dei treni storici turistici che, il 2 ottobre 2022, giunsero alla stazione di Montiglio-Murisengo per la riapertura della linea. Per gentile concessione delle associazioni FerAlp Team di Bussoleno e Ferroclub Cuneese di Robilante.*



*In alto: cartello indicatore storico utilizzato sulla linea in esercizio prima della sospensione del servizio; per gentile concessione dell'associazione Ferroclub Cuneese di Robilante*

*In basso: cartello di percorrenza del treno storico privato "Rapido F.G." Torino Porta Nuova-Asti-Montiglio Murisengo-Chivasso-Torino Porta Nuova del 13 dicembre 2023, l'ultimo treno ad aver circolato sulla linea Asti-Chivasso alla data di inaugurazione della mostra presso l'Archivio di Stato di Asti; per gentile concessione di Fabio Genua (FerAlp Team di Bussoleno)*

I modelli esposti in mostra, gentilmente messi a disposizione dal socio Co.M.I.S. Gabriele Balestrino, riproducono mezzi che hanno percorso negli anni la linea ferroviaria Asti-Chivasso.



*Locomotiva Gr 640*



*Locomotiva Gr 880*



*Locomotiva 245 da manovra*



*Locomotiva D 345*



*Automotrice ALn 668 serie 1500*



*Altomotrici ALn 668 serie 3000 e ALn 663*



*Elettrotreno ALn 501*

## VOCI DALLA ASTI-CHIVASSO

In questa sezione potrete leggere alcuni ricordi della linea Asti-Chivasso condivisi da ex ferrovieri che hanno vissuto un pezzo della loro vita su quei binari...

### MARCO MORICONI

*Macchinista del Genio Ferrovieri, in servizio per quattro anni alla sede di Chivasso alla metà degli anni '80.*



*La foto scattata da Marco Moriconi nel 1982*

“Nel periodo durante cui feci servizio presso il Genio Ferrovieri di Chivasso avevo preso casa ad Asti e, ogni volta che i turni me lo permettevano, utilizzavo la linea Asti-Chivasso per recarmi a lavoro. Avevo un bel rapporto con vari colleghi macchinisti che avevano per me un occhio di riguardo e mi permettevano di fare il viaggio insieme a loro nella cabina di guida.

Ho molti bellissimi ricordi dei miei viaggi sulla linea Asti-Chivasso: quel modo di viaggiare lento, rilassato, ti permetteva di percepire lo spostamento da un punto all'altro, da un luogo all'altro in modo molto diverso rispetto all'auto, in una atmosfera familiare e cameratesca. Ricordo, durante un viaggio, uno scambio di battute con un macchinista della linea: avevo 21 anni all'epoca e lui mi disse che, nell'anno in cui io nascevo (1961), lui entrava in ferrovia e la cosa mi colpì!

Un giorno, nel 1982, per una fortunata coincidenza potei cogliere e portare per sempre con me un frammento di quel mondo, oggi scomparso. Era un mattino e stavo viaggiando su un treno da Asti a Chivasso. Caso vuole, quella mattina avevo portato con me la mia

macchina fotografica Zenith perché sono appassionato di fotografia! Arrivati a Cavagnolo, il mio treno dovette fare una sosta tecnica per fare l'incrocio con un altro treno proveniente da Chivasso. C'era una leggera nebbia, l'atmosfera magica mi fece venire l'ispirazione per uno scatto, così scesi al volo dal treno e colsi il capotreno, in piedi sul marciapiede, il conduttore e l'assuntore della stazione ognuno al suo posto per completare le procedure di incrocio... La lanterna della stazione, che pendeva dalla tettoia, completava il tutto! Ne è nata una fotografia a cui sono molto affezionato... Uno dei tanti ricordi ferroviari che porto con me e amo condividere con il pubblico dei miei spettacoli. Da qualche anno, infatti, ora che sono in pensione e vivo a Roma, porto in giro per l'Italia una performance teatrale che si chiama «Una macchia nel cuore», dove racconto una serie di vicende della nostra storia contemporanea con la voce di personaggi verosimili legati al mondo dei viaggi ferroviari. Tra i racconti che porto in scena, c'è anche un ricordo di Mauro Alganon, astigiano vittima della strage di Bologna."

## GIANNI CAGLIERO

*Capostazione delle Ferrovie dello Stato, in servizio sulla linea Asti-Chivasso dal 1974 al 1994*



*La stazione di Brozolo. Foto di Laura Dellapiana, agosto 2024*

“Sono entrato in ferrovia giovanissimo, a 18 anni. Prima facevo il fabbro ed ero molto contento del mio lavoro, poi mia mamma volle a tutti i costi farmi fare domanda nelle ferrovie e... andò bene! Mi mandarono per un anno in Toscana, poi feci per un altro anno il servizio militare a Ulzio. Finito questo periodo, mi assegnarono alla stazione di Brozolo fino al 1990, poi per quattro anni fui di sede alla stazione di Cavagnolo-Brusasco fino alla chiusura della stazione che, con un nodo alla gola, feci io stesso. Negli anni passati sulla Asti-Chivasso mi capitò spessissimo di andare in trasferta in altre stazioni della linea ed ebbi modo di girarle quasi tutte. Di solito il turno prevedeva una sola persona in servizio nella stazione, tranne a Cavagnolo-Brusasco, Montiglio-Murisengo e Monteu da Po se vi era in turno il titolare. Ricordo un affiatamento molto forte con tutto il personale delle varie stazioni, ma in particolare ho un pensiero di affetto per il titolare di Sant'Anna Robella, Salvatore Esposito, e per quello di Monteu da Po, Giuseppe Schifani. I turni erano duri: a Brozolo il turno iniziava alle 3.10 del mattino perché il primo treno arrivava in stazione da Chivasso alle 3.30 e ripartiva poco dopo per portare i numerosi passeggeri verso Chivasso e Torino Porta Susa, soprattutto operai della FIAT. In generale, io ricordo un buon afflusso di passeggeri sulla linea Asti-Chivasso, soprattutto sui treni per i pendolari delle fabbriche e per gli studenti, oltre che su quelli diretti ai mercati di Asti e Chivasso il mercoledì e il sabato. Ho potuto riconoscere molti passeggeri “abituali” nelle bellissime fotografie di Willy Ivaldi e

Matteo Montesano, oltre naturalmente a diversi colleghi: Giovanni Martinis, Bernardo Trombadore, Domenico "Mimmo" La Ragione, Bruno Bosso, i fratelli Mario e Filippo Rondini (titolare e assistente a Brozolo), il sig. Siri segretario del Capo Reparto di Chivasso. Dopo il 1994, chiusa la stazione di Cavagnolo-Brusasco, non lavorai più sulla linea Asti-Chivasso se non in rare occasioni. Mi assegnarono, dal '94 al '96, a Cambiano, e poi a Livorno Ferraris fino al 2010, anno del mio pensionamento. Dopo una vita in ferrovia, ne ho tanti di ricordi, ma uno in particolare ci tengo a condividerlo: erano i miei ultimi anni di servizio a Livorno Ferraris e un pomeriggio ebbi il mio bel daffare con un gruppo di ragazzini adolescenti che si erano messi ad attraversare i binari e non si curavano dei miei richiami, un comportamento pericolosissimo! Ad un certo punto, era in arrivo un treno e, al mio ennesimo richiamo, mi ero accorto che tutti i ragazzi erano andati via dai binari tranne uno! Lo presi letteralmente per i capelli e lo tirai su dal binario in tempo per evitare il disastro, e rimanemmo entrambi molto scossi. Anni dopo, incontrai nuovamente quel ragazzino che ormai era diventato adulto, lui mi riconobbe subito e mi disse che, con il mio gesto, gli avevo salvato la vita due volte. Al mio sguardo stupito, mi disse che all'epoca del nostro incontro aveva dei problemi di droga e lo spavento che si prese il giorno del mancato incidente lo rimise sulla giusta strada!

Per ricordare un episodio più felice non posso che citare la visita che feci alla stazione di Cavagnolo-Brusasco il 2 ottobre 2022, giorno della riapertura della linea per il servizio turistico di Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane. Avevo indossato la mia divisa da ferroviere, rispolverata per l'occasione, e incontrai il Direttore Generale, Ing. Cantamessa, che ci tenne molto a fare una foto con me. Fu un bel momento, io ero vestito di tutto punto tranne per... il cappello! Quel giorno, infatti, c'era anche la festa degli Alpini in paese, corpo di cui faccio parte, quindi indossai la divisa da ferroviere e il cappello da alpino! Spero davvero che la ferrovia Asti-Chivasso possa tornare ad essere riattivata anche per il servizio viaggiatori, era una infrastruttura molto importante per il nostro territorio."

## EZIO BORACCO

*Tecnico della manutenzione (sezione Armamento), dal 1996 al 2016 in servizio sulle linee astigiane.*



*Particolare dell'armamento presso il casello ferroviario di Sessant. Foto di Laura Dellapiana, giugno 2024*

“Ho lavorato molto sulla linea Asti-Chivasso e sulla linea Torino-Genova in particolare. Il problema principale della Asti-Chivasso, per quanto riguarda l'armamento, erano le curve strette, che avevano molte giunzioni da controllare frequentemente, e problemi di dilatazione per le escursioni termiche. Le gallerie attraversano territori ricchi di acqua e, soprattutto quelle di Brozolo e Cortanze, avevano dei problemi di infiltrazione e gelate d'inverno, ma con il clima che è cambiato negli ultimi anni questi problemi si sono molto ridotti. Il lavoro sulla Asti-Chivasso era duro, come sempre è il lavoro in ferrovia, ma c'era uno spirito di forte collaborazione con i colleghi della manutenzione e anche con il personale di stazione. Ho tantissimi ricordi, citarne uno in particolare sarebbe riduttivo, dico solo che spero che la linea possa essere presto riaperta, perché le possibilità di farla funzionare per il territorio ci sono!”

## GUIDO RISSONE

*Primo Tecnico, settore Manutenzione Impianti Elettrici Sicurezza, dal 1985 al 2011 nella Zona di giurisdizione della Asti -Chivasso.*



*Guido Rissone con i colleghi nel 1995*

"Sono entrato in ferrovia nel 1978. All'inizio della mia carriera, quando nel 1985 iniziai a lavorare sulla Asti-Chivasso, gli impianti dei passaggi a livello erano ancora tutti a filo, e io dovevo accompagnare i miei colleghi più anziani pedalando sui carrelli a pedali lungo la linea quando bisognava fare gli interventi di manutenzione e oliare i cavi: una gran fatica, ma mi divertivo molto! I miei capi erano bravissimi: oliavano i cavi utilizzando delle piume oppure, con una mira infallibile, sparavano l'olio con degli oliatori a pistola dal carrello in movimento! I nostri peggiori nemici, all'epoca, erano i topi e i ghiri, perché mangiavano i cavi! Quella tecnologia venne poi ovviamente superata e io mi occupai, tra il 1992 e il 1995, dei lavori per l'installazione su tutta la linea dei nuovi sistemi di automazione e dei pedali automatici di chiusura dei passaggi a livello. Inoltre, ricordo che in quegli anni vennero smantellati i vecchi segnali ad ala e installati quelli più moderni. A proposito di questo periodo, sono molto affezionato ad una fotografia che ritrae, nel 1995, me ed alcuni colleghi alla stazione di Cavagnolo-Brusasco dopo la riapertura e la completa revisione della linea! Si vedono la Direttrice Movimento Martini, il capotecnico Guido Nebbiolo, il sottoscritto, il capostazione, il Dirigente di Asti, due ragazzi della squadra manutenzione, Marcucci e Quirico. Mi è spiaciuto moltissimo quando è stato deciso di chiudere la linea nel 2011, anche perché le stazioni sono state poi rapidamente "depredate" di moltissimi arredi portati in altri uffici, i segnali smantellati in parte e usati altrove, dopo che tanto lavoro era stato fatto per risistemarla qualche anno prima. Spero che la linea, dopo aver rivisto nel 2022 i treni turistici, possa presto essere riaperta anche al traffico viaggiatori."

## PIERO COGNASSO

*Assistente, in servizio sulla Asti-Chivasso dal 1985 al 1991, Tecnico IS del reparto IE di Asti, dal 1992 al 2003 nella zona di giurisdizione della Asti-Chivasso.*



*Piero Cognasso in servizio a Montiglio-Murisengo nel 1991. Foto di Willy Ivaldi, Matteo Montesano*

"Sono entrato in ferrovia giovanissimo, nel 1985. Mio papà Zefferino, ferroviere dal 1959, a 18 anni mi disse di fare domanda in ferrovia, e feci il concorso a Torino nel febbraio del 1981. All'epoca lo presi un po' sottogamba, andai insieme alla mia fidanzata del tempo, Maria Teresa, a Torino per fare un bel giro in occasione dell'esame che anche lei doveva sostenere, ma eravamo 5000 per 25 posti! Non mi posizionai male, tra i primi cento in graduatoria, ma poi non ci pensai più perché avevo altri progetti. Dopo qualche anno, alla fine del 1984, mentre studiavo all'Università, ci fu lo scorrimento della graduatoria e venni chiamato in quattro e quattr'otto per la visita: l'assunzione fu il 2 gennaio 1985!

Dopo sei mesi di corsi e il tirocinio con l'allora titolare, Inchiostro, feci infine il mio primo giorno di servizio a Sant'Anna-Robella nel luglio del 1985, una domenica. Fu un giorno emozionante, in tutti i sensi, perché nel mio primo giorno di lavoro rischiai proprio di combinare un mezzo pasticcio, quasi non chiudendo in tempo uno dei quattro passaggi a livello che comandavo dalla stazione di Sant'Anna, colpa l'inesperienza! Alla fine non successe nulla di grave, mi presi un mezzo rimbrotto dal capotreno che avevo rallentato con la mia manovra e arrivai indenne alla fine della prima di una lunga serie di giornate di lavoro sulla linea! Mi tennero una settimana a Sant'Anna Robella, poi fui mandato come assistente a Cunico-Scandeluzza: ricordo ancora il titolare, un ragazzo veneto che si

chiamava Fosco Muraro, burbero ma con un grande cuore! Restai a Cunico-Scandeluzza tre anni, dal 1985 al 1987 e poi, nel 1988, le stazioni diventarono tutte fermate, tranne Montiglio-Murisengo, Cavagnolo-Brusasco, Cocconato e Montechiaro. Mi spostarono dunque a Montiglio-Murisengo (anche qui ricordo il titolare, Marino Brizzi) e ci rimasi fino al 1991 quando poi la linea fu chiusa qualche anno per rimodernare gli impianti. A quel punto, cambiai settore e andai a lavorare per la manutenzione Impianti elettrici. Rimasi in ferrovia fino al 2003 quando decisi di cambiare completamente lavoro, dedicandomi alla grafica e al teatro.

Sono molto felice di poter condividere alcuni dei tantissimi aneddoti e ricordi che ho degli anni passati sulla linea, potrete vedere sia me che mio papà in divisa, oltre che molti colleghi che ho riconosciuto, nelle belle foto esposte dei fotografi Willy Ivaldi e Matteo Montesano! Il lavoro in ferrovia non era semplice né leggero... Ricordo, era un giorno di inizio gennaio del 1987, abitavo a Cunico con la mia famiglia, non ero in turno quella mattina e, nella notte, aveva nevicato tantissimo al punto che era impossibile spostarsi in auto. La collega Mimma, che veniva da un paese lontano, non sarebbe riuscita a raggiungere la stazione di Cunico-Scandeluzza alle 4.20 per iniziare il turno, così la mia giornata iniziò con una telefonata da parte del Dirigente Unico di Asti, Valfrè, che mi chiedeva di sostituirla. E così, con un gran freddo e sprofondando nella neve, mi avviai a fare a piedi la strada che dal paese di Cunico scendeva alla stazione, per trovare una situazione ovviamente pessima... Fu già difficile entrare dentro la stazione con 1 m di neve già caduta, e vidi che il passaggio a livello a filo lato Montechiaro e il segnale erano inservibili e sommersi dalla neve! E fu così che passai le prime ore a far circolare i treni spostandomi ogni volta a piedi, nella neve, dalla stazione al segnale lato Montechiaro per dare personalmente le mie disposizioni per la marcia. Con questo sistema riuscimmo, con i colleghi, a mantenere il servizio seppur con tutte le difficoltà del caso!

Mia nonna, poi, mi raccontò un aneddoto molto divertente, che riporto così come l'ho ascoltato: ai tempi in cui lei era giovane, quando le prime littorine stavano iniziando ad affiancare i treni a vapore nel servizio passeggeri sulla Asti-Chivasso, un mercoledì due signore di Cunico si recarono alla stazione per andare al mercato di Asti. Passò il primo treno, una littorina, ma le due signore la ignorarono e non salirono sul treno. Passò anche una seconda corsa, sempre servita da una littorina, e nuovamente le due signore non salirono. All'avvicinarsi della terza corsa, il capostazione disse loro: "ma voi due non dovete andare ad Asti? Perché non prendete il treno?" e loro, abituate a vedere solo treni a vapore, ingenuamente risposero: "Ma noi stiamo continuando ad aspettare perché il treno non è ancora passato, per ora sono passate solo delle corriere!"

## GIORGIO RUBIOLA

*Assistente, dal 1974 al 1998 in servizio sulla Asti-Chivasso.*



*La stazione di Serravalle d'Asti. Foto di Laura Dellapiana, agosto 2024*

“Sono entrato in ferrovia molto giovane, il 10 gennaio 1972, con il ruolo di Gestore. Venni assegnato alla biglietteria di Porta Nuova, poi andai a fare il militare per un anno e mezzo. Alla fine della “naja”, venni assegnato a Cocconato. Il primo periodo fu molto duro, poi mi spostarono a Montiglio-Murisengo e lì mi trovai benissimo con il titolare della stazione e la moglie, c'era un clima davvero familiare! Nel 1978 decisi, però, di chiedere un trasferimento a Serravalle d'Asti perché... mi ero innamorato e volevo sposarmi e mettere su famiglia, e saremmo andati a vivere a Serravalle con la mia futura sposa. Ottenni il trasferimento e continuai a lavorare come gestore lungo la linea: mi capitava spessissimo di andare a lavorare in altre stazioni, soprattutto tra Asti e Montiglio-Murisengo, più raramente oltre. Nel 1982 divenni assistente con art.12, il che voleva dire che avevo in sostanza delle funzioni da capo stazione, e mi assegnarono a Montechiaro. Lavorai un po' lì, poi tornai tre anni a Torino e chiusi la mia carriera ad Asti presso la biglietteria della stazione, fino alla pensione nel 2008.

Ho tanti bei ricordi curiosi e divertenti del mio lavoro sulla Asti-Chivasso! Ricordo un giorno di aver visto addirittura passare da lì il Treno del Sole, che doveva essere deviato dalla linea

Torino-Genova per problemi alla massicciata tra Villafranca e San Paolo Solbrito. Io non ero in servizio quel giorno ma vidi il treno passare e poi mi raccontarono che era stata davvero un'impresa! Il treno era lunghissimo, 12-13 carrozze, e molto pesante. Partì da Chivasso con due locomotive, arrivò fino a Brozolo e poi da lì si bloccò perché non riusciva a superare il dislivello in salita! Allora lo rimandarono in retromarcia fino a Chivasso, operazione che si fa raramente per la sua complessità, e lo divisero in due parti con due locomotive ciascuna, in questo modo arrivò bene fino ad Asti dove agganciarono di nuovo le locomotive elettriche per proseguire il viaggio.

Ricordo anche, durante un servizio a Cocconato, di aver dato una mano a un simpaticissimo macchinista di una locomotiva a vapore, si chiamava Profeta, che mi chiese un tappo di sughero (dovetti andare a cercarlo dai vicini della stazione!) per tappare un buco nella caldaia della macchina, se no non sarebbe riuscito ad arrivare ad Asti! All'epoca, infatti, c'erano ancora quattro corse al giorno svolte regolarmente con la locomotiva a vapore. Altro fatto che mi ricordo bene era che c'erano tanti serpenti che avevano la brutta abitudine di fare il nido vicino alle stazioni lungo quasi tutta la linea, in particolare alla stazione di Cunico-Scandeluzza. A volte lì avevamo un sacco di problemi a chiudere i passaggi a livello perché i serpenti si attorcigliavano intorno ai fili per prendere il sole!

Quando lavoravo io sulla linea ho sempre visto un discreto traffico di passeggeri, e soprattutto un traffico merci molto importante a Cocconato e Montiglio-Murisengo dove la Conbipel (che prima si chiamava "Moda Massa) spediva tantissimi carri merci verso Asti, dove poi venivano inviati per varie destinazioni.

Anche del mio ultimo periodo di lavoro nella biglietteria di Asti ho diversi ricordi, ma i più cari sono legati all'alluvione del novembre 1994. Io quel giorno dovevo fare il turno del pomeriggio ma, arrivato in macchina fino alla Saclà, vidi che la situazione era terribile, tutto era bloccato, e incontrai lungo la strada il mio titolare, Franco Quirico, che si avviava ad andare a controllare la situazione. Ci avviammo insieme verso la stazione e dovemmo farci ben riconoscere dalle forze dell'ordine perché erano state date misure severissime per paura di furti e disordini. Stivali ai piedi, cercammo di entrare nella biglietteria e lì trovammo un vero disastro, tutto era immerso nel fango, i biglietti e anche il contenuto della cassa erano sparsi ovunque in mezzo alla melma, allora ci mettemmo di buona lena a cercare di salvare tutto il possibile e portarlo via per lavarlo dal fango finché ci fu luce. Il giorno dopo tornammo a proseguire il lavoro e cercammo di ripulire il locale per poter riaprire quando sarebbero state organizzate le prime corse sostitutive delle ferrovie, cosa che avvenne qualche giorno dopo. Conservo ancora con affetto gli orari che compilammo a mano io e Franco, scritti col pennarello e le matite perché non avevamo nulla, non funzionava niente, con le primissime corse dopo il disastro. Li ho prestati volentieri per la mostra, insieme ad alcuni cimeli: c'è anche il berretto che ho indossato nel mio primo giorno di lavoro in ferrovia!"

FERROVIE DELLO STATO

COMPARTIMENTO DI TORINO

FERMATA DI MONTIGLIO MURISENGO

.....

Montiglio li 23.2.1978

*n° 17*

All'Ufficio Movimento Comp.le

TORINO

Oggetto : Domanda di trasferimento

Il sottoscritto RUBIOLA Giorgio appartenente all'Amministrazione F.S. dal 01 Aprile 1972 con la qualifica di Gestore, matr. 769490, in forza all'Impianto di Montiglio Murisengo dal 22.I.1976, ch

Chiede a questo Ufficio di essere trasferito nella fermata di SERRAVALLE D'ASTI (località sita nello stesso Riparto Movimento, 2° di Chivasso).

Le cause di questa richiesta dipendono dal fatto che nel Maggio '79 ~~mi~~ ~~disposerò~~ ed intendo formare il mio nucleo familiare proprio a Serravalle d'Asti dove fin da ora dispongo di una ~~al~~ ~~ca~~ ~~zio~~ ~~ne~~ .

Nella speranza che la mia richiesta sia presto esaudita distintamente  
Saluto.

In fede

Rubiola Giorgio  
Matr. 769490 - Gestore  
*Rubiola Giorgio*

Visto il Capo Impianto

Domanda di trasferimento presentata da Rubiola nel 1978. Per gentile concessione di Giorgio Rubiola.



*Il cappello indossato da Giorgio Rubiola nel suo primo giorno di servizio come Gestore nel 1973. Per gentile concessione di Giorgio Rubiola*



*Lanterne da segnalamento FS a luce bianca e rossa/verde. Per gentile concessione di Giorgio Rubiola*



*Lampada utilizzata sulla linea per le ispezioni in galleria. Per gentile concessione di Giorgio Rubiola*

# Linea Torino-Asti-Alessandria

Provenienza	ASTI		Destinazione	Note
	ARRIVO	PARTENZA		
		5.15	Reg. Alessandria (6.15)	BUS (Giorni Lavorativi)
		5.30	Reg. Alessandria (6.30)	BUS
D TORINO P.N. (5.20)	6.16	6.17	Sestri Levante	
IR TORINO P.N. (5.50)	6.25	6.25	BOLIGNA	Sospeso il 25/12 e 01/01/95
IR TORINO P.N. (6.00)	7.03	6.40	Reg. Alessandria (7.00)	BUS
Exp TORINO P.N. (6.30)	7.07	7.07	NAPOLI C.1 <sup>e</sup>	Circola dal 17/12 al 08/01/95
Reg TORINO Lino (6.52)	7.38	7.15	D. Alessandria (8.05)	BUS
IR TORINO P.N. (6.48)	7.15	7.15	Reg. Alessandria (7.51)	BUS (Giorni Lavorativi)
Exp TORINO P.N. (7.13)	7.16	7.16	ROMA T.1 <sup>e</sup>	Circola dal 23/12/94 dal 1°/01/95 si effettua dal 01/01/95 al 31/01/95
Reg TORINO Lino (7.34)	8.20		Genova P.P.	Circola nei giorni Lavorativi
		8.05	Reg. Alessandria (9.05)	BUS
IR TORINO P.N. (7.50)	8.25	8.25	BOLIGNA	
		8.30	D. Alessandria (9.00)	BUS
IR TORINO P.N. (8.18)	8.47	8.48	ROMA T.	Circola giorni Festivi e 02/01/95 Sospeso il 25/12 e 01/01/95
IR TORINO Lino (8.06)	8.59		Genova Brignole	Circola giorni Festivi
IR TORINO P.N. (8.28)	9.03	9.06	D. Alessandria (10.00)	BUS
		9.10		
Reg TORINO P.S. (8.56) Lino (9.08)	9.18			
IR TORINO P.N. (11.28)	11.57	11.58	ROMA T.1 <sup>e</sup>	
Reg TORINO P.N. (11.58)	12.52	13.07	Argenta Scivina	
IR TORINO P.N. (12.28)	13.03	13.06	LIVORNO	
		13.10	D. Alessandria (14.00)	BUS
Reg TORINO Lino (12.45)	13.40	14.00	Reg. Alessandria (15.00)	BUS (Giorni Lavorativi)
		14.00	D. Alessandria (14.50)	BUS
Reg TORINO P.N. (13.33)	14.28	15.07	Alessandria (15.35)	
IR TORINO P.N. (14.28)	15.03	15.06	LIVORNO (15.25)	
Reg TORINO P.N. (14.35)	15.34			
Reg TORINO P.N. (15.15)	16.53			
IR TORINO P.N. (15.28)	15.57	15.58	ROMA T.1 <sup>e</sup>	
IR TORINO P.N. (16.28)	17.03	17.06	LIVORNO	
		17.05	D. Alessandria 17.55	BUS
D TORINO P.N. 17.05	17.45	17.46	Genova Brignole	
		18.10	Reg. Alessandria (19.10)	BUS (Circola giorni Lavorativi)
Reg TORINO P.N. (17.10)	18.24			
Exp TORINO P.N. (17.35)	18.13	18.15	PALERMO-SIRACUSA	Solo Cucc. e V.L.
D TORINO P.N. (17.50)	18.32	18.34	Argenta Scivina	Circola nei giorni Lavorativi
D TORINO P.N. (18.10)	18.47	18.48	VOGHERA	
		19.05	D. Alessandria (19.55)	BUS
Reg TORINO P.N. (18.18)	19.16	19.31	Alessandria (20.00)	
IR TORINO P.N. (18.28)	19.03	19.04	LA SPEZIA	
D TORINO P.N. (18.50)	19.27	19.28	Alessandria (19.50)	
R TORINO Lino (19.06)	19.54			Circola nei giorni Lavorativi
IR TORINO P.N. (19.50)	20.25	20.26	BOLIGNA C.1 <sup>e</sup>	Sospeso il 25/12 e 01/01/95
		20.40	Reg. Alessandria (21.40)	BUS
Exp TORINO P.N. (20.10)	20.45	20.48	BARI	Sospeso il 24/12 e 31/12/94
Exp TORINO P.N. (20.50)	21.25	21.27	SIRACUSA-PALERMO	Dal 16 al 23/12 e dal 02/01 al 08/01/95 Palermo e oltre in 2° classe
		21.40	D. Alessandria (22.30)	BUS
IR TORINO P.N. (22.20)	23.03	23.04	GENOVA BRIG.1 <sup>e</sup>	
Exp TORINO P.N. (23.05)	23.38	23.40	ROMA T.1 <sup>e</sup>	

I primi orari della linea Torino-Alessandria affissi alla stazione di Asti dopo l'alluvione del 1994.  
Per gentile concessione di Giorgio Rubiola

# Linea Alessandria-Asti-Torino

		ASTI			
Provenienza	ARRIVO	PARTENZA	Destinazione	Note	
Reg.	Alessandria (5.52)	5.36	5.48	TORINO P.N. (5.18)	Dal lunedì al venerdì
Exp.	BARI (Aless. 5.20)	5.42	5.44	TORINO P.N. (5.37)	
Reg.	Alessandria (5.32)	6.16	6.17	TORINO P.N. (6.25)	
Reg.	Alessandria (5.45)	6.45		TORINO P.N. (7.20)	BUS
Reg.	Alessandria (5.50)	6.29	6.30	TORINO Ling. (7.25)	Circola giorni lavorativi
Exp.	ROMA T. (Aless. 6.12)	6.31	6.32	TORINO P.N. (7.13)	
I.R.	GENOVA ALEX (Aless. 6.32)	6.51	6.53	TORINO P.N. (7.40)	
D.	Alessandria (6.32)	7.14	7.15	TORINO P.N. (7.55)	Ferma 11/12/94 - 21/12/94
D.	ARQUATA (Aless. 6.53)	7.13	7.21	TORINO P.N. (8.05)	Circola dal lunedì al venerdì
Reg.	Alessandria (7.11)	7.43		TORINO P.N. (8.28)	Sospeso 25/12 e 01/01/95
Exp.	NAPOLI C. (Aless. 7.30)	7.47	7.49	TORINO P.N. (8.50)	
D.	LASPEZIA (Aless. 7.47)	8.07	8.08	TORINO P.N. (8.10)	Sospeso 11/12/94 - 01/01/95
Exp.	SIRACUSA-PAL. (Aless. 8.13)	8.33	8.35	TORINO P.N. (9.10)	
I.R.	LASPEZIA (Aless. 8.32)	8.50	8.52	TORINO P.N. (9.33)	
D.	Alessandria (9.10)	10.00			BUS
Exp.	PALERMO-SIR. (Aless. 9.00)	9.22	9.24	TORINO P.N. (10.00)	
Reg.			9.24	TORINO P.N. (10.40)	
Exp.	Reggio C. (Aless. 9.17)	9.38	9.40	TORINO P.N. (10.15)	
I.C.	LIVORNO (Aless. 9.43)	10.00	10.01	TORINO P.N. (10.35)	
Reg.			11.15	TORINO P.N. (12.13)	
Reg.			10.20	TORINO P.N. (13.16)	
D.	Alessandria (12.00)	12.50			BUS
Reg.	Alessandria (12.10)	12.45			Circola nei giorni lavorativi
I.R.	GENOVA ALEX (Aless. 12.32)	12.50	12.52	TORINO P.N. (13.33)	
Reg.	Alessandria (13.28)	14.06	14.08	TORINO P.N. (14.13)	
I.C.	ROMA T. (Aless. 13.42)	14.00	14.01	TORINO P.N. (14.35)	
I.R.	BOLOGNA (Aless. 14.12)	14.28	14.29	TORINO P.N. (15.08)	Sospeso 11/12/94 e 01/01/95
I.R.	LIVORNO (Aless. 14.32)	14.50	14.52	TORINO P.N. (15.33)	
I.C.	NAPOLI-ROMA-FIRENZE (Aless. 14.53)	16.00	16.01	TORINO P.N. (16.35)	
Reg.			16.04	TORINO P.N. (17.00)	
I.R.	LIVORNO (Aless. 16.32)	16.50	16.52	TORINO P.N. (17.33)	
Reg.	Alessandria (17.06)	17.34	17.35	TORINO Ling. (18.22)	
I.C.	ROMA T. (Aless. 17.13)	18.00	18.01	TORINO P.N. (18.35)	
Reg.	Alessandria (18.00)	18.00			BUS
I.R.	BOLOGNA (Aless. 18.12)	18.28	18.29	TORINO P.N. (19.08)	
D.	Alessandria (18.40)	19.30			BUS
Reg.			19.30	TORINO P.N. (20.30)	
Reg.	Alessandria (19.15)	20.15			BUS Circola nei giorni lavorativi
I.C.	ROMA T. (Aless. 19.43)	20.00	20.01	TORINO P.N. (20.35)	
Reg.	Alessandria (20.00)	21.00			BUS
Reg.			20.28	TORINO P.N. (21.28)	
I.R.	LIVORNO (Aless. 20.32)	20.50	21.52	TORINO P.N. (21.33)	
Exp.	GENOVA P.R. (Aless. 20.58)	21.18	21.20	TORINO P.N. (21.55)	Per Parigi
I.C.	BARI (Aless. 21.42)	21.31	21.32	TORINO P.N. (22.08)	
I.P.	ROMA T. (Aless. 21.31)	21.47	21.48	TORINO P.N. (22.20)	Circola dal 01/01/95 dal lunedì al venerdì. Ferma 11/12/94 - 01/01/95
Reg.	Alessandria (21.15)	22.15			BUS
Reg.			21.52	TORINO P.N. (22.30)	
I.C.	SALERNO (Aless. 21.45)	22.00	22.01	TORINO P.N. (22.35)	Sospeso 25/12/94
I.P.	ROMA T. (Aless. 22.08)	22.25	22.26	TORINO P.N. (23.00)	Ferma - Sospeso 11/12/94 - 01/01/95
I.R.	BOLOGNA (Aless. 22.15)	22.34	22.35	TORINO P.N. (23.13)	Sospeso 11/12/94 e 21/12/94
I.R.	LIVORNO (Aless. 22.32)	22.50	22.52	TORINO P.N. (23.33)	
Exp.	NAPOLI C. (Aless. 23.00)	23.20	23.22	TORINO P.N. (23.58)	Circola dal 17/12 al 28/12/95

I primi orari della linea Torino-Alessandria affissi alla stazione di Asti dopo l'alluvione del 1994. Per gentile concessione di Giorgio Rubiola

## GLI ASPETTI TECNICI DELLA LINEA

### CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

- Lunghezza della tratta: 51,3 km
- Trazione: diesel
- Semplice binario
- Armamento: 50-60 kg/ml. Traverse in c.a.p. (cemento armato precompresso), meno del 20% in rovere. Stazioni con binario di incrocio: Cavagnolo-Brusasco e Montiglio-Murisengo
- Sistema di esercizio: fino al 1985 Dirigenza Unica, successivamente telecomando con DCO (Dirigente Centrale Operativo) sede ad Asti con blocco automatico contaassi dai primi anni '90
- Passaggi a livello: 46, di cui 40 comandati da pedale, circa 1PL ogni 1130 m
- Pendenza massima: 16 ‰ (tratte: tra Cocconato e la galleria di Brozolo, tra Cavagnolo-Brusasco e Brozolo)
- Opere principali: ponte con travata metallica di 59,50 m di luce al Km 49+187 (ponte sul Canale Cavour), ponte sul Po a 13 arcate al Km 46+838, oltre 197 ponticelli e sottovia da 0,3 a 10 m di luce, viadotto a 6 luci al Km 34+588, a 3 luci al Km 34+995, a 10 luci al Km 36+385, galleria di Cortanze (m 678), galleria di Brozolo (m 2346), galleria di Lauriano (351 m).

Confrontando due planimetrie-altimetrie della linea, una databile entro il 1935 (si noti la dicitura "Provincia di Alessandria") e una databile post 2000, possiamo apprezzare alcuni cambiamenti significativi occorsi nei decenni sulla ferrovia, alcuni dei quali sono approfonditi dai documenti esposti nelle vetrine. La parte alta di entrambe le mappe descrive la planimetria della ferrovia, mentre in basso vi è la curva altimetrica, sotto la quale vi è la barra con le distanze chilometriche dal punto di origine in Comune di Asti.

Innanzitutto, possiamo osservare al km 2+908 la presenza del ponte sul fiume Bobore. Nella planimetria più antica, questo ponte è descritto "ponte a volta con 5 luci", mentre in quella più recente risulta un "ponte di 3 luci". ricordiamo che il ponte è stato ricostruito a seguito dell'alluvione del 1948 e gli argini del fiume, negli anni, sono stati modificati.

Inoltre, anche il ponte sul fiume Po al km 46+838, descritto nella planimetria più antica a 12 arcate di 20 m ciascuna, risulta nella planimetria più recente a 13 arcate di cui 12 di 20 m ciascuna e una di 10 m.

31



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

SEZIONE LAVORI TORINO NORD

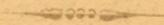
Linea ASTI-CHIVASSO  
di lunghezza Km 51+316,30

# PLANIMETRIA e PROFILO



## SCALE

Planimetria . . . . . 1:10000  
Profilo . . . . . per le distanze 1:10000  
                  per le altezze 1:1500  
Sezioni trasversali . . . . . 1:100



Planimetrie Stazioni e Fermate 1:5000

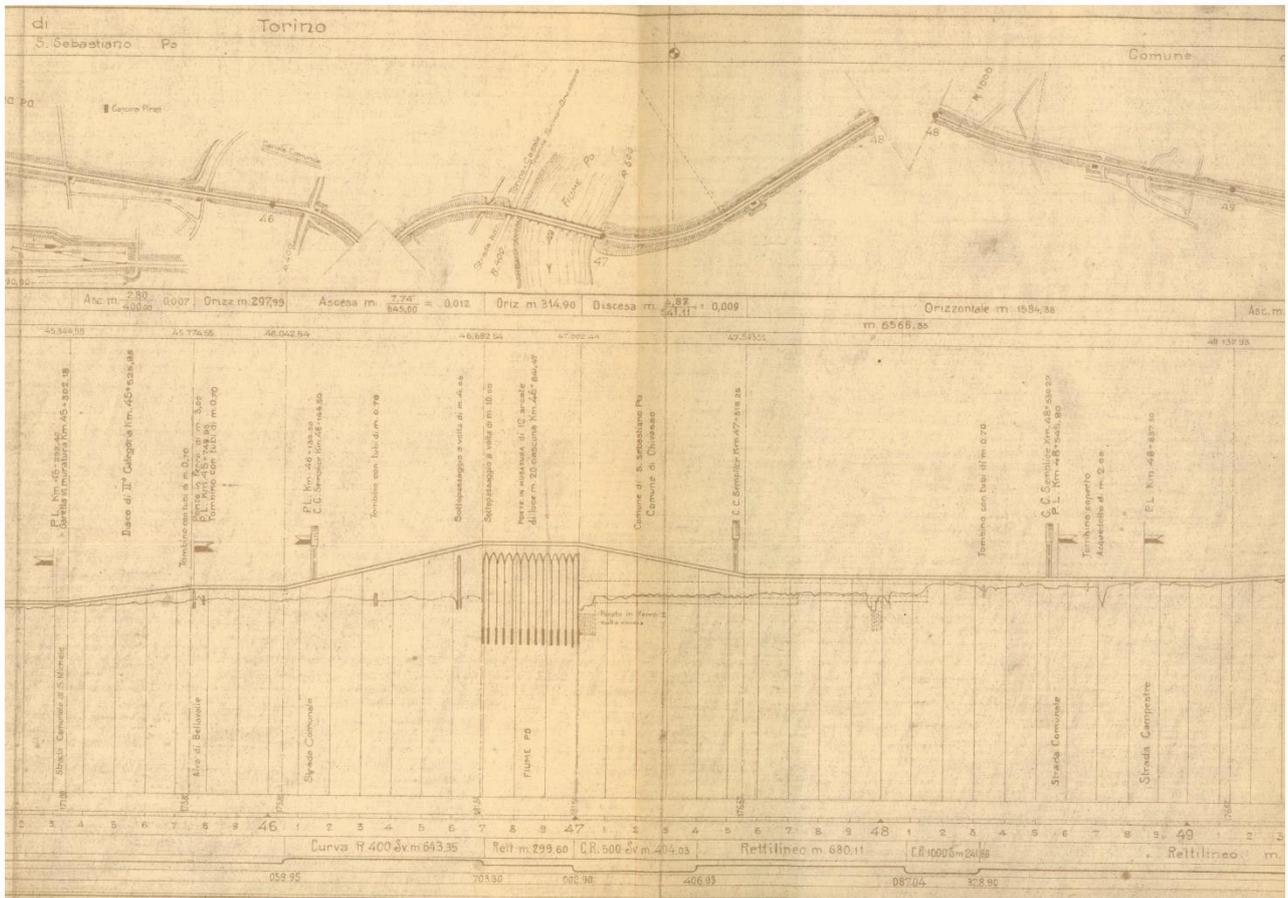
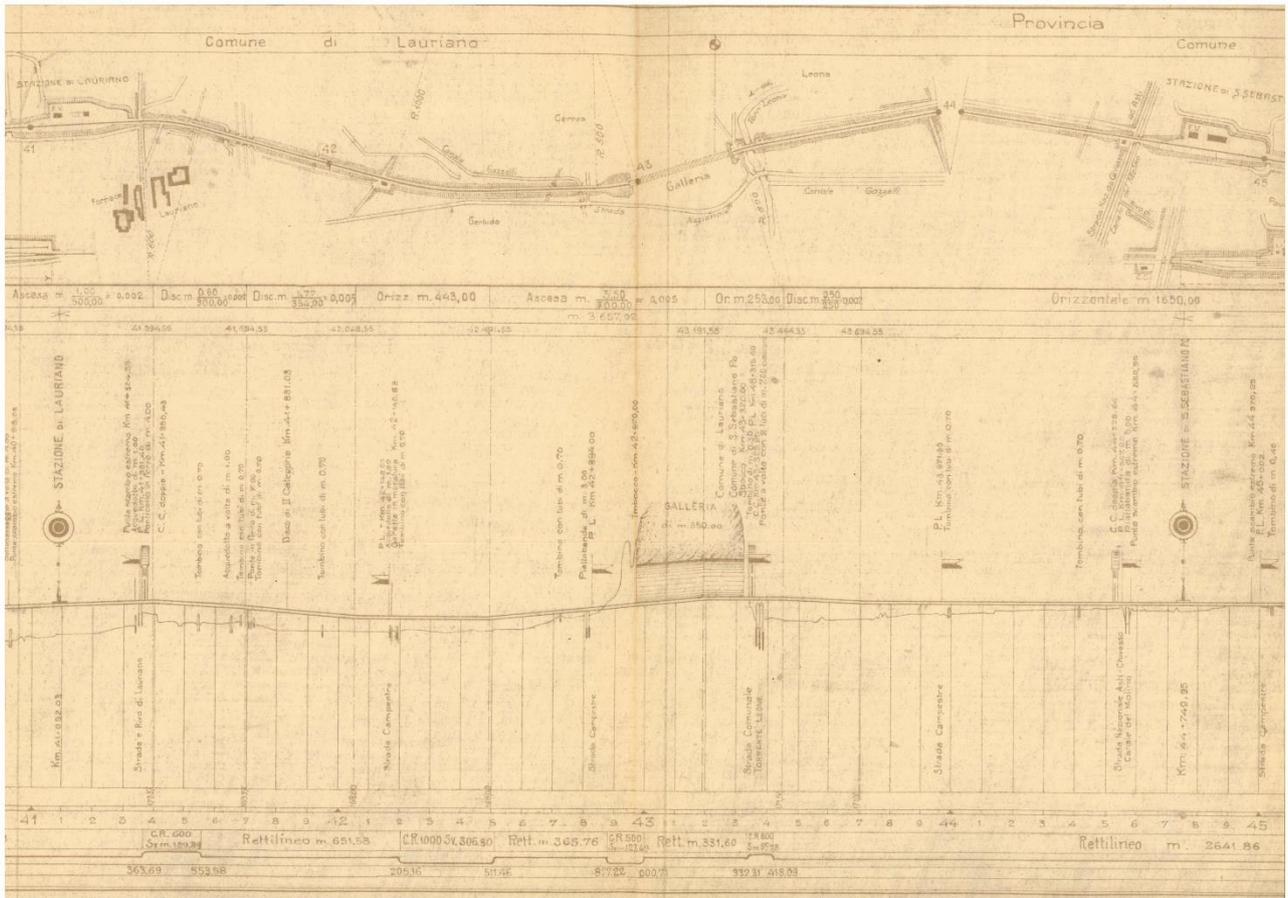














234/201  
05

ENTE FERROVIE DELLO STATO  
COMPARTIMENTO DI TORINO  
UFFICIO TECNICO

Linea ASTI-CHIVASSO

PLANIMETRIA e PROFILO

---

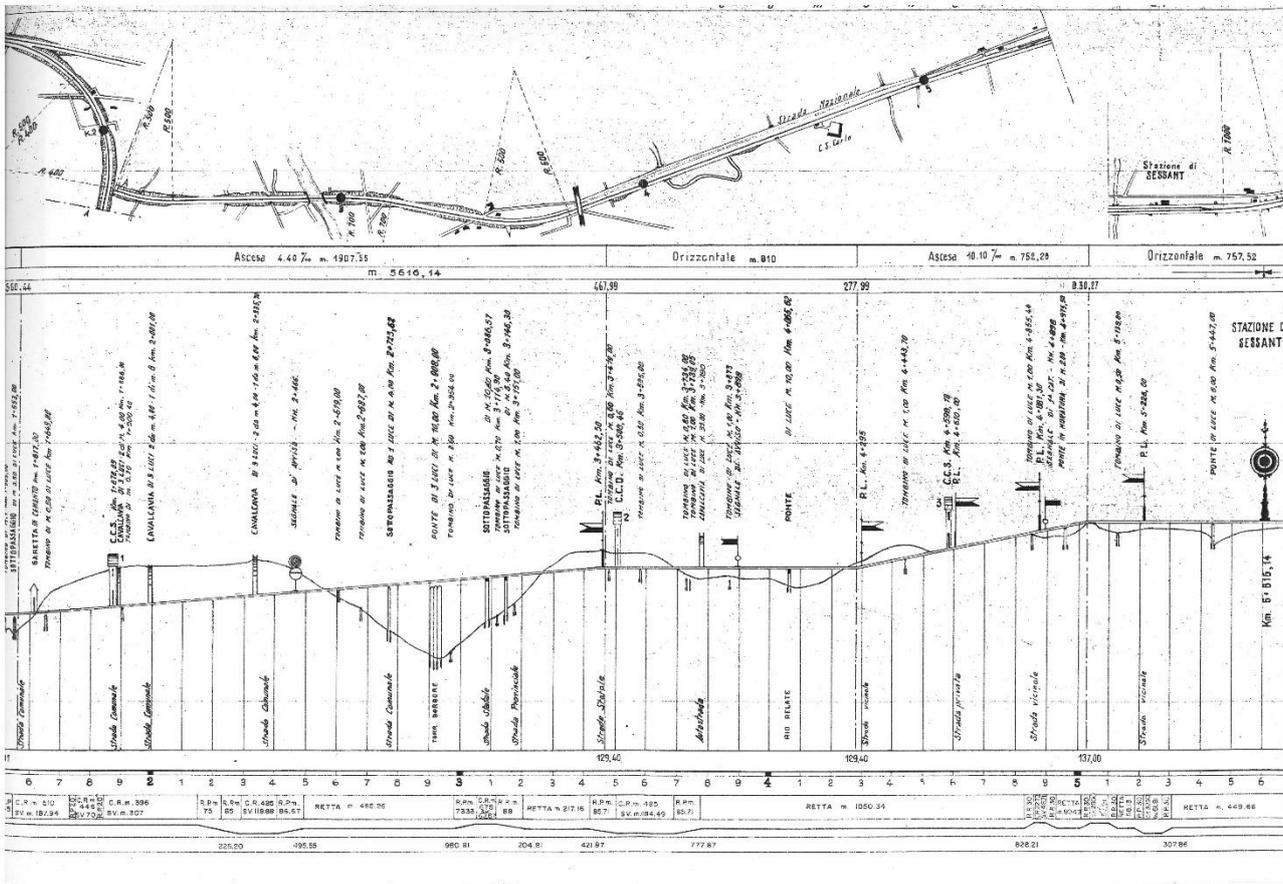
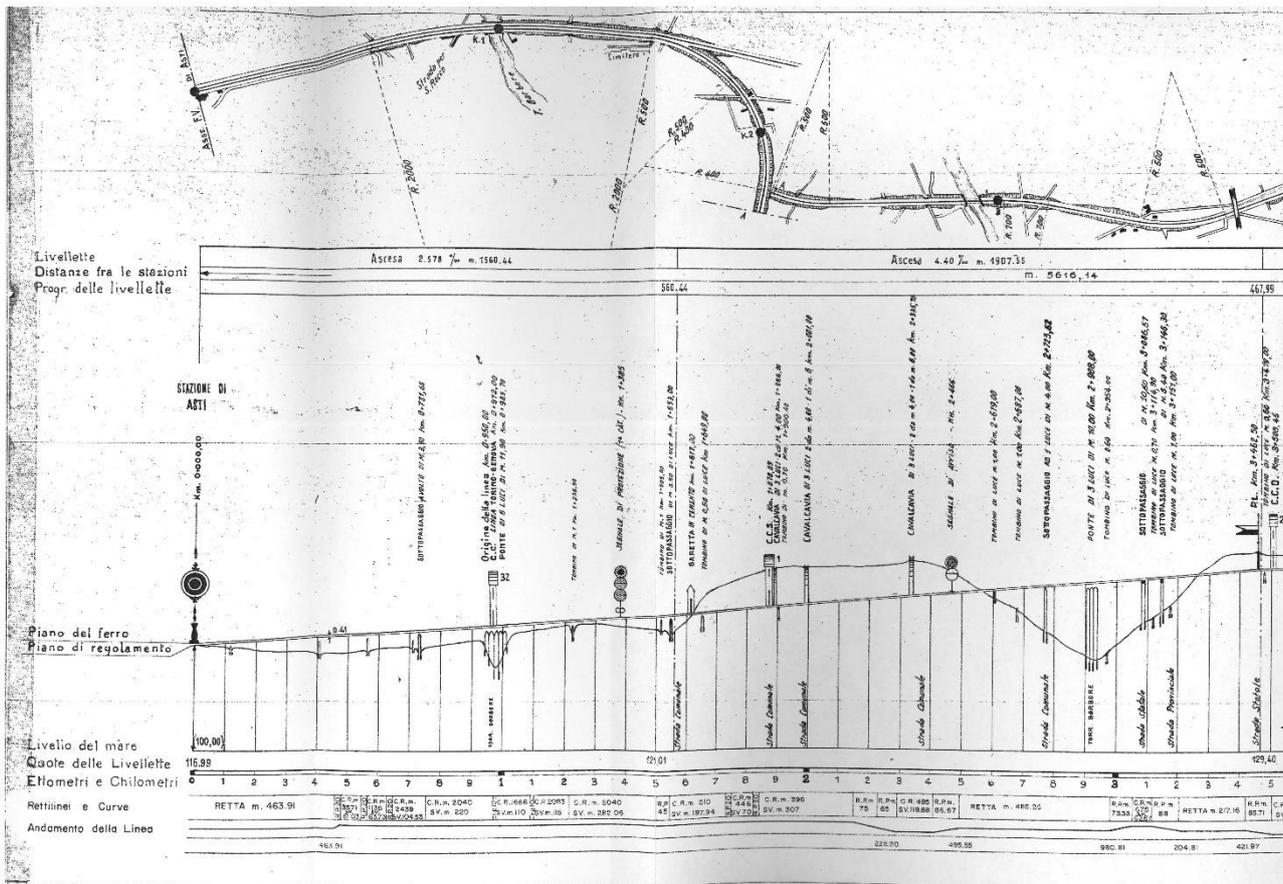
N° Arch. ArchiDis: L2090001

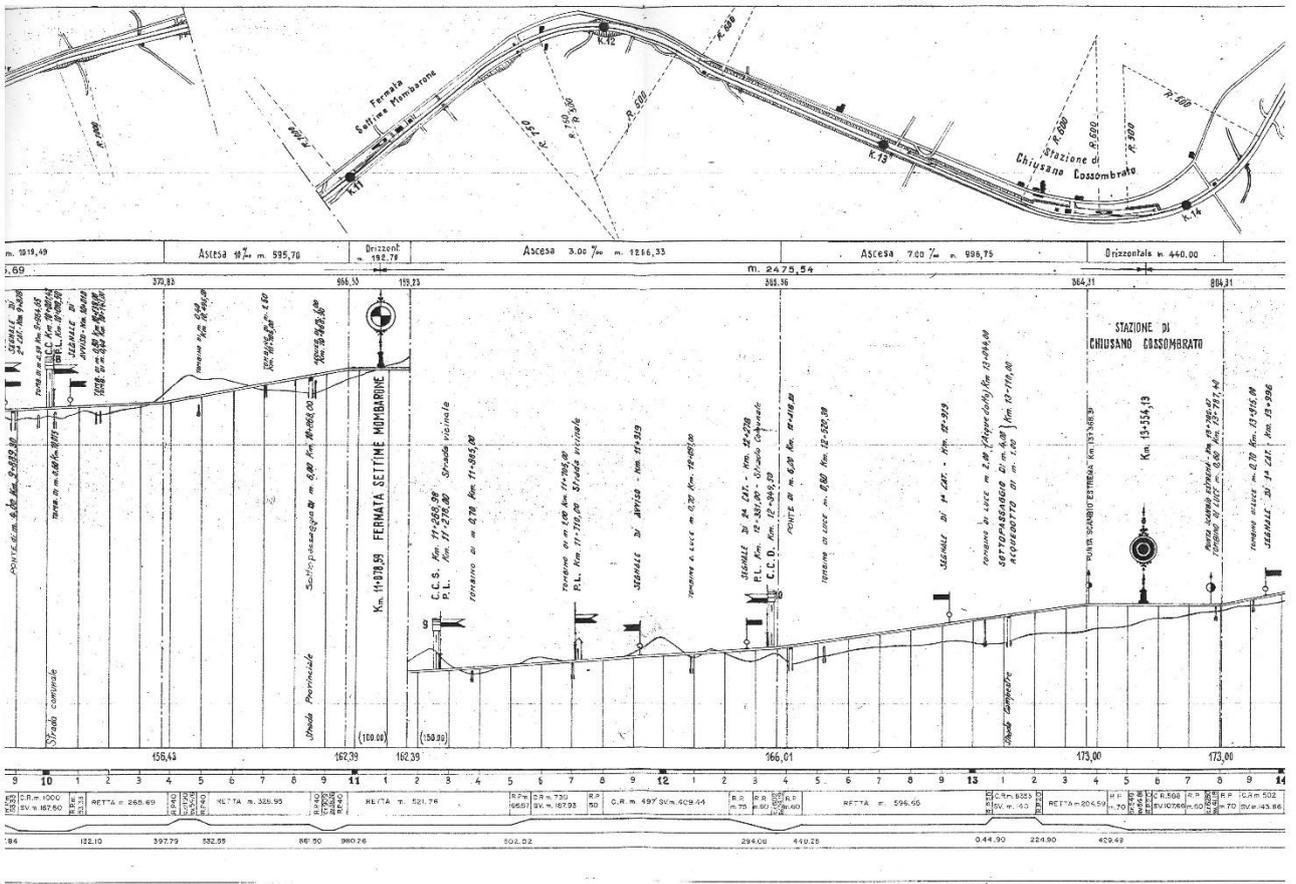
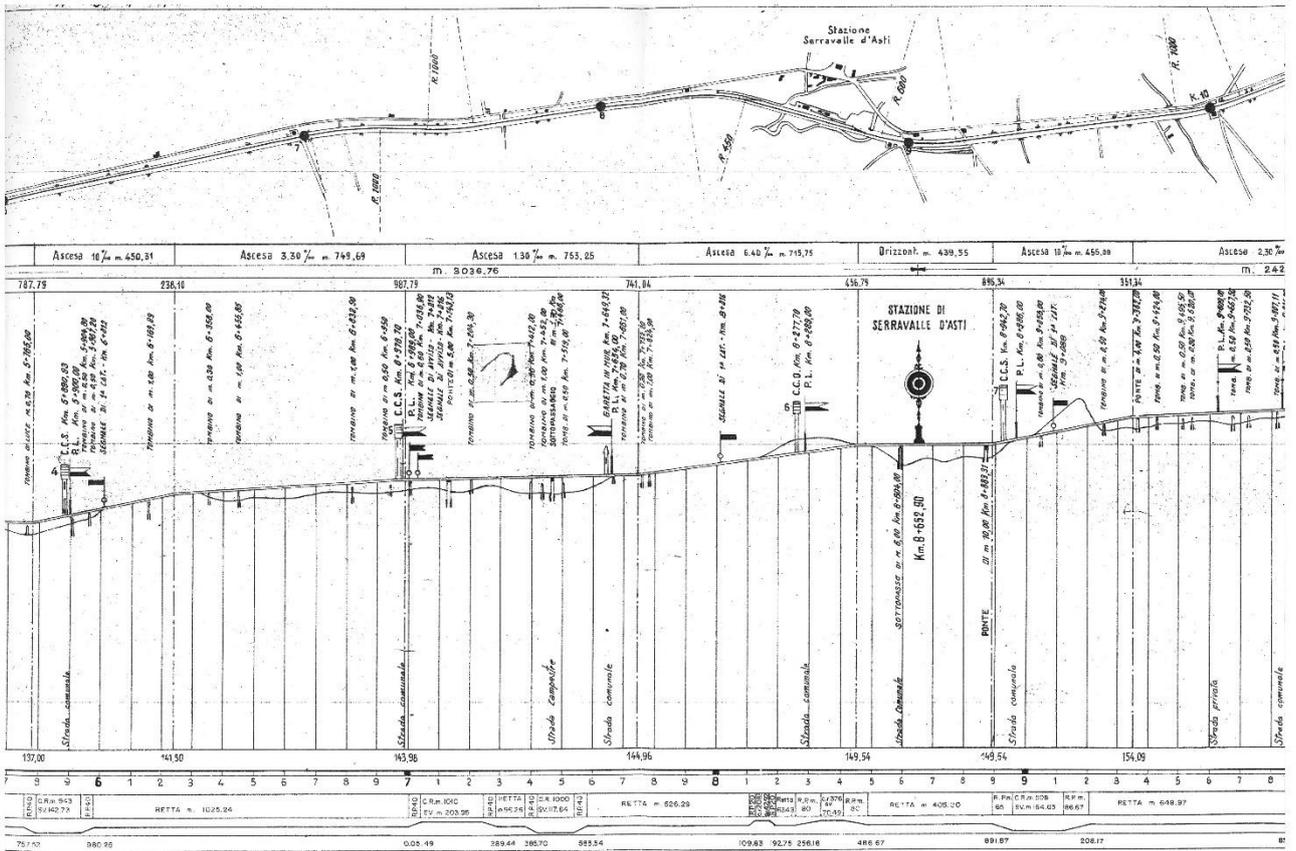
SCALE

Planimetria . . . . . 1:10000

Profilo . . . { per le distanze 1:10000  
                  { per le altezze 1:500

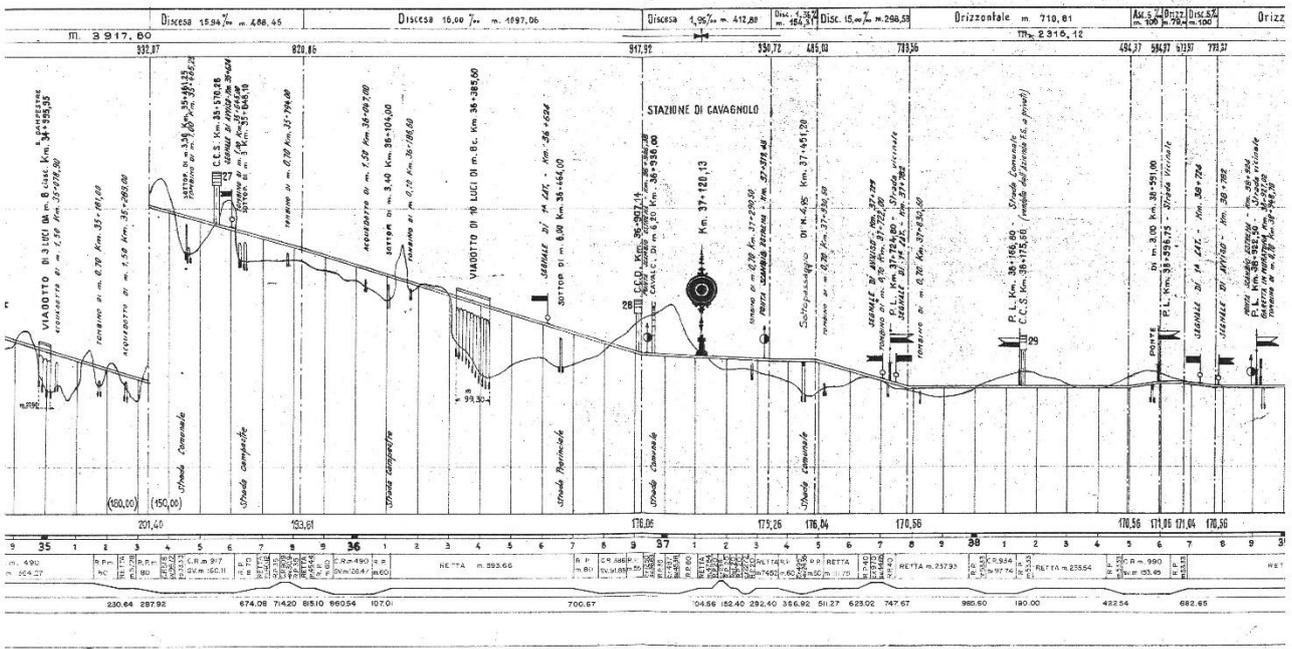
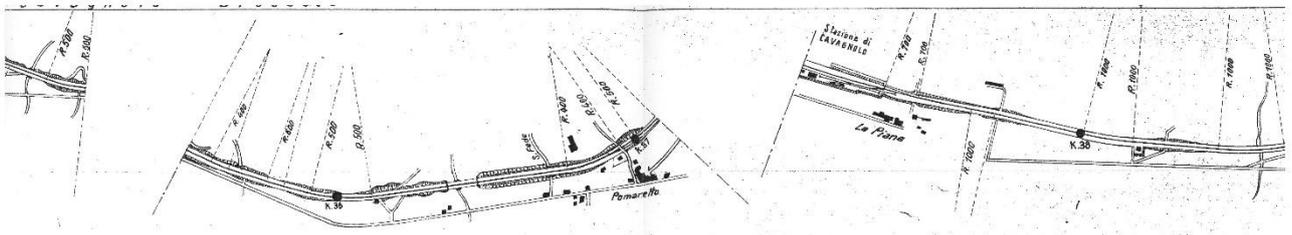
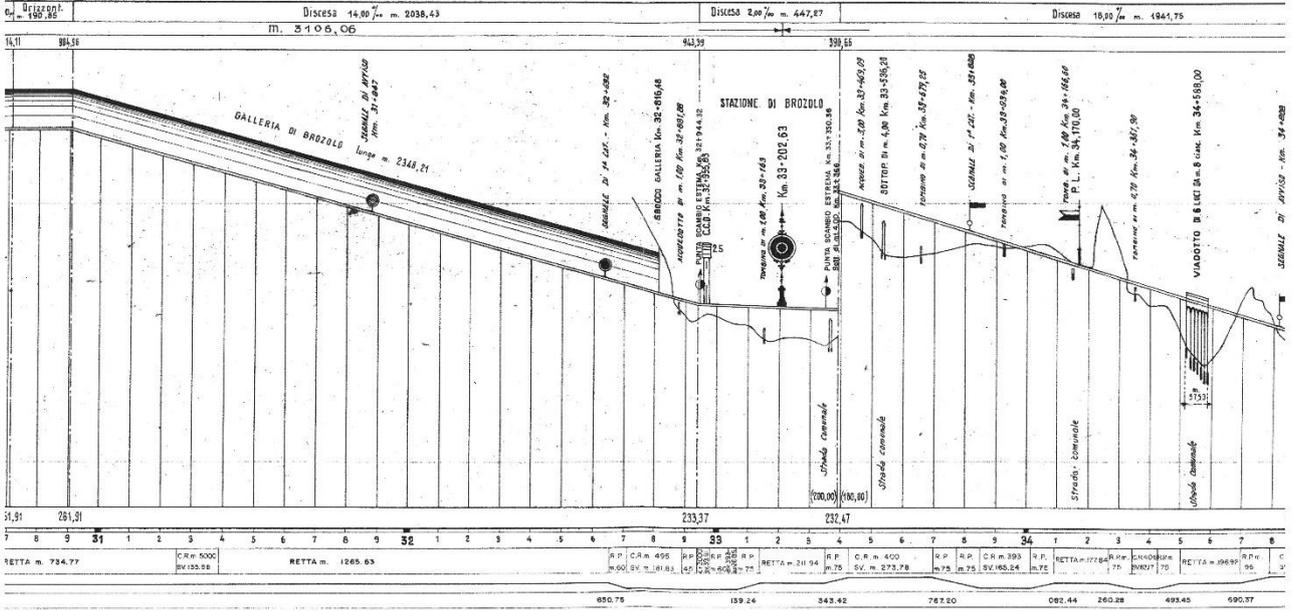
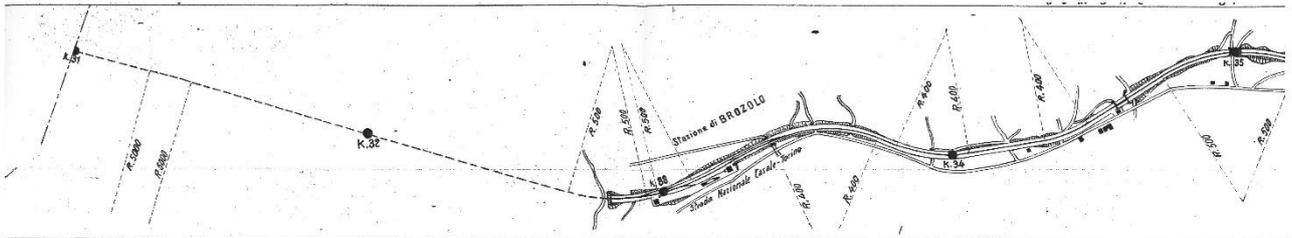
---















## I FABBRICATI DELLA FERROVIA ASTI-CHIVASSO

Gli edifici costruiti lungo la linea ferroviaria (stazioni, fermate, magazzini, case cantoniere) sono caratterizzati da uno stile architettonico molto particolare con decori in laterizio a vista, peculiare rispetto a quello tipico delle costruzioni realizzate dalle Ferrovie dello Stato italiane coeve. Lo stile è sobrio e dignitoso e denota accuratezza nella progettazione sia a livello compositivo sia nella scelta dei materiali. Tutti i fabbricati viaggiatori presentano elementi analoghi che, però, sono distribuiti in maniera diversa a seconda della dimensione del fabbricato e della conformazione che questa doveva avere in base, molto probabilmente, all'importanza della località e al traffico previsto.

Per quanto riguarda le stazioni, si possono individuare tre tipologie principali di fabbricati:

- Alla prima tipologia appartengono i fabbricati delle stazioni di Serravalle d'Asti, Chiusano-Cossombrato, Brozolo, Lauriano, San Sebastiano Po. La torre del fabbricato è posizionata al centro, l'ingresso è lato strada, vi sono quattro archi-finestra sul fianco del fabbricato. L'edificio si caratterizza per una certa simmetria, il magazzino merci, di piccole dimensioni, è poco lontano dalla stazione.
- Alla seconda tipologia appartengono i fabbricati delle stazioni di Montechiaro d'Asti, Montiglio-Murisengo, Cocconato, Cavagnolo-Brusasco. La torre del fabbricato è posizionata su uno dei due lati, quasi sempre a destra (osservando dal lato strada), tranne nella stazione di Cocconato dove la torre si trova a sinistra.
- Alla terza tipologia afferiscono i fabbricati di Cunico-Scandeluzza e Settime-Cinaglio-Mombarone. Sono edifici di piccole dimensioni, con il magazzino merci attaccato al fabbricato viaggiatori.

Le stazioni presentano al piano terreno i locali di servizio e al piano superiore l'alloggio a disposizione del capostazione. I servizi igienici per i viaggiatori sono quasi sempre collocati in un edificio di modeste dimensioni staccato dal corpo del fabbricato principale e decorato con uno stile simile in laterizio.

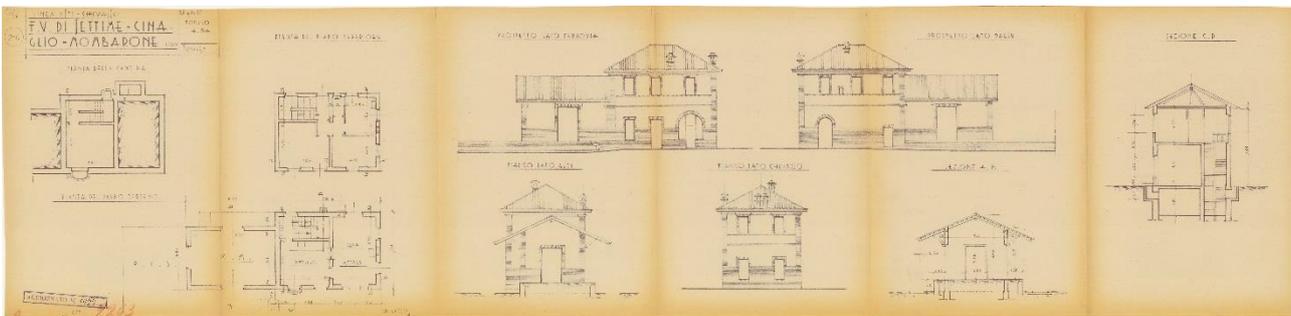
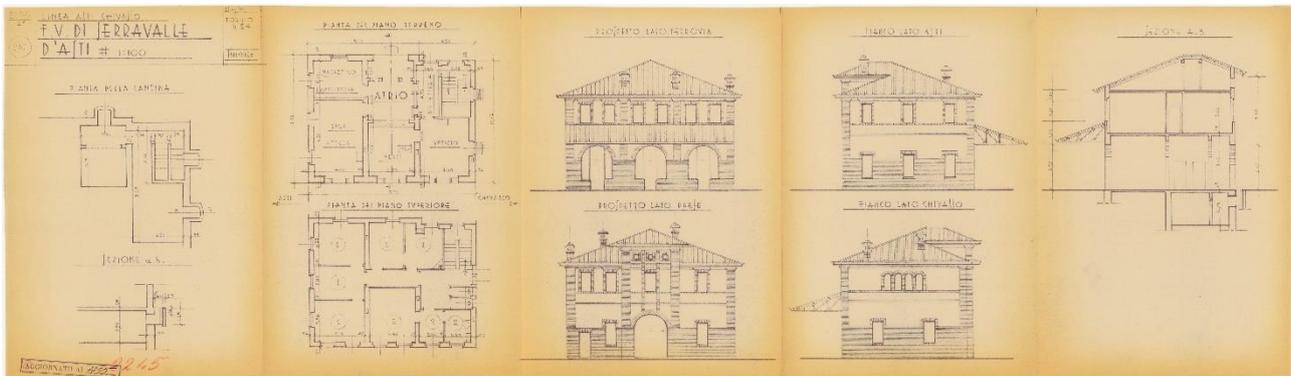
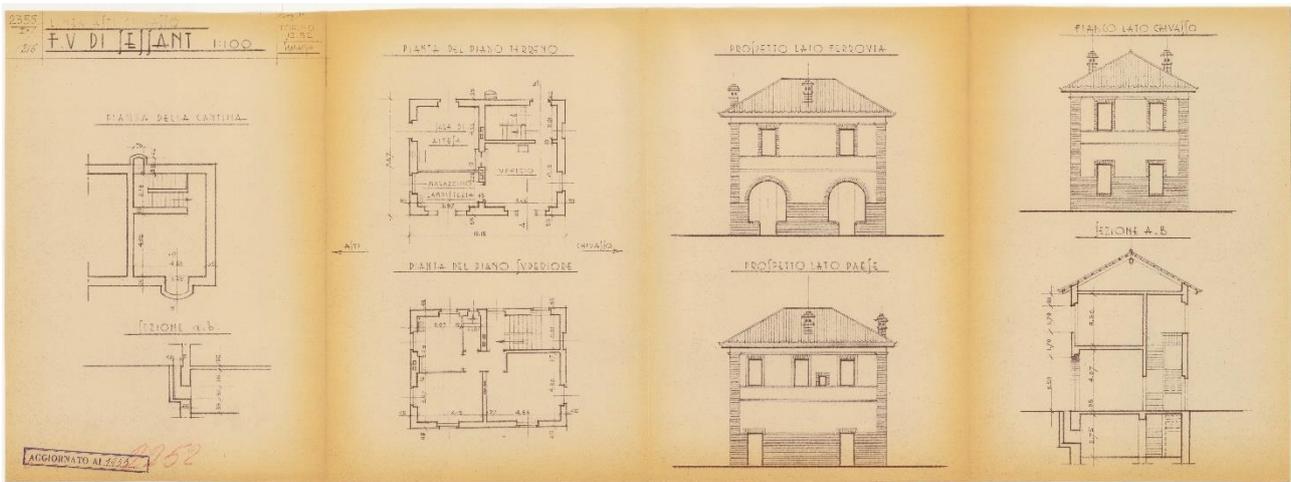
Le fermate di Cocconito-Bonvino, soppressa nel 1963 come potrete scoprire dai documenti esposti in vetrina, e di Sant'Anna-Robella, attivata nel 1937, erano originariamente delle case cantoniere e presentano, pertanto, caratteristiche architettoniche diverse rispetto alle altre stazioni.

I fabbricati adibiti a scalo merci sono a pianta rettangolare, quasi sempre (come a Montiglio-Murisengo) separati dal fabbricato viaggiatori, di dimensioni differenti a seconda del volume di traffico che si prevedeva nelle singole stazioni.

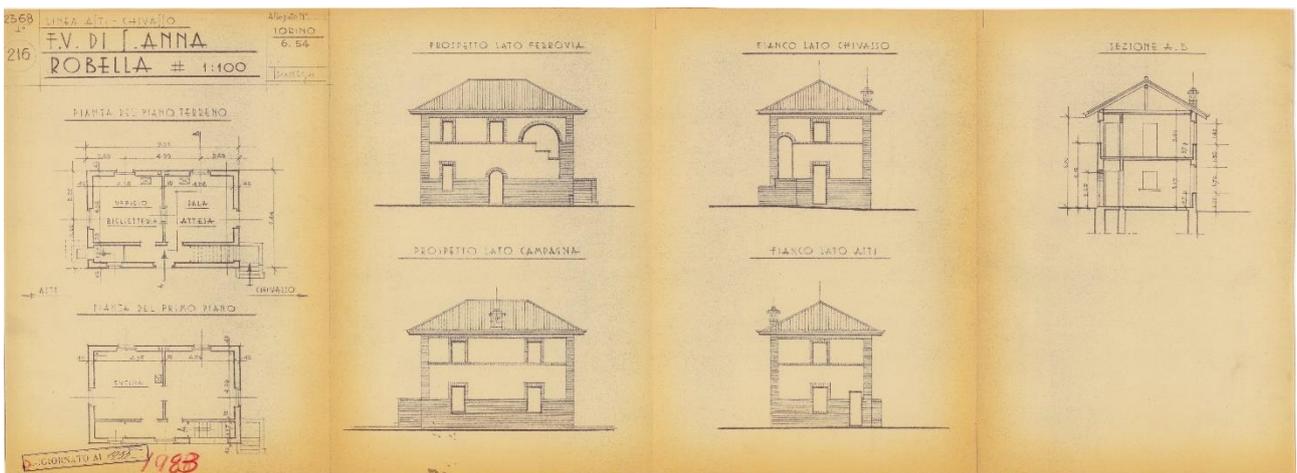
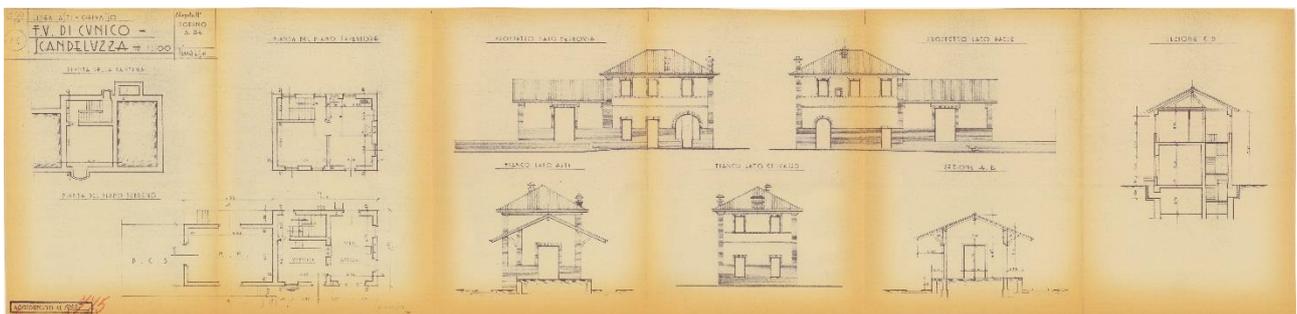
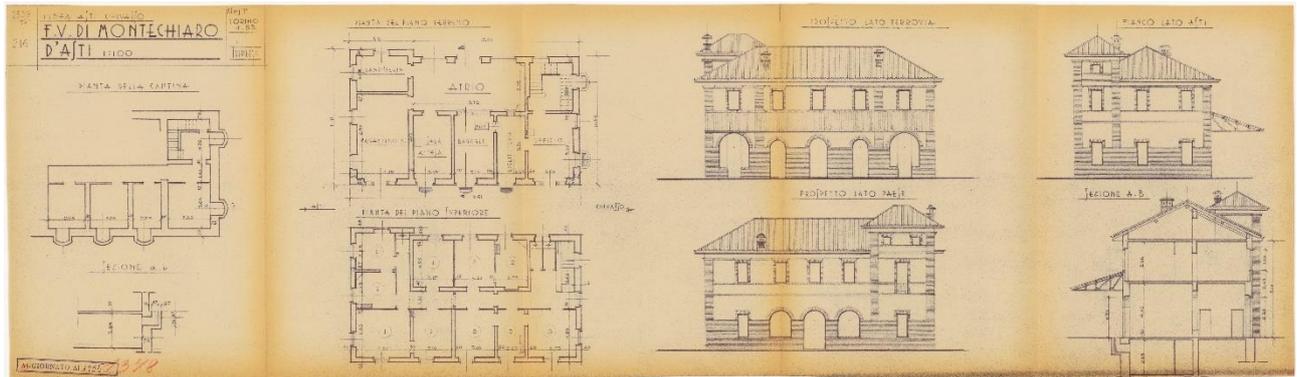
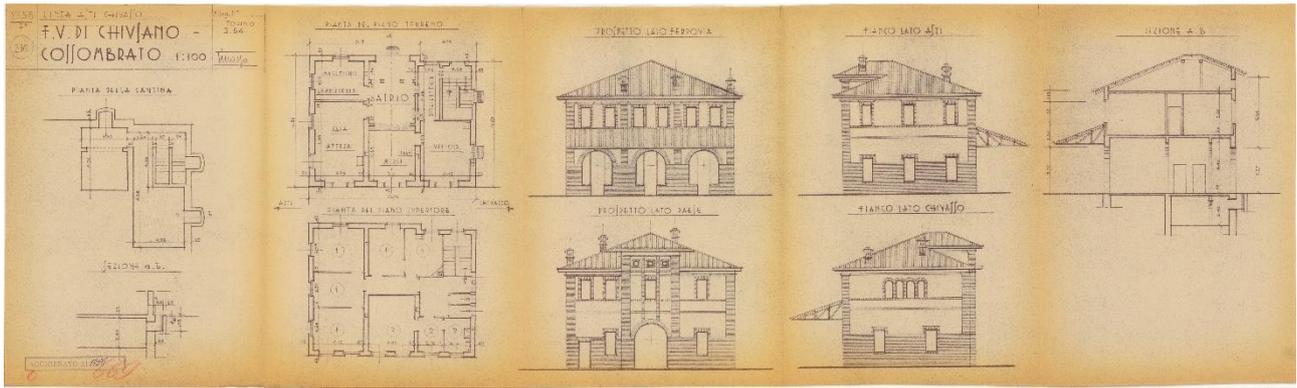
L'arredo delle stazioni era limitato all'essenziale: una fontanella, la pompa dell'acqua per il rifornimento delle locomotive a vapore, gli arganelli per la chiusura dei passaggi a livello, le leve per il controllo dei segnali di protezione, i dispositivi di avviso dell'arrivo dei treni. La torre dell'acqua è presente solo nelle stazioni di Cavagnolo-Brusasco e Montiglio-Murisengo.

Lungo la linea erano presenti numerose case cantoniere e caselli per i custodi dei passaggi a livello, in genere a due piani con una scala interna che dal piano terra di servizio portava all'alloggio. Questi fabbricati, posti per lo più lontani dai centri abitati, erano dotati di un pozzo per l'approvvigionamento di acqua potabile e disponevano di un piccolo orto.

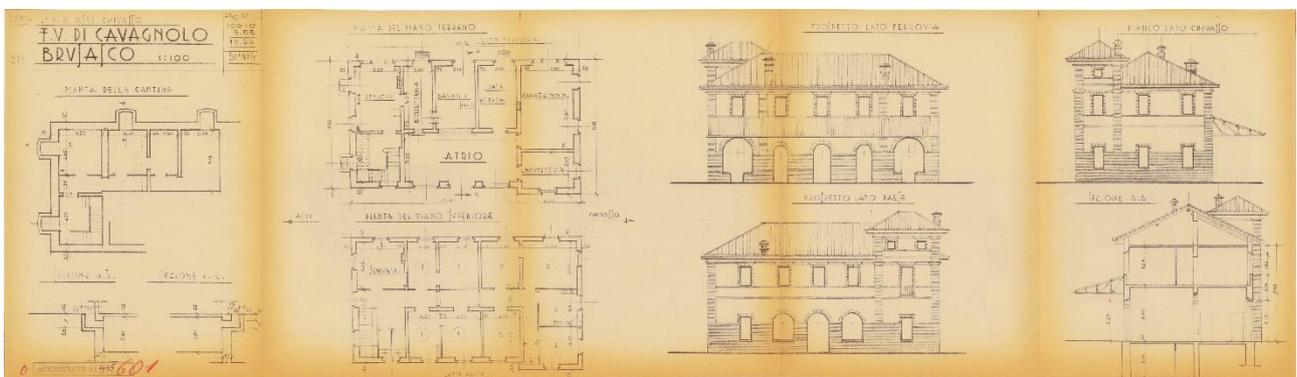
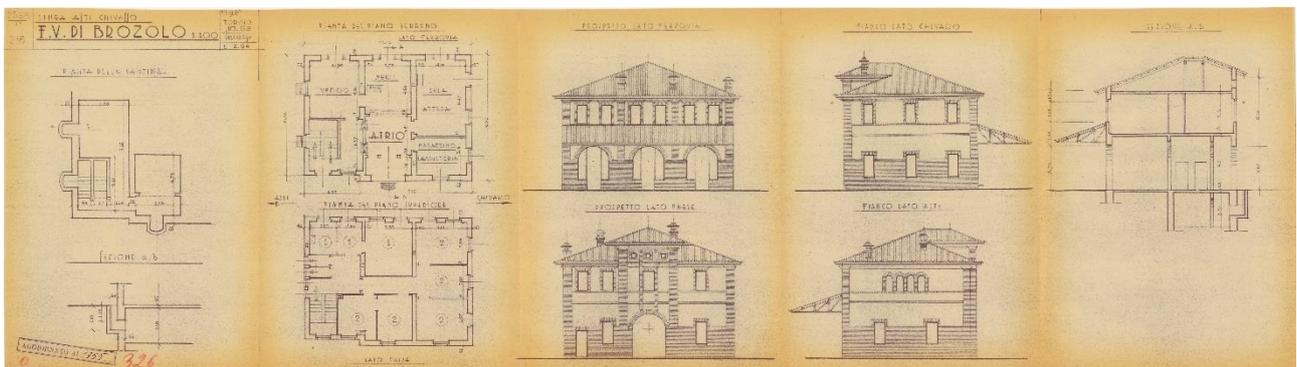
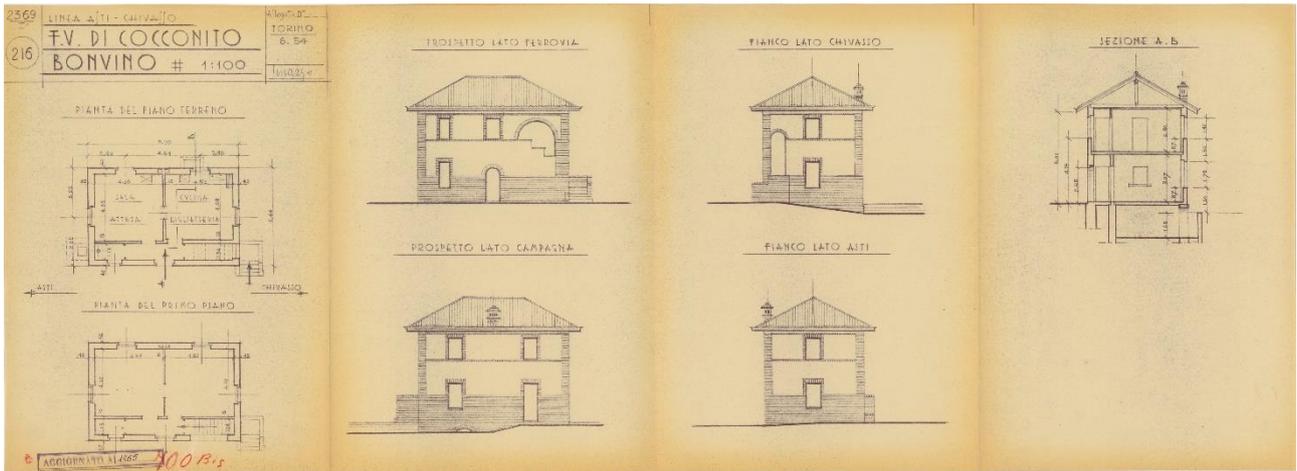
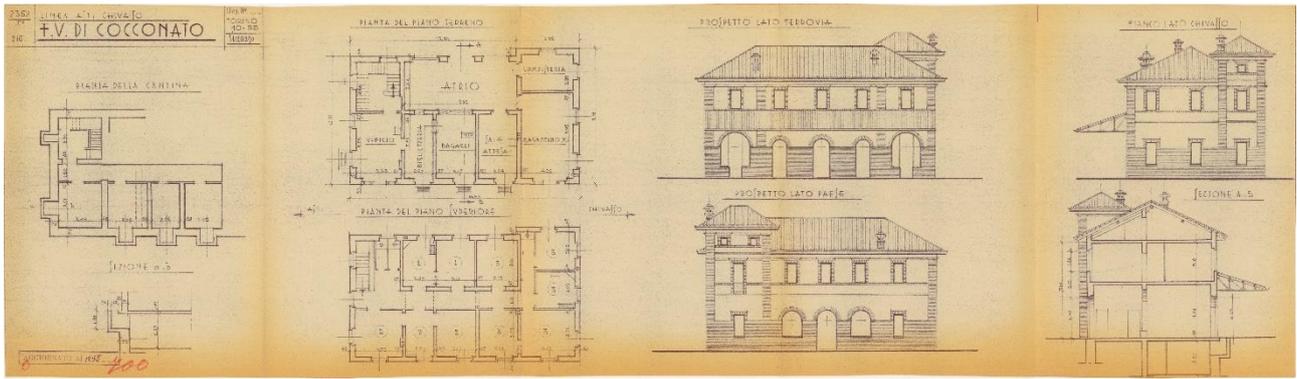
Una particolarità costruttiva dei fabbricati della linea era la copertura, eseguita in tegole a innesto, chiamate "tegole marsigliesi".



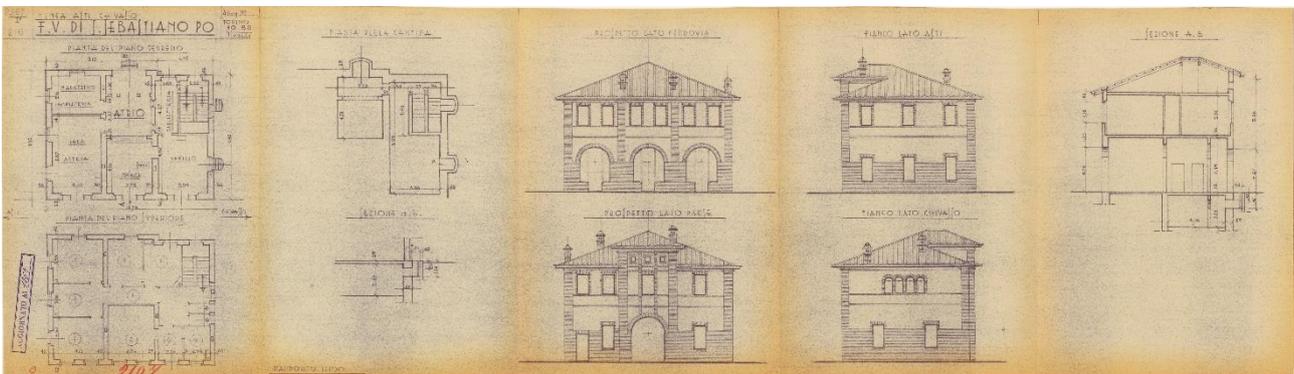
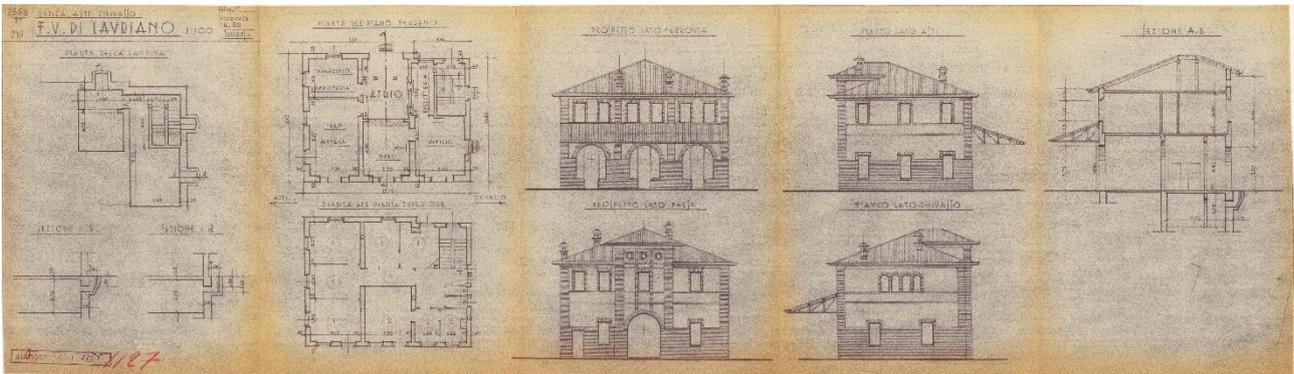
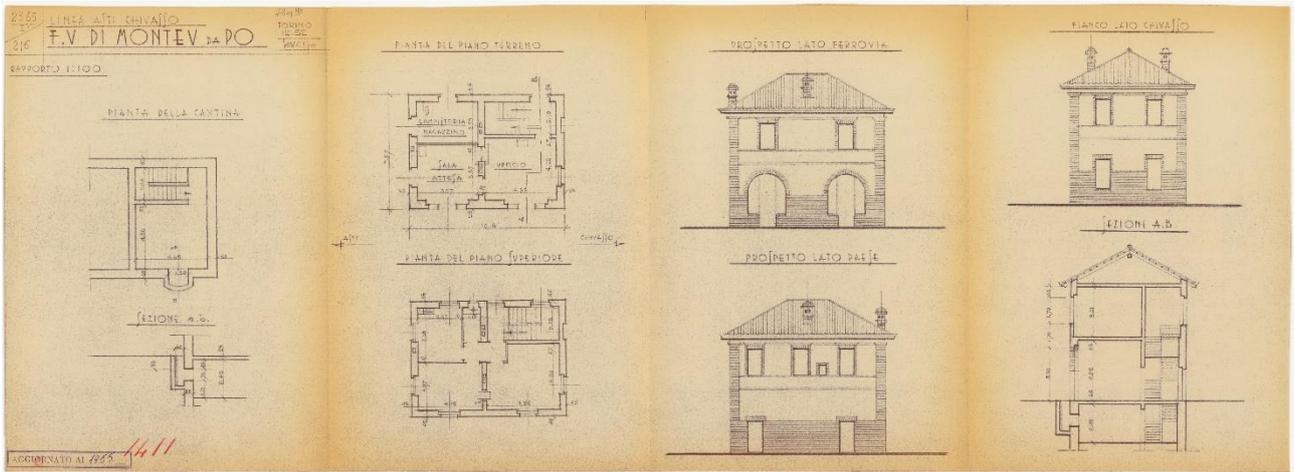
Piante e prospetti delle stazioni della ferrovia Asti-Chivasso, anni '50. Con marchio del copyright Archivio Fondazione FS Italiane



Piante e prospetti delle stazioni della ferrovia Asti-Chivasso, anni '50. Con marchio del copyright Archivio Fondazione FS Italiane



Piante e prospetti delle stazioni della ferrovia Asti-Chivasso, anni '50. Con marchio del copyright Archivio Fondazione FS Italiane



Piante e prospetti delle stazioni della ferrovia Asti-Chivasso, anni '50. Con marchio del copyright Archivio Fondazione FS Italiane

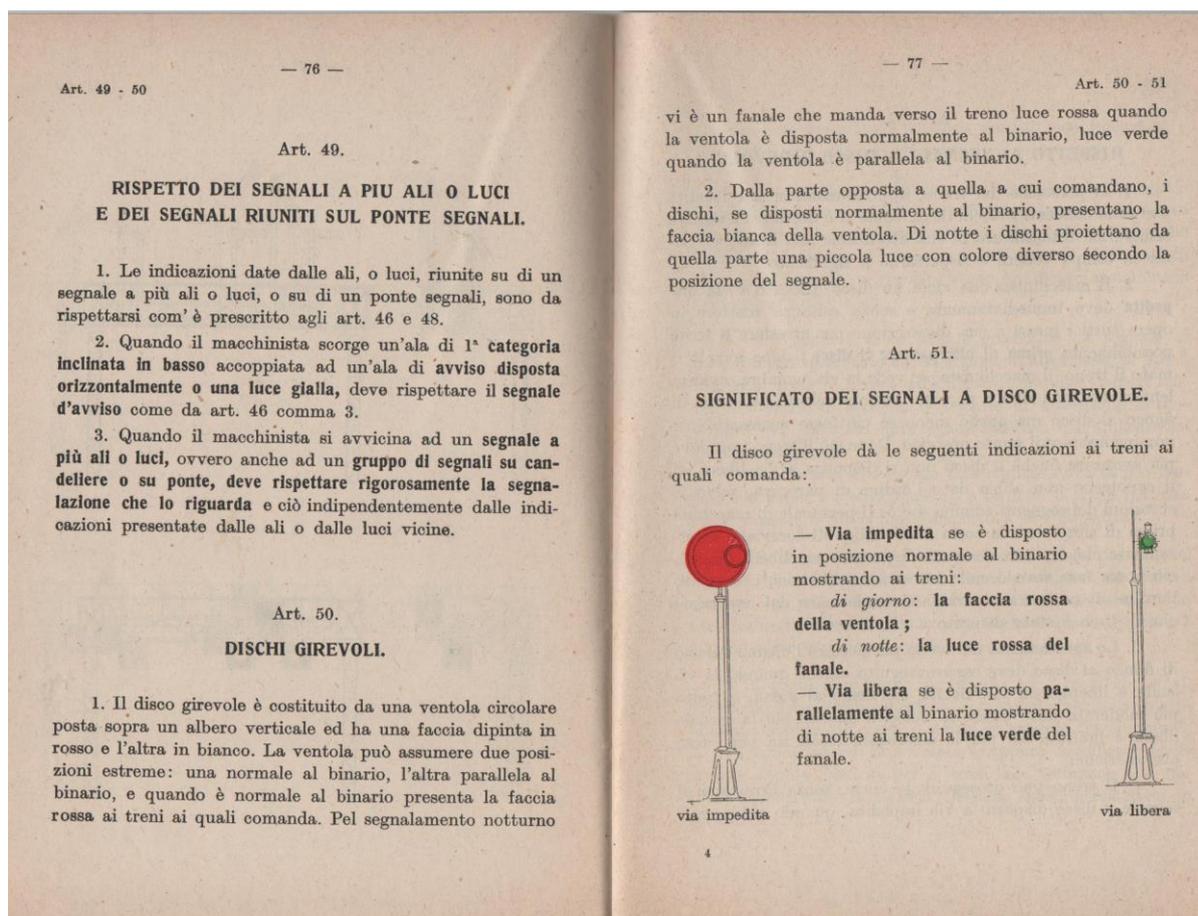
## I SEGNALI

Un altro aspetto interessante che emerge dal confronto delle due planimetrie-altimetrie è la differenza nel sistema di segnalamento della linea ferroviaria.

Balza agli occhi nell'immediato la mancanza di segnalamento in galleria all'interno della stazione di Brozolo nella planimetria-altimetria più antica: in quella moderna, invece, sono presenti un segnale di avviso e un segnale di prima categoria.

Inoltre, nel documento più moderno incontriamo i segnali di avviso e di prima categoria attualmente utilizzati sulla rete ferroviaria italiana, mentre in quello più antico troviamo descritti dei segnali ormai in disuso che, facilmente, risulteranno estranei a chi non conosce gli aspetti più tecnici delle ferrovie italiane.

Al km 6+862, ad esempio, incontriamo un disco di seconda categoria, al km 27+442 un semaforo d'avviso, al km 27+852 un semaforo di prima categoria. Questi segnali, oggi quasi del tutto scomparsi, regolavano, insieme ad altri, fino a qualche decennio fa la circolazione sulla rete nazionale. Grazie ad un prezioso "Regolamento sui segnali" pubblicato dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato a Firenze nel 1940, possiamo scoprire che aspetto avevano e come funzionavano questi segnali.



Ministero delle Comunicazioni-Ferrovie dello Stato, Regolamento sui segnali – edizione 1940, Firenze, Civelli, 1940

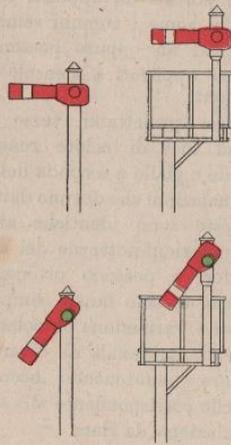
### A) Semafori

1. I semafori ad un'ala sono costituiti da un albero verticale che porta alla sinistra, rispetto alla direzione dei treni ai quali il segnale comanda, un'ala che può di massima assumere due posizioni: una orizzontale e l'altra inclinata in basso di circa 45 gradi; sull'albero è situato pure un fanale che di notte manda verso il treno luce diversa a seconda della posizione assunta dall'ala.

Art. 44

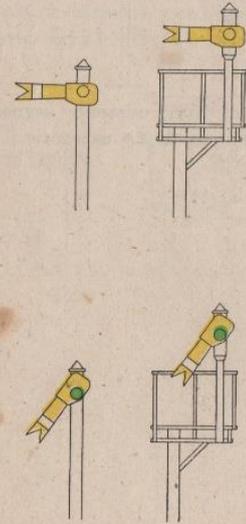
2. Le ali dei semafori possono essere di 1.<sup>a</sup> categoria, di 2.<sup>a</sup> categoria o di avviso.

3. L'ala semaforica di 1.<sup>a</sup> categoria è rettangolare; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in rosso con una striscia verticale bianca e non porta alcun numero; il fanale corrispondente dà luce rossa o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.



Art. 44

6. L'ala semaforica di avviso ha l'estremità foggiate a coda di pesce; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in giallo con una striscia verticale bianca. Il fanale dà luce gialla o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.



Ministero delle Comunicazioni-Ferrovie dello Stato, Regolamento sui segnali – edizione 1940, Firenze, Civelli, 1940



Scannerizzando questo QR code è possibile visionare un video esplicativo sul funzionamento dei segnali semaforici

## L'OSTERIA "AI BINARI"



In questa sezione raccontiamo la storia della raffinata osteria «Ai binari», per ricordare simbolicamente le osterie e i locali che sorsero in molte stazioni della Asti-Chivasso soprattutto dopo la sospensione del servizio.

Claudio e Mara Bione hanno aperto l'Osteria «Ai binari» nel dicembre del 1998, dopo una intuizione di Claudio, che ci racconta: «Prima di aprire l'attività, vendevo pneumatici e, tra un giro e l'altro, avevo messo gli occhi sulla suggestiva stazione di Settime-Cinaglio-Mombarone, al tempo abbandonata da alcuni anni. Dopo una lunga ricerca per capire a chi rivolgersi nelle Ferrovie dello Stato per poter affittare il locale, alla fine uscì un bando pubblico e, insieme a Mara che già da tempo aveva il progetto di aprire una attività di ristorazione, riuscimmo ad ottenere l'affitto dei locali al piano terra. Fu un periodo duro perché le condizioni contrattuali non erano molto favorevoli e il locale

aveva bisogno di una complessa ristrutturazione, tutta a nostro carico; inoltre, fummo costretti due volte a sospendere i lavori ma alla fine, dopo tre anni, apriamo la nostra osteria! Eravamo davvero molto orgogliosi del nostro progetto: siamo stati i primi ad aprire una attività in una delle ex-stazioni della linea Asti-Chivasso e, dopo, molti altri ristoratori hanno seguito il nostro esempio. Inoltre, la stazione, abbandonata, era un luogo mal frequentato e degradato, crescevano le piante nel magazzino... Con il nostro lavoro avevamo riqualificato l'area. »

È Mara a spiegarci l'origine del nome: «Mio papà, piastrellista, ci ha aiutato molto durante la ristrutturazione. All'ingresso del locale, davanti al bar che era originariamente l'ufficio del capostazione, un giorno decise di posare due lamelle di ferro, che dovevano dare l'effetto dei binari, e delle traversine di legno con intorno della graniglia, proprio a simulare la sede ferroviaria! Da quell'elemento decorativo, molto efficace, abbiamo deciso di dare il nome al locale». Prosegue poi raccontandoci un po' il carattere peculiare dell'osteria: «Sono sommelier di professione e all'epoca cercai, ovviamente, di trasmettere questa mia passione nell'attività di ristorazione. La scelta di vini era curatissima, il locale era segnalato tutti gli anni sulle principali guide di settore e venivano persone da tutta Europa nel nostro locale. Abbiamo avuto anche clienti famosi, ricordo a memoria Biagio Antonacci, Giorgio Faletti, Claudio Bisio... Già sei mesi dopo l'inaugurazione ho iniziato a proporre delle serate di degustazione chiamate *Itinerari della littorina*, ebbero un notevole successo e riuscimmo a organizzare per anni ben quattro serate al mese. Anche i menù erano studiati per i diversi tipi di clientela: c'era il *Menù della littorina*, con piatti della tradizione e vino a scelta, e il *Menù della littorina allegra* che prevedeva uno studiato abbinamento di vini. C'erano anche molti ferrovieri tra i nostri clienti, e spesso, quando la linea era attiva, le persone arrivavano in osteria con il treno! Il successo era dovuto soprattutto alla scelta di prodotti del presidio Slow Food, che abbiamo sempre usato esclusivamente per preparare i nostri piatti.»

«L'atmosfera del locale era, ovviamente, a tema ferroviario», ci spiega Claudio: «I tavoli si trovavano nell'ex magazzino e nel fabbricato viaggiatori, la cucina nella ex sala d'aspetto, la struttura e le decorazioni del fabbricato erano state mantenute il più possibile originali. L'arredamento era realizzato con cimeli di vario genere: c'erano numerosi cappelli da ferroviere che i clienti, prima o poi, cedevano alla tentazione di indossare; avevamo una tromba da manutentore che veniva regolarmente suonata in occasione del Capodanno, tovaglette ricamate con il nome della nostra osteria, oggetti particolari come gli oliatori utilizzati per la manutenzione degli impianti a filo, e tantissime immagini d'epoca. Sul bancone, poi era esposto un plastico della stazione. Quando la linea era aperta capitava molto spesso che i treni fischiassero passando accanto all'osteria».

Mara ci condivide, tra i tanti, il ricordo delle difficoltà legate al periodo della pandemia: «con le numerose restrizioni, abbiamo pensato di continuare a offrire il nostro servizio, nel 2020 e 2021, allestendo i tavoli all'esterno del locale, direttamente sul marciapiede accanto ai binari! E' stata una bella esperienza, peccato che la linea fosse già chiusa...» e del giorno della riapertura al servizio ferroviario della Asti-Chivasso, il 2 ottobre 2022: «Avevamo chiusa da pochi mesi quando è stata riaperta la linea, ed è stata una bella emozione prendere il treno speciale ad Asti e, arrivati a Settime-Cinaglio-Mombarone, sentirlo fischiare in segno di saluto alla nostra osteria, che per 23 anni ha tenuto in vita la piccola stazione!»

Mara e Claudio, infatti, hanno scelto nel dicembre 2021, per motivi personali, di chiudere il locale. Ora la vita li ha portati a svolgere altre attività, ma conservano sempre nel cuore gli anni trascorsi all'Osteria «Ai binari». Speriamo, con questo racconto, di poter far rivivere un po' di quella magica atmosfera.



*Un'immagine dell'arredamento interno dell'osteria*



Tavoli all'aperto accanto ai binari durante la pandemia

## Osteria "Ai Binari"

*Menù «Linea 40»*  
*Stazione Sassi GTT vs Stazione Settime FS*

VENERDÌ 13 DICEMBRE 2013

**ANTIPASTI**

Saluto dalla cucina con tortino di broccoletti  
e salsa al pomodoro - Carne cruda di fassone -  
Carlo «gobbo» di Nizza con fonduta

**PRIMI PIATTI (a scelta)**

Agnolotti ai tre arrosti - Risotto con porro di cervere e guanciale -  
Gnocchi di farina di farro con toma del gran Paradiso

**PORTATE PRINCIPALI (a scelta)**

Filetto di maialino al pepe verde - Stinco di maiale al forno -  
Stracotto di bue

**DESSERT**

Torta di compleanno  
Caffè

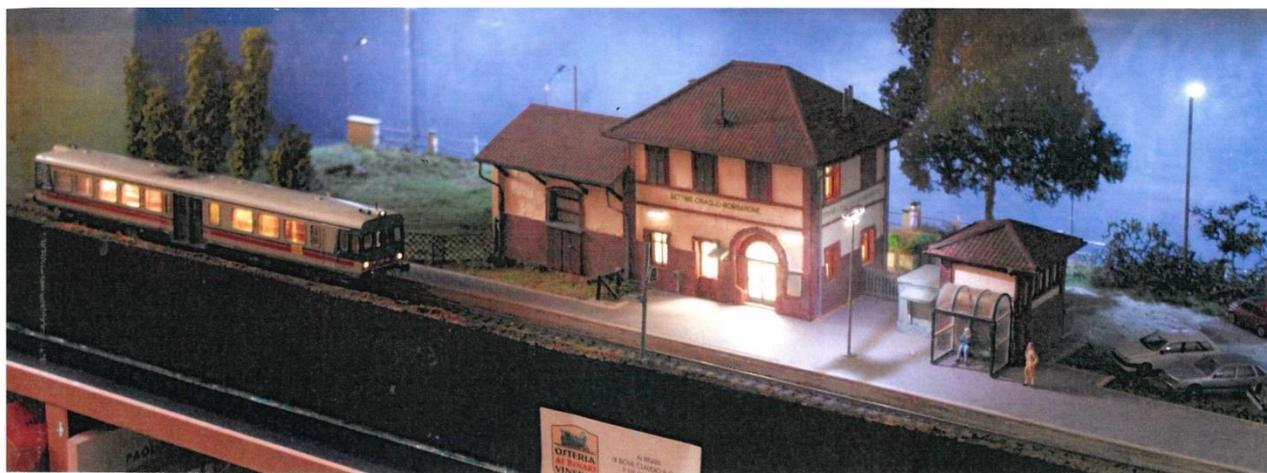
**BEVANDE**

*Vino della Cantina del Capostazione - Acqua naturale e frizzante*

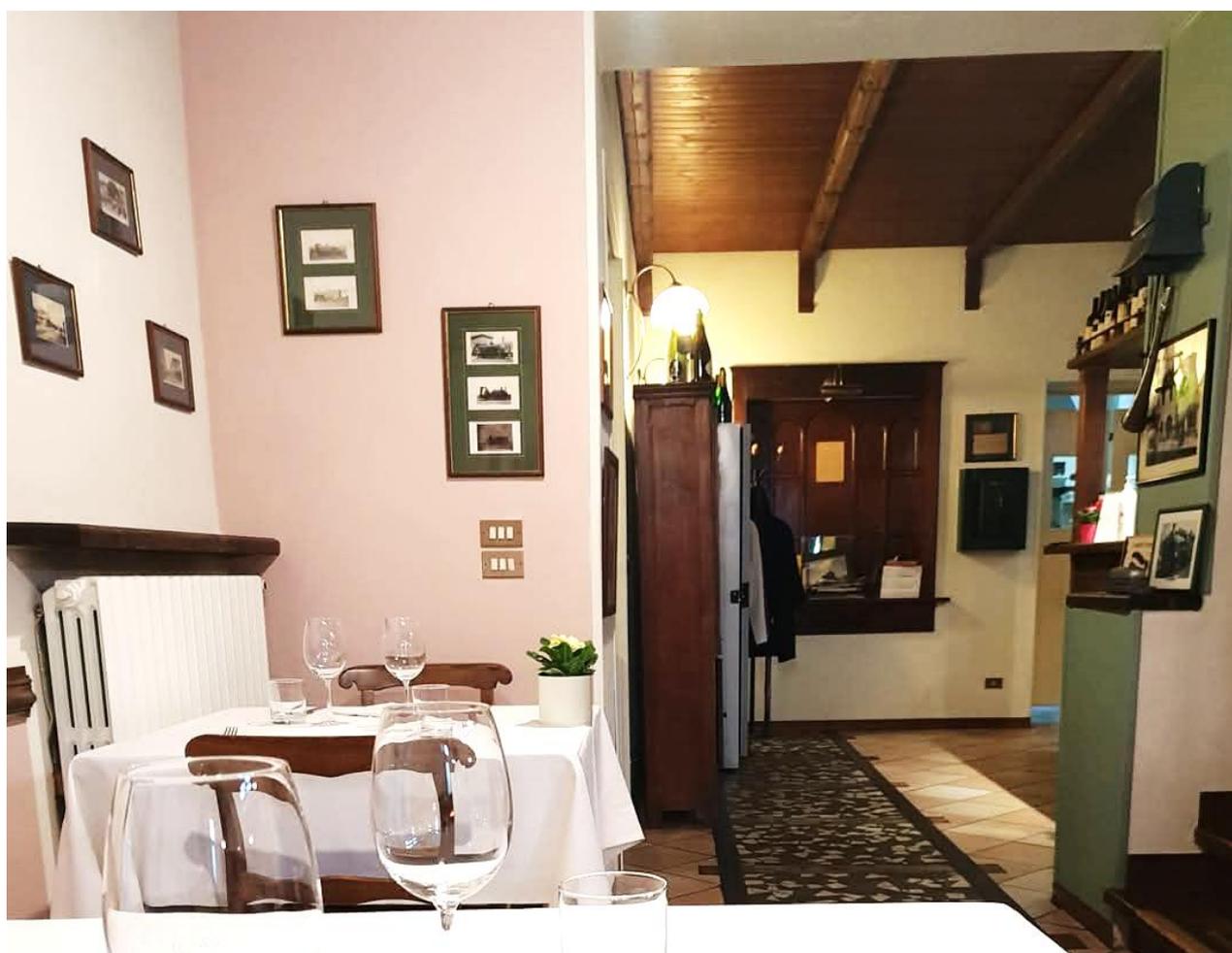
## TEE - TRANSEUROPE EXPRESS



Un menù a tema



*Il plastico che si trovava all'interno del locale, ripristinato e curato da Fabio Genua dopo la chiusura*



*All'ingresso del locale una decorazione a pavimento imitava i binari della linea*

## LA FERROVIA ASTI-CHIVASSO NEGLI OCCHI DI DUE FOTOGRAFI

In questa sezione si possono ammirare alcune splendide fotografie che Willy Ivaldi e Mattero Montesano, appassionati di fotografia, scattarono lungo la linea Asti-Chivasso tra il 1990 e il 1991, poco prima che terminasse l'epoca della Dirigenza Unica. Lasciamoci trasportare in un viaggio d'altri tempi...

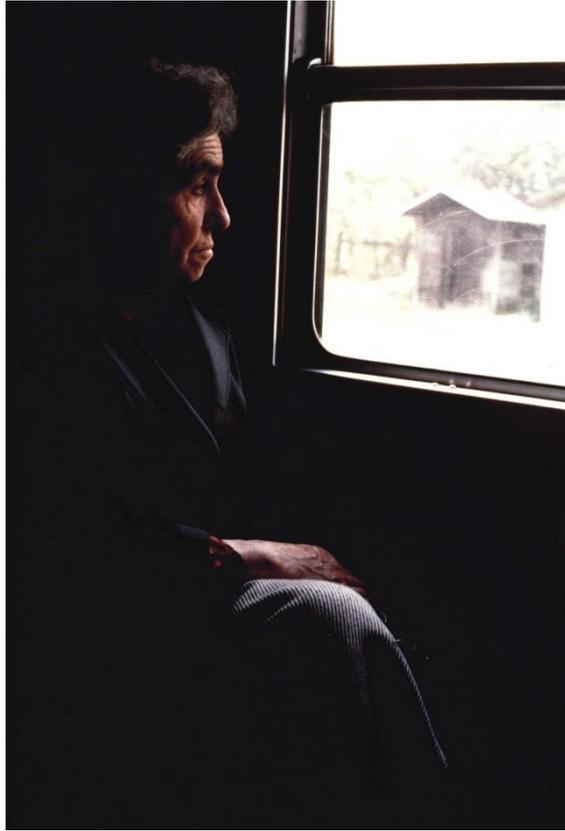
“Si associa facilmente il treno ad un divenire, ad un muoversi, ad un viaggiare in avanti. Qualche volta, però, può portare il viaggiatore indietro nel tempo. È quello che poteva accadere a chi saliva sul treno, che sino a qualche tempo fa collegava Asti con Chivasso. Anche i rapporti tra i passeggeri, i ferrovieri ed il treno sapevano d'altri tempi: tutto era più proprio, come la scrivania arricchita dall'edera. La motrice possente, seppur umana, veniva sbirciata dai bambini; al posto di guida sedeva un ferroviere che non impauriva con la sua tecnologia. Il bigliettaio controllava di persona alle stazioni se tutti erano saliti o scesi. Ricordava ai passeggeri dove scendere, o perché assennati, o perché presi da accese discussioni. Il paesaggio era sempre una scoperta: così uguale... anzi diverso, con i colori che cambiavano con le stagioni. Tra una stazione e l'altra, tra le alture, come appaiono diverse, al variare dei colori, le case, i prati, i filari delle viti. L'inverno sembrava restringere la profondità di campo, l'estate dilatava l'orizzonte di campi di papaveri. E tra le fessure dei cartelli ormai spaccati dal tempo, si poteva leggere il nome di un paese; era come leggere tra le righe di un romanzo d'amore: sfocando la realtà per andare giù, sino al sentimento più creativo. Se è vero che fotografare è come compiere un furto della parte dell'oggetto, allora guardando queste fotografie ed ascoltando profondamente si può sentire ancora il rumore di quel treno, il pensiero di un ferroviere, sentire l'odore del tempo, intuire l'utilità di un'antica leva: manovrare noi stessi il treno. Saliamo, stiamo partendo.”

*Remigio Menarello*

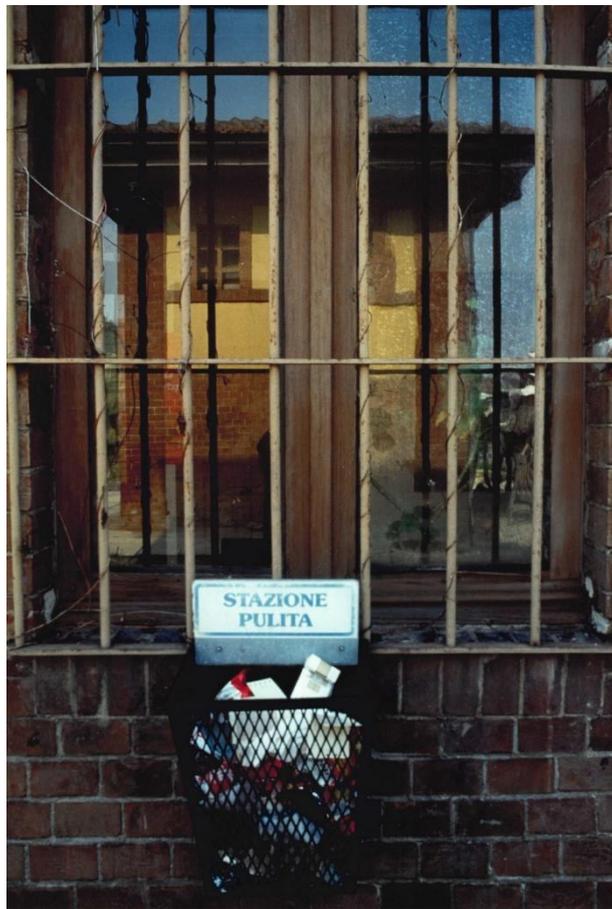








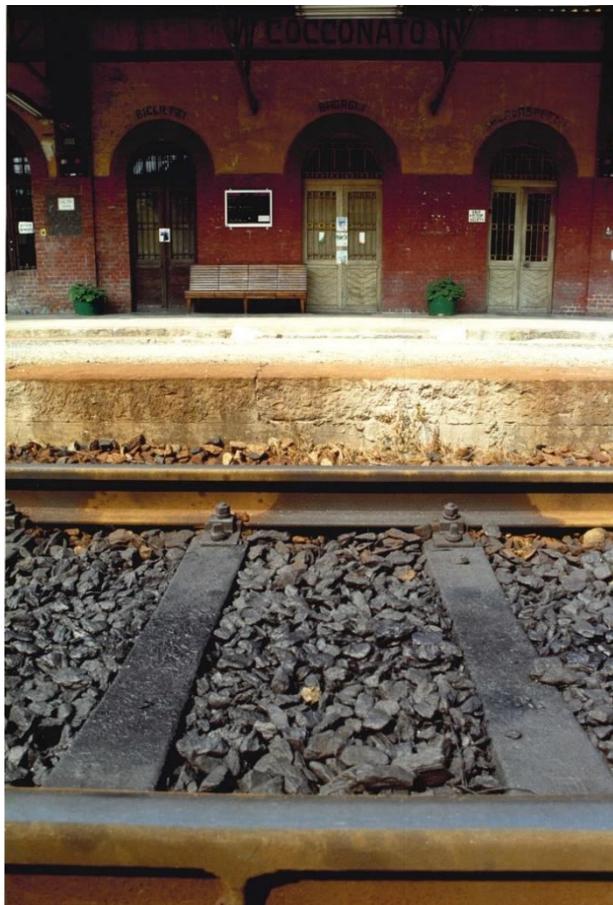




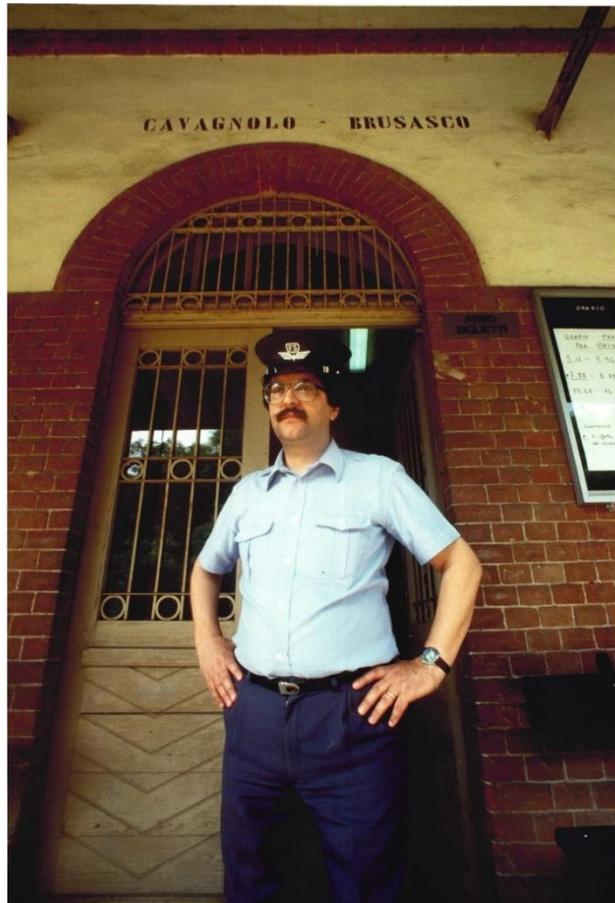














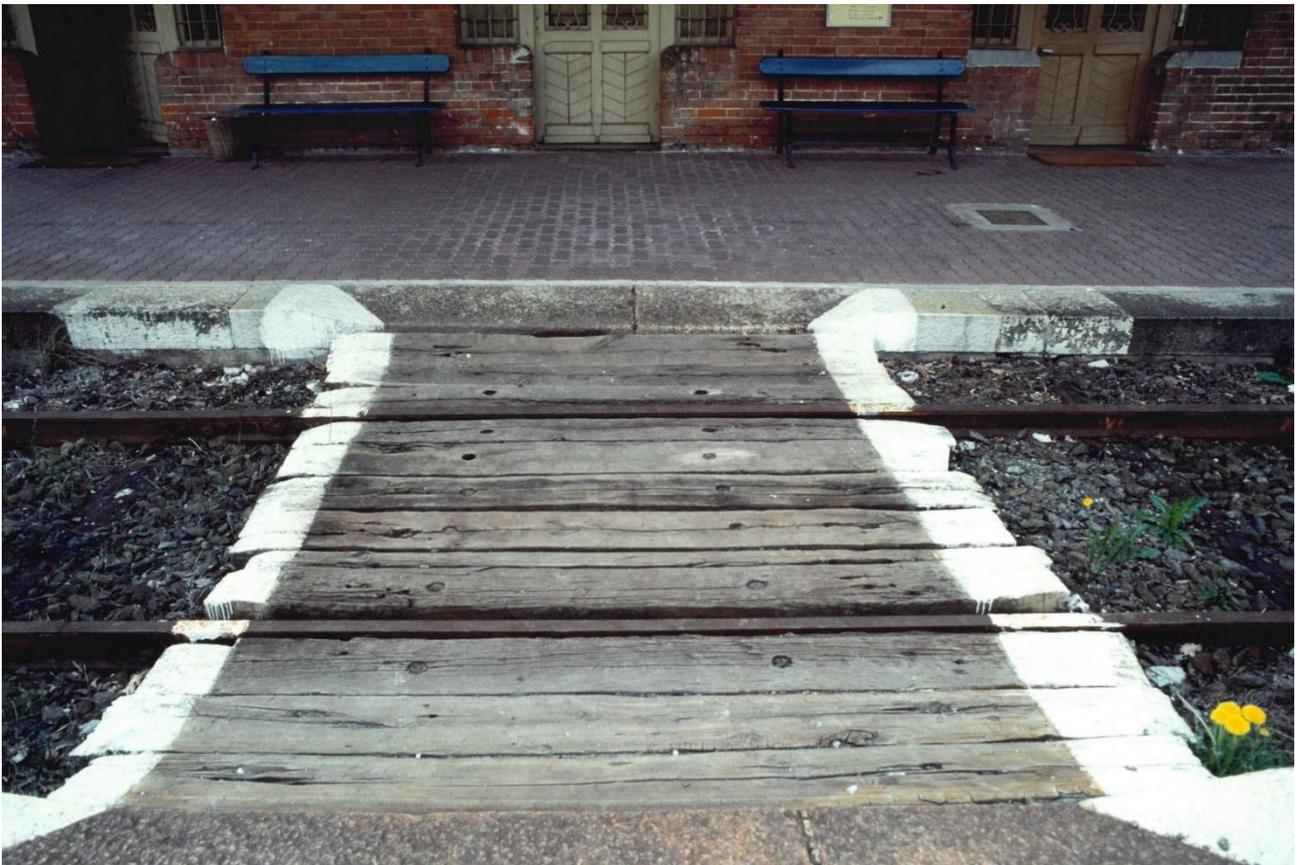










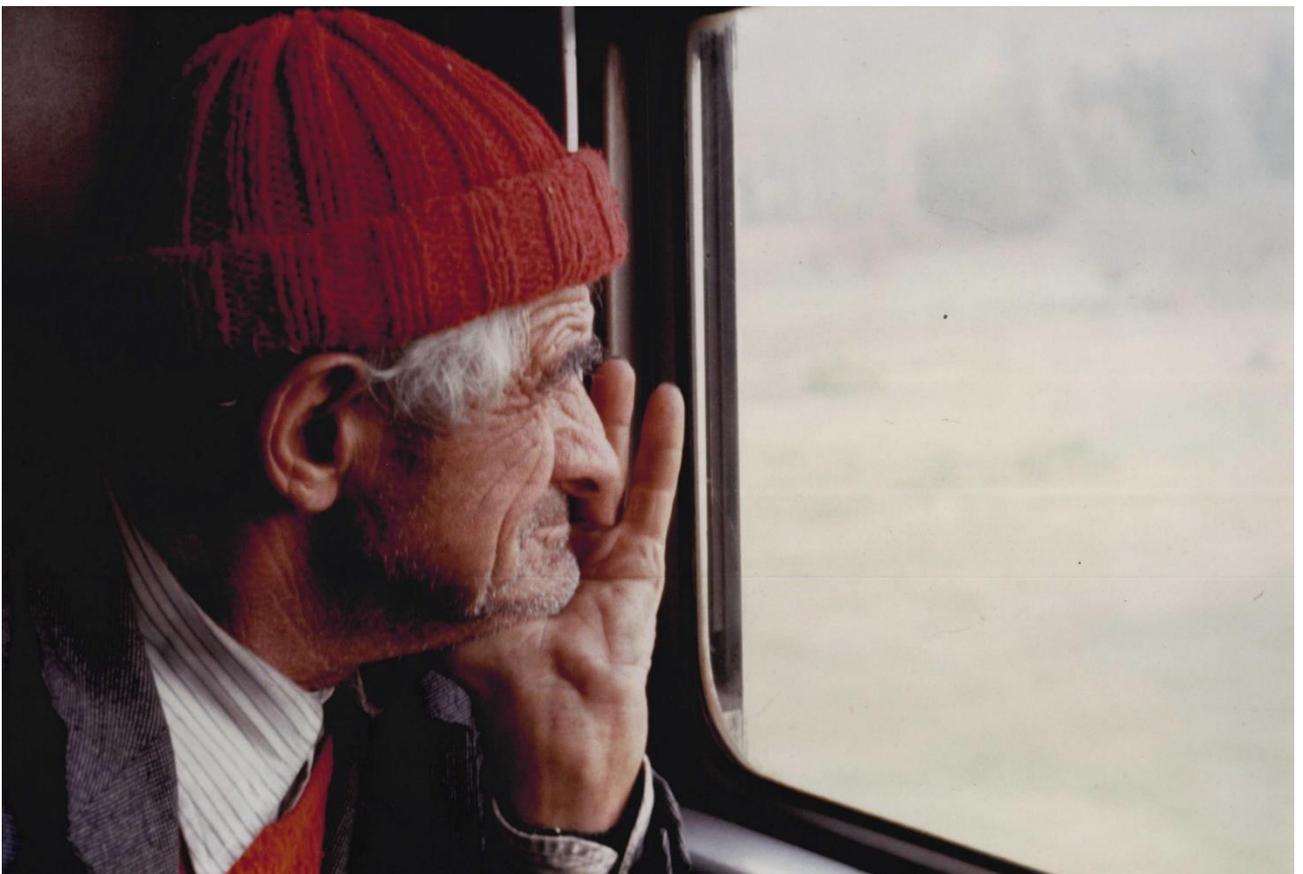














## FONTI ARCHIVISTICHE

ASAT, fondo Archivio storico del Comune Villa San Secondo, b. 159:

- Libretto a stampa del Comitato promotore per la costruzione del tramway Asti-Montechiaro, 1877
- Delibera del Consiglio comunale di Villa San Secondo per la concessione dei sussidi per la costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1909
- Documento relativo alla lite del Comune di Asti verso alcuni Comuni che dovevano pagare i sussidi per la ferrovia Asti-Chivasso e non hanno versato le loro quote, febbraio 1917. .

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Montafia, u.a. n.220: Relazione della commissione incaricata dell'esame delle ferrovie Torino-Casale e Torino-Valle Versa con mappa allegata, 1871.

ASAT, fondo Leggi e decreti del regno d'Italia, vol. 4 del 1879: Legge 5002 del 29 luglio 1879 che autorizza la costruzione di linee ferroviarie di complemento

ASAT, fondo Leggi e decreti del regno d'Italia, vol.4 del 1909: Regio Decreto 290/1909 per l'approvazione della convenzione per la concessione ed esercizio della ferrovia Asti-Chivasso

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 358:

- Autorizzazione del Prefetto di Alessandria che permette all'Ing. Ferdinando Rossi di introdursi nelle proprietà private per eseguire gli studi dei terreni da espropriare per costruire una ferrovia tra Asti e Chivasso, 1898-1899

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119, f. 359: Il Comune di Cossombrato porge le sue rimostranze alle Ferrovie dello Stato chiedendo l'istituzione di una corsa che arrivi ad Asti al mattino presto, risposta delle FS, 1945

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 119 f. 360:

- Rinnovo dei sussidi alla tramvia da parte del Comune di Cossombrato, maggio 1912
- Lettera della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie, 1916

ASAT, fondo Archivio storico del Comune di Cossombrato, b. 18, f. 88:

- Convenzione con le modalità e condizioni per la costruzione ed esercizio della tramvia Asti-Montechiaro, 15 febbraio 1882;
- Volantino a stampa con descrizione tecnica della tramvia Asti- Montechiaro di cui si prevede la realizzazione, 1881
- Lettera manoscritta del Sottoprefetto di Asti che comunica l'autorizzazione per l'apertura provvisoria della tramvia per il servizio passeggeri, 15 settembre 1882
- Lettera del Sottoprefetto di Asti che lamenta sabotaggi alla tramvia, 24 marzo 1883

ASAT, fondo Famiglia Roero di Cortanze, b. 74, f. 2340: Cartolina di Cortanze, fine XIX-inizio XX secolo. Lungo la strada di valle è visibile la vecchia stazione tramviaria.

ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 13 Copia del giornale "L'Orizzonte" del 10 ottobre 1903 con prospetto orario della tramvia Asti-Cortanze.

ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 2: Articolo di giornale riguardante i lavori di costruzione della ferrovia, giornale "Il Cittadino" del 20 agosto 1911

ASAT, fondo Ing. Natale Ballario, b. 2, f. 28:

- Progetto di riparto fra gli enti interessati del concorso a fondo perduto per la costruzione della linea Asti-Chivasso, fine XIX - inizio XX secolo
- Copia della "Gazzetta del Popolo della Domenica", settembre-ottobre 1912
- Menù della colazione offerta da Sutter in occasione dell'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso.
- Copia del giornale "Il Cittadino" del 20 ottobre 1912

ASAT, fondo Tribunale di Asti, serie Atti di società, b. 70: Atti della Società Astese Monferrina di tramvie e ferrovie, 1914-1928.

ASAT, fondo Sottoprefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 8, f.2

- Telegramma riguardante l'istituzione di "posti di conforto" nelle stazioni per i soldati, da inoltrarsi ai Sindaci di Asti e di alcuni comuni del territorio, 1915
- Lettera della Responsabile del Posto di Conforto della Stazione di Asti al Prefetto di Alessandria, 1915
- 

ASAT, fondo Questura, serie Sovversivi e Antifascisti, b. 17, f. 12: Tessere associative del Sindacato Ferrovieri Italiani, 1921-1922, documenti di Lorenzo Cornaglia

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

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 35:

- Dispaccio di servizio FS che denuncia il crollo del ponte sul Bobore, 1948
- Relazione del Prefetto di Asti datata 4 settembre 1948 con resoconto dell'alluvione
- Telegramma del Prefetto di Asti datata 4 settembre 1948 con resoconto dell'alluvione.
- Relazione del 4 settembre 1948 della legione Carabinieri di Asti.
- fascicolo "Alluvione del 4/09/1948", sottofascicolo "Varie": Richiesta di manodopera da parte della ditta Galliano, appaltatrice dei lavori di ripristino della linea.
- fascicolo "Alluvione del 4/09/1948", sottofascicolo "Relazioni e servizi di vigilanza":: Resoconto della visita del Presidente della Repubblica Einaudi ai territori colpiti dall'alluvione.

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 37: Resoconti di azioni di "armati" in alcuni siti della ferrovia Asti Chivasso, 1944-1945.

ASAT, fondo Prefettura, serie Archivio storico di Gabinetto, b. 40, fascicolo "Comitato di liberazione nazionale": Lettera del Comitato di Liberazione Nazionale, sequestrato ad una staffetta partigiana, dove si chiedono informazioni circa i concentramenti di

locomotori in alcune stazioni, tra cui Chivasso, perché si prevede che i tedeschi stiano per abbandonare il Piemonte, 1945.

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 298:

- Lettera del Presidente della Camera di Commercio al Prefetto di Asti contro la soppressione delle linee piemontesi a scarso traffico e mappa della linea ferroviaria Asti-Chivasso, 1959.
- Lettera del Comune di Cocconato al Ministro dei trasporti contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963.
- Raccolta firme degli abitanti delle due frazioni contro la chiusura all'esercizio della fermata di Cocconito Bonvino, 1963.
- *Avviso ad opponendum* relativo a lavori eseguiti dalla ditta Berruti Antonio, contratto di Manutenzione Sistemática Armamento della linea Asti Chivasso, 1974.

ASAT, fondo Prefettura affari generali, b. 299:

- Convenzione per l'istituzione della fermata di S. Anna-Robella, redatta in quattro esemplari, 1937.
- Planimetria con progetto per il raccordo ferroviario tra la Stazione ferroviaria di Asti ed il gasometro comunale, dettaglio con posizione della stazione tramviaria, 1937.

ASAT, fondo Prefettura, serie Affari Generali, b. 302

- Richiesta di occupazione temporanea (datata 11 settembre 1948) da parte delle Ferrovie dello Stato al Prefetto di Asti per deviare la linea ferroviaria Asti Chivasso con la costruzione di un ponte provvisorio.
- Mappa del percorso di deviazione della linea e schema costruttivo del ponte provvisorio allegata alla richiesta di esproprio definitivo dei terreni.
- *Avviso ad opponendum* relativo a lavori eseguiti dalla ditta Quaglia Emanuele nel 1948 per ripristinare i binari dopo l'alluvione, 1949
- *Avviso ad opponendum* relativo a lavori eseguiti dalla ditta Ferrobeton per la ricostruzione del ponte sul Bobore distrutto dall'alluvione, 1955.
- Lettera del Prefetto alle Ferrovie dello Stato contro la soppressione di alcune corse alla fermata di Cocconito-Bonvino, 1952
- Risposta delle Ferrovie dello Stato al Prefetto di Asti a seguito delle proteste contro la soppressione di alcune corse della fermata di Cocconito-Bonvino: l'ente propone di alla comunità di scegliere quali treni faranno servizio alla fermata, 1952

ASAT, fondo Ufficio provinciale assistenza postbellica, b. 77: Orario nazionale ferroviario, edizioni Fratelli Pozzo, 1947: dettaglio; Orario ferroviario Piemonte-Liguria, edizioni Fratelli Pozzo, 1950

ASAT, fondo Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Asti, b. 1: Relazione inerente alla situazione economica della Provincia di Asti, Ottobre 1948.

ASAT, fondo Direzione Didattica di Rocchetta Tanaro, mazzo 4 f. 33: Volantino del soggiorno estivo AIMC a Chatillon nel 1949: da notare l'itinerario ferroviario Asti-Chivasso-Chatillon, 1949.

ASPG, Archivio Basler, b.2, f. 1: Lettera inviata dall'Impresario svizzero Jacques Sutter all'Ing. Paolo Basler per un incarico sulla costruzione di una parte della ferrovia Asti-Chivasso, 1909.

ASPG, Archivio Basler, b.1, f. 16: Progetto di Basler per il viadotto di Brozolo (dettaglio), 1909-1910.

ASPG, Archivio Basler, b.16, f. 1: Progetto di Basler per la stazione di Cavagnolo-Brusasco (dettaglio), 1909-1910.

ASCAT, serie A-P, lettera D, b. 39, u.a. 617: Mappa generale del progetto dell'Ing. Guercio per la Ferrovia Asti-Chivasso .

ASCAT, serie A-P, lettera D, b. 39, u.a. 135: Prima pagina della ricca relazione illustrativa dell'Ing. Guercio per la Ferrovia Asti-Chivasso.

ASCAT, fototeca

- .Fotografie tratte da un album fotografico sulla costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, 1910-1912
- Danni al rilevato ferroviario della linea Asti-Chivasso nei pressi del ponte sul fiume Bobore a seguito degli eventi alluvionali del 1948.

Associazione FerAlp Team.Bussoleno, archivio storico: Lettera delle Ferrovie dello Stato alla Direzione Generale Servizio Impianti elettrici di Torino con proposta di automazione del passaggio a livello al Km 3+462 della ferrovia Asti-Chivasso, 1975

## BIBLIOGRAFIA

- Relazione di studi fatti per determinare il miglior tracciato da seguirsi nella formazione del progetto di ferrovia fra Bistagno, Asti e Chivasso*, Asti, tip. e leg. G. Vinassa, 1876
- Progetto di grande massima per la costruzione di una ferrovia tra Chivasso e Genova*, Nizza-Monferrato, tip. Angiolini Santino, 1879
- Per l'inaugurazione della ferrovia Asti-Chivasso: 20 ottobre 1912*, Asti, Tip. Brignolo, 1912
- Rocca E., *Cenni storici produzione e mercato di Cocconato*, Torino, tip. Baravalle e Falconeri, 1912
- Boselli P., *Commemorazione di Vincenzo Bertolini con note e documenti inediti*, Firenze, tip. Barbera, 1918
- Gatti A., "Il tranvai di Camerano" in *Risucchi*, Milano, Cavallotti editore, 1947
- Ogliari F., Sapi F., *Scintille fra i monti*, Milano, 1968
- Brogiato G., "Le tramvie extraurbane in Piemonte 1875-1914" in *Cronache economiche* n.1-2/1977, pp. 55-57
- Chessa L., *Il circondario di Asti e la ferrovia Asti-Chivasso*, Tesi di Laurea, Università di Milano, Facoltà di Filosofia, rel. Enrico Decleva, A.A. 1978-1979
- Comune di Asti, *Asti-Progetto e costruzione della città: 1848-1918*, Cuneo, L'Arciere, 1981
- Muscolino P., *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, Cortona, Calosci, 1981
- Monteverde F., Signoretto B., *Cartoline delle ferrovie e delle tramvie a vapore 1900-1934*, Cuneo, L'Arciere, 1985
- Cordara A., *Ricordo quel binario: oltre un secolo di immagini ferrotramviarie del Piemonte*, Cortona, Calosci, 1985
- Pianta F., "La tramvia Asti Montechiaro Cortanze storia di un fallimento...", in *I TRE COLLI*, anno IV, 1989 n.7, pp. 3-5
- Mandrino R., *Montiglio nello spazio, nel tempo, nella storia*, Edizioni Amico, 1989
- Giachino L., Ponzo P., Zampicini F., *Cocconato: cartoline di ieri*, Cocconato, Casa Brina editrice, 1990
- Strade ferrate in Piemonte: cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, giornate di studio, Politecnico di Torino, Facoltà di ingegneria 14-15 dicembre 1993 / Museo delle attrezzature per la didattica e la ricerca, Politecnico di Torino, Torino, C.E.L.I.D., 1993
- Guadagno V., *Ferrovie ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, CAFI, 1996
- Baroetto L., e Rosa E., *Ricordi di Lauriano: la lunga storia di un piccolo paese*, Lauriano, Pro Loco di Lauriano-Piazzo, 2001
- Cantamessa L., *Il recupero di competitività ed efficienza delle linee ferroviarie secondarie: proposta di un metodo d'analisi della domanda, delle priorità e degli interventi*, Politecnico

di Milano, Tesi di Laurea in Ingegneria Civile – Sezione Trasporti, rel. Claudio Podestà, correl. Roberto Maja, A.A. 2001/2002

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

Fabiani A., "L'archivio di Paolo Basler: primi elementi di conoscenza", in *Strade di carta, di ferro, di terra. La ferrovia Spoleto - Norcia: viaggio tra documenti, immagini, oggetti*, Norcia, Millefiorini, 2006, pp. 297-305

*Cocconato e dintorni - Immagini di ieri - Il lavoro*, Torino, Il Punto, 2006

*Cocconato e dintorni - Momenti di festa*, Torino, Il Punto, 2008

Dezzani V., Fabris A., *Da linea a rete: metamorfosi e conservazione della strada ferrata Asti-Chivasso*, Politecnico di Torino – Il facoltà di Architettura, Tesi di Laurea in Restauro, rel. Prof. Arch. Romeo, A.A. 2011/2012

Genua F., *Le quattro stagioni della Asti-Chivasso. Ricordi...di viaggio*, Torino, 2021

Ocelli C., Palma R., "Infrastrutture fluviali e mobilità dolce tra turismo e identità: la rifunzionalizzazione della ferrovia Chivasso-Asti" in Belli G., Capano F., Pascariello B. (a cura di), *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione, trasformazione – Raccolta di saggi*, VIII congresso AISU, Napoli, CIRICE, 2017, pp. 1795-1802

Riccardi A., *Binari tra le Langhe e il Monferrato*, Firenze, Edizioni Pegaso, 2021

Riccardi A., *Binari tra risaie e Monferrato – Volume secondo*, Firenze, Edizioni Pegaso, 2021

Genua F., "La ferrovia del Basso Monferrato – Stazioni d'autore – Quasi cento anni di esercizio – In treno e a piedi" in *Tutto Treno Modellismo & Storia* n. 230, maggio 2023, Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, Albano Terme (PD), Duegi Editrice, 2023, pp. 45-59