

FERROVIA DEL MONFERRATO

Ipotesi per un progetto preliminare di ferrovia suburbana al servizio di Asti e del Monferrato Astigiano

di Angelo Marinoni

Sommario

Questo articolo si pone l'obiettivo di sottolineare il ruolo fondamentale della ferrovia nel tessuto economico e sociale di ogni comunità e, in particolare, vuole essere un minimo contributo per la conservazione del patrimonio ferroviario locale che ha dato tanto allo sviluppo dell'Italia e che, sono convinto, tanto possa ancora dare adeguandolo ai tempi in così rapida evoluzione.

Nell'introduzione vengono esposte le ragioni e il contesto geografico del lavoro e, successivamente, viene descritto il percorso e abbozzato l'esercizio con cenni sul materiale. Il lavoro si conclude con qualche ipotesi per il futuro.

INTRODUZIONE

Questo lavoro ha l'ambizione di essere una delle dimostrazioni del ruolo fondamentale della ferrovia nella mobilità sostenibile, nello sviluppo ordinato del tessuto urbano e nella rivalutazione della realtà rurali.

Nell'ottica di contribuire ad un progetto più ampio che porti il trasporto ferroviario locale al ruolo centrale che ha in ogni società evoluta, ho prodotto questa ipotesi di riprogrammazione del servizio ferroviario che insiste sulla città di Asti.

Il contesto geografico nel quale ci muoviamo è la terra di mezzo fra Langhe e Monferrato, nella provincia di Asti: un

territorio carico di fascino i cui panorami sono candidati all'Unesco come patrimonio dell'Umanità.

Le infrastrutture RFI coinvolte sono la tratta Castagnole Lanze - Asti e Asti - Moncalvo, sezione della tratta Asti - Casale Monferrato - Mortara attualmente non esercite su ferro: entrambe le tratte rientrano nella competenza della Regione Piemonte: la Asti - Castagnole è divenuta parte dell'autolinea provinciale (Provincia di Cuneo) Asti - Alba mentre sulla Asti - Casale M.to - Mortara opera un servizio bus di competenza, dall'11 dicembre 2011, della Provincia di Alessandria.

Quella che si ipotizza è una relazione suburbana che partendo da Castagnole delle Lanze raggiunga Asti, la attraversi e si attesti a Moncalvo, sfruttando le infrastrutture esistenti.

Castagnole delle Lanze è un paese di circa 4000 abitanti, non molto popoloso, ma punto di riferimento dei molti borghi limitrofi aggrappati alle colline della bassa Valle Tanaro: terre di pregiati vini e di ferrovie dal profilo altimetrico dolce, ma non banale, con un discreto flusso di traffico verso il capoluogo.

Essa diviene stazione di testa a seguito del cedimento strutturale della galleria Gheresi, sita in comune di Neive, fra Castagnole e Alba, cedimento che ha causato un'interruzione che si protrae e per la quale è istituito un servizio bus a cura della Provincia di Cuneo: questa interruzione spezza la linea RFI Alessandria (Asti) - Cavallermaggiore in due sezioni: Asti - Castagnole Lanze e Alba - Cavallermaggiore.

Le difficoltà tecniche e economiche al ripristino dell'intera tratta consentono e incoraggiano a una speculazione intellettuale su una evoluzione alternativa dell'attuale gestione.

L'altro capo della ipotetica linea è Moncalvo, paese di 4000 abitanti divenuto città nel 1774 per decreto dei Savoia, terra di vino, di colli e di turismo, spesso straniero. Moncalvo ha "perso" il suo treno per una criticità infrastrutturale all'altezza

di Ozzano Monferrato, fra Moncalvo e Casale Monferrato: riportare a Moncalvo il treno non sarebbe solo un beneficio alla Comunità locale, ma un valido strumento per uno sviluppo sostenibile del turismo.

Al centro della tratta c'è la città di Asti, che, ovviamente, necessita di minori presentazioni e che, dal punto di vista dell'esercizio, è punto nodale dei flussi di traffico.

Il percorso

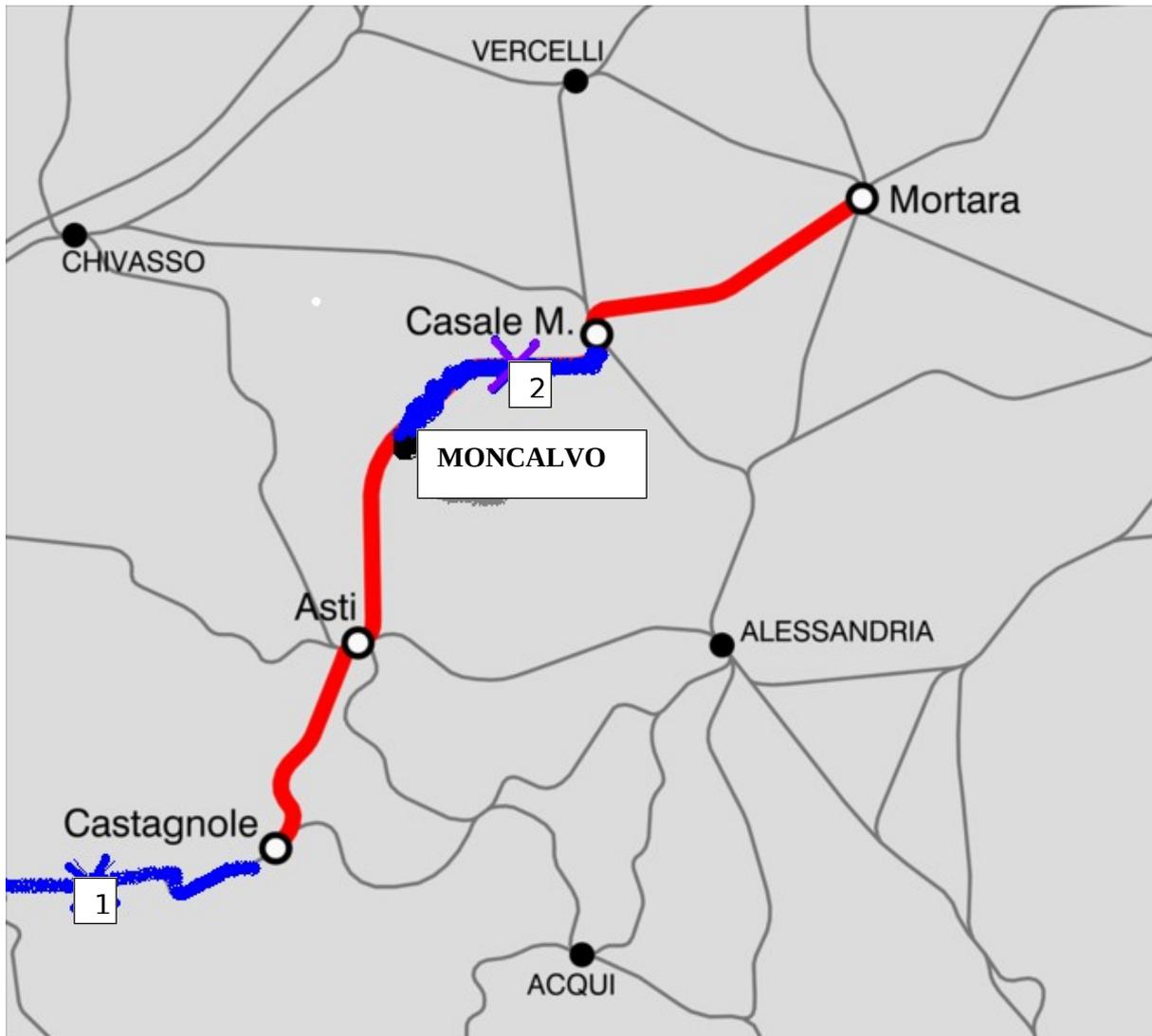
Si rendono necessarie alcune note introduttive al progetto "Ferrovie del Monferrato" che in tedesco suonerebbe *Monferratobahn*, la citazione del nome tedesco ha un significato diverso dalla ricerca stilistica in quanto riprende la tipologia di esercizio presente nelle ferrovie minori tedesche: il riferimento è alla fortunata impostazione che le DB, in collaborazione con il Land Thuringen, hanno dato alle loro numerose ferrovie locali che, per certi versi, sono confrontabili a quelle prese in esame per lunghezza, densità abitativa delle zone attraversate e vocazione turistica: il riferimento è alla Erfurter Bahn e Thuringer Bahn, in Turingia, cuore della Germania.

La MonferratoBahn ovvero "ferrovie del Monferrato" è una linea suburbana aventi per estremi Castagnole delle Lanze e Moncalvo e attraversante la città di Asti.

Bisogna partire da un'idea dell'esercizio superiore alla semplice reintroduzione dell'esercizio ferroviario laddove RFI lo consente: infatti si deve pensare a una reimpostazione di tipo suburbano, volendo pensare alla realtà italiana citiamo Reggio Emilia (le ex linee ACT verso Ciano d'Enza), Modena (Modena-

Sassuolo), Bergamo (Bergamo - Albino), Cagliari (Cagliari - Decimomannu) per citarne alcuni, senza voler ricorrere alle aree metropolitane che sono concettualmente e urbanisticamente differenti dal contesto in esame.

(Figura 1: rete RFI della zona)



Ferrovia suburbana



Autoservizio sostitutivo

Criticità infrastrutturali

1

Galleria Gheresi (sita in Comune di Neive, CN)

2

Galleria Ozzano (sita in Ozzano Monferrato, AL)

Castagnole delle Lanze è capo sud della linea, nodo di interscambio con la ferrovia per Alessandria e punto di coincidenza con le autocorse per Alba.

figura 2. Percorso e sinergie con gli autoservizi

Castagnole Lanze	Motta Costigliole	Isola d'Asti	Molini d'Isola	San Marzanotto	Asti -Via Pisa	ASTI Principale	Asti -PILONE	Asti -M. Teresa	Portacomaro	Tonco	Penango	Moncalvo
---------------------	----------------------	--------------	----------------	-------------------	----------------	--------------------	--------------	--------------------	-------------	-------	---------	----------

Connessioni di stazioni e fermate diverse da Asti Principale

Castagnole Lanze: treno per Alessandria e bus per Alba

Isola d'Asti: bus per Calosso, Canelli e Mombercelli

Asti Via Pisa: linea urbana 1- 2 (adiacente zona Fiera Asti)

Asti Pilone: linea urbana 3

Asti M. Teresa: linea urbana 2

Moncalvo: bus per Casale Monferrato e Alessandria

Lasciata Castagnole delle Lanze la ferrovia sale, imbecca un viadotto divenuto famoso per i suoi 2600 metri su piloti e ferma alla stazione di Motta di Costigliole: fermata dalla discreta frequentazione cui si riferiscono anche paesi confinanti sull'altra riva del Tanaro: un esercizio di tipo suburbano potrebbe e dovrebbe attrarre utenza pendolare. Sarebbe ottimale una contestuale dotazione di parcheggio e biglietteria automatica. Successivamente si raggiunge Isola d'Asti, periferia della città e punto di ingresso della ferrovia nel tessuto urbano; nell'ultimo orario le corse, dopo Isola fermavano ad Asti, mentre in questa ipotesi si prevede la reintroduzione della fermata di Molini d'Isola e San Marzanotto, escluse dal servizio commerciale a partire dal 2003, che non necessitano di lavori, sarebbe possibile pensare a una

convenzione con il Comune di Asti e ASP (società gestrice delle linee urbane) per estendere la validità del biglietto ASP alla tratta ferroviaria e eliminare l'autoservizio che recupererebbe risorse per potenziare il servizio urbano da Borgo Tanaro a Corso Savona per FS principale, centro città e ospedale.

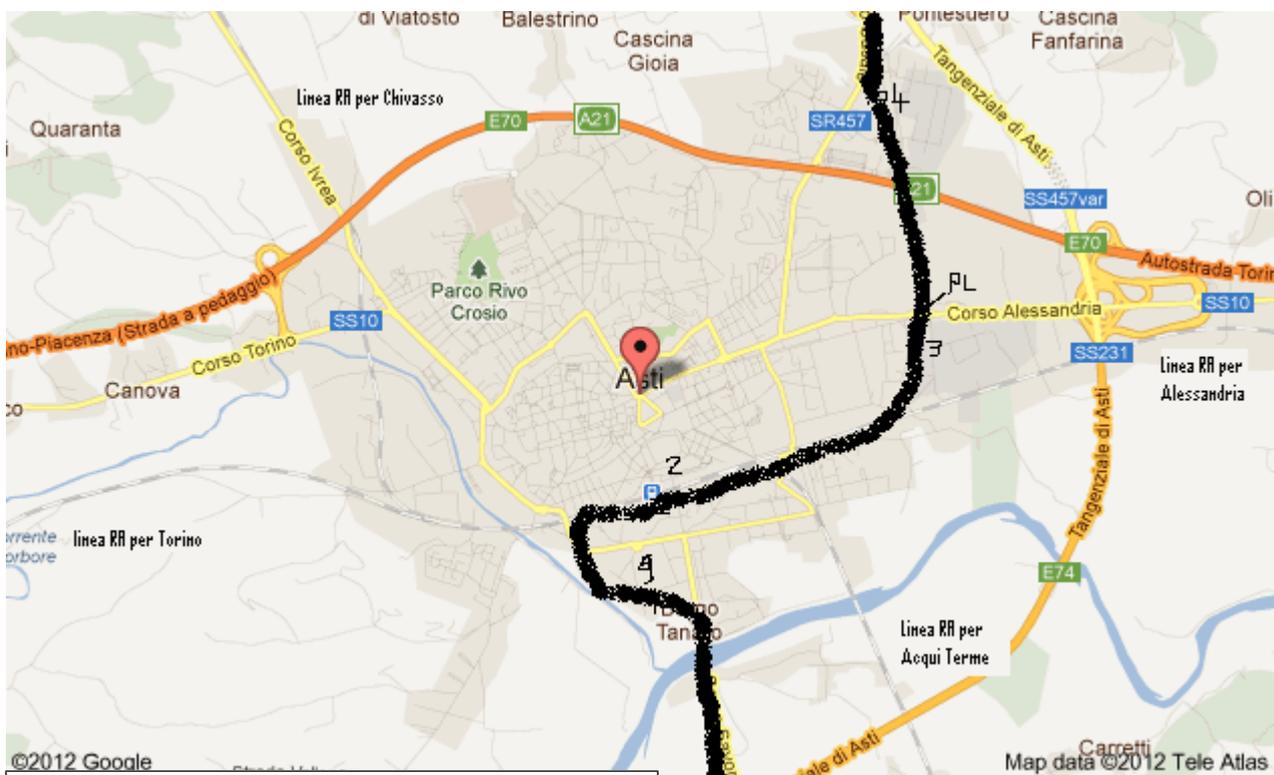
La reintroduzione delle fermate di Molini d'Isola e San Marzanotto consentirebbe una revisione della programmazione degli autoservizi comunali e provinciali, che vivono momenti difficili e rischiano tagli orizzontali alternativi ad una razionalizzazione di un servizio talvolta caotico e inconcludente.

Poco dopo il ponte sul fiume Tanaro può essere prevista la fermata di Asti - Via Pisa: si ipotizza un marciapiede di una ventina di metri di lunghezza poco prima del passaggio a livello dell'omonima Via: sarebbe sufficiente elevare un piccolo riparo sul marciapiede e un paio di metri di asfalto che colleghino la fermata al marciapiede urbano di Via Pisa.

Il treno raggiunge tramite un'ampia curva la stazione principale di Asti, dove deve portarsi sul binario UNO, questo implica un controllo sulle tracce dovendo attraversare tutta la stazione.

Lasciata Asti Principale la linea affianca la relazione principale per mezzo chilometro prima di deviare a sinistra e attraversare la statale 10 tagliando Corso Alessandria e lasciando il quartiere Pilone lato città e la zona industriale lato Alessandria, immediatamente prima del passaggio a livello sulla statale 10 è possibile pensare all'istituzione della fermata Asti - Pilone, altra utile sinergia con il trasporto urbano e nuova occasione di mobilità, nemmeno un chilometro e si può istituire l'ultima fermata urbana: Asti - Madre Teresa di Calcutta, nelle adiacenze di un frequentato centro commerciale e connessa alla medesima via da pochi metri di asfalto.

Fig. 3 Attraversamento della città di ASTI e istituzione delle fermate



- 1 Fermata di Asti - Via Pisa
- 2 Asti - Stazione principale
- 3 Fermata di Asti - Pilonè
- 4 Fermata di Asti - Madre Teresa
- PL passaggio a livello di Corso Alessandria SS10

Da questa fermata la linea riprende l'esercizio della vecchia Asti-Mortara fermando a Portacomaro, Castell'Alfero, Tonco e Penango prima di raggiungere Moncalvo che diventa stazione di testa.

Dal punto di vista infrastrutturale l'impegno richiesto è limitato alla costruzione di tre marciapiedi con relativo riparo e segnaletica antinfortunistica. Non sono previsti attraversamenti pedonali a raso per cui si riducono al minimo le difficoltà e l'impegno economico di realizzazione e manutenzione.

Diventa prioritaria la modernizzazione del passaggio a livello di Corso Alessandria (SS10) dato il traffico dell'arteria attraversata, questo è forse il momento più impegnativo dal punto di vista infrastrutturale.

Nulla cambia nella segnalazione ferroviaria.

L'esercizio e il materiale

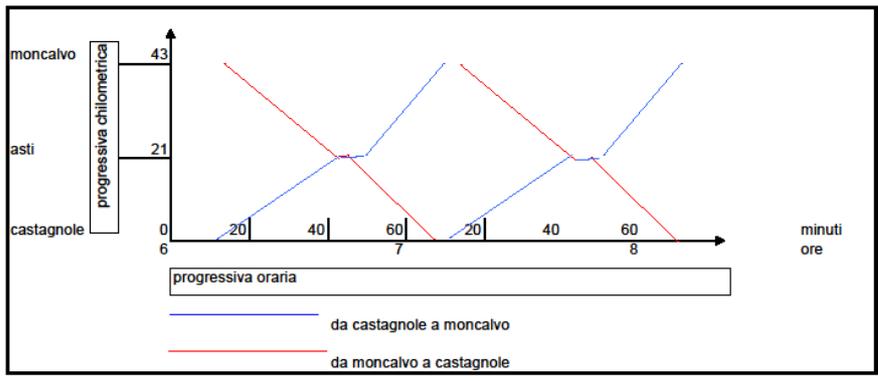
L'impostazione è quella della ferrovia suburbana ad orario cadenzato, le caratteristiche sarebbero quelle di un cadenzamento 30 minuti, ma date le disponibilità economiche e il carattere sperimentale che avrebbe l'operazione si può ottenere un buon risultato con il cadenzamento orario, proposto in figura 4.

Fig. 4 (*orario cadenzato realizzabile con due soli convogli. I due convogli hanno turni macchina ben definiti, dove alternativamente dormono a Asti o Moncalvo*)

ferrovia del monferrato
Moncalvo - Asti - Castagnole Lanze

feriale	←→														
vettura	I	II	I	II	I	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Moncalvo		6.30	7.15	8.15	9.15		11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15
Penango		6.18	7.18	8.18	9.18		11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18
Tonco		6.26	7.26	8.26	9.26		11.26	12.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Castell'Alfero		6.28	7.28	8.28	9.28		11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28	17.28	18.28	19.28
Portacomaro		6.33	7.33	8.33	9.33		11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Asti Madre Teresa		6.36	7.36	8.36	9.36		11.36	12.36	13.36	14.36	15.36	16.36	17.36	18.36	19.36
Asti Pilone		6.40	7.40	8.40	9.40		11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40
Asti Principale a		6.42	7.42	8.42	9.42		11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
Asti		6.52	7.50	9.30	9.55		12.30	12.51	13.52	14.51	15.51		17.52	18.51	19.52
Torino P.M.		7.40	8.40		10.40			13.40	14.40	15.40	16.40		18.40	19.40	20.40
Asti Principale p	5.50	6.50	7.50	8.50	9.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	
Asti Corso Savona		6.53	7.53	8.53	9.53	11.53	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	18.53	19.53	
San Marzanotto		6.55	7.55	8.55	9.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55	
Molini		6.57	7.57	8.57	9.57	11.57	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57	
Isola d'Asti	6.01	6.59	7.59	8.59	9.59	11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59	
Motta di Costigliole	6.06	7.04	8.04	9.04	10.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04	20.04	
Castagnole Lanze	6.10	7.12	8.12	9.12	10.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	
Castagnole Lanze	6.15	7.15	8.15	9.15		11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15
Motta di Costigliole	6.23	7.23	8.23	9.23		11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23	20.23
Isola d'Asti	6.28	7.28	8.28	9.28		11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28	17.28	18.28	19.28	20.28
Molini	6.30	7.30	8.30	9.30		11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30	20.30
San Marzanotto	6.32	7.32	8.32	9.32		11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32	20.32
Asti Corso Savona	6.34	7.34	8.34	9.34		11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34	20.34
Asti Principale a	6.37	7.37	8.37	9.37		11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37
Asti		6.52	7.50	9.30	9.55		12.30	12.51	13.52	14.51	15.51		17.52	18.51	19.52
Torino P.M.		7.40	8.30		10.40			13.40	14.40	15.40	16.40		18.40	19.40	20.40
Asti Principale p	6.43	7.43	8.43	9.43		11.43	12.43	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	
Asti Pilone	6.45	7.45	8.45	9.45		11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	
Asti Madre Teresa	6.49	7.49	8.49	9.49		11.49	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	18.49	19.49	
Portacomaro	6.52	7.52	8.52	9.52		11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	
Castell'Alfero	6.57	7.57	8.57	9.57		11.57	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57	
Tonco	6.59	7.59	8.59	9.59		11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59	
Penango	7.05	8.05	9.05	10.05		12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05	
Moncalvo	7.11	8.11	9.11	10.11		12.11	13.11	14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	19.11	20.11	

vettura 1 vettura 2 vettura 1 vettura 2 vettura 1 vettura 2 vettura fest Incrocio Asti Principale
 Lu Ma Me Gi Ve Sa Do
 Asti - Moncalvo Moncalvo - Asti Asti - Moncalvo Moncalvo - Asti Asti - Moncalvo Moncalvo - Asti Asti - Asti
 vettura 2 vettura 1 vettura 2 vettura 1 vettura 2 vettura 1 Do
 Lu Ma Me Gi Ve Sa Do
 Moncalvo - Asti Asti - Moncalvo Moncalvo - Asti Asti - Moncalvo Moncalvo - Asti Asti - Moncalvo sosta moncalvo



questa impostazione grafica mi è stata ispirata dalla lettura della tesi di laurea di Anselma Simone (2005/2006)

Si può pensare di ridurre il ricorso all'autoservizio sostitutivo alla sola tratta menomata da criticità infrastrutturale, ovvero Castagnole - Alba: praticamente un ponte su gomma operato da due autobus con cadenza 30' che connettono la ferrovia suburbana alla linea RFI Alba - Bra - Cavallermaggiore.

Rispetto al materiale è da preferirsi materiale leggero a trazione termica: in dotazione alla DTR Piemonte rispondono a questa caratteristica sia le Aln 663 che i Minuetti Diesel, le prime, fatti gli opportuni conti sui costi da trazione, sono da preferirsi in quanto possono circolare isolate; sicuramente potrebbero, con il tempo, essere sostituite da materiale leggero studiato per questa tipologia di linee, fig. 5.

Fig. 5 VT007 della Erfurter Bahn alla partenza per Eichenberg. Erfurt(Hbf.)04.05.2011

Fonte www.bahnbilder.de



Tornando alle nostre Aln 663 che, comunque, rivelano ancora buone prestazioni e affidabilità (a dimostrazione della splendida riuscita che il sistema 668, di cui le Aln663 sono l'ultimo atto (fig. 6), ha dato alle nostre ferrovie) si può affermare che ne bastino 3: due in servizio attivo quotidiano e una che faccia contemporaneamente da riserva e da rinforzo; sicuramente il Minuetto potrebbe offrire maggiore spunto e capacità, ma una analisi precisa di questa problematica esula dai confini che mi sono posto in questo contesto.

Fig. 6 foto dell'autore (Aln 663 1113)



La gestione del servizio potrebbe essere messa a gara o affidata direttamente a Trenord, consentendolo la normativa vigente, certamente il servizio non deve essere gestito con soppressioni e sostituzioni con autobus, per cui Trenitalia potrà essere protagonista di gara o di affido previa garanzia di serietà nell'esercizio (garanzia ottenibile anche con multe tre volte superiori il corrispettivo della singola corsa in caso di sostituzione della singola corsa con autobus).

Cenni su una ipotesi di revisione delle tratte esterne coinvolte dal progetto della Ferrovia del Monferrato

Relazioni connesse o relative a quella trattata sono le autocorse della Castagnole - Alba e della Asti - Casale - Mortara. Partendo dalle seconde si ritiene utile il ripristino della circolazione ferroviaria sulla relazione Casale - Mortara, in quanto recentemente ammodernata nell'armamento e nella segnalazione da RFI e la cui gestione potrebbe essere affidata a Trenord (quindi Regione Lombardia) relazionandola alla linea Vercelli - Mortara - Pavia e Mortara - Milano Porta Genova. Non è impensabile pensare a una relazione diretta Casale Monferrato- Mortara - Milano Porta Genova senza fermate intermedie: potrebbe pensarsi una coppia di corse sperimentale al mattino e alla sera: l'indubbia frequentazione della relazione Mortara-Milano renderebbe economicamente sostenibile l'esperimento, discorso analogo potrebbe aprirsi su una relazione Casale M. - Mortara - Pavia.

La rinata relazione ferroviaria Casale M - Mortara potrebbe essere esercita con cadenza bioraria e due corse di rinforzo pendolare.

In Figura 7 si ipotizza una simulazione dell'esercizio riducendo il ricorso all'autoservizio sostitutivo alla sola tratta Moncalvo - Casale, che è l'unico tratto menomato dalla criticità infrastrutturale.

Figura 7 (autoservizio ponte Moncalvo - Casale e ipotetico esercizio su ferro della tratta Casale - Mortara)

dalle avversità meteo; non ultimo è il ruolo di infrastruttura turistica che una ferrovia come questa può dare alle vallate attraversate.

In prima approssimazione si ritiene che sia opportuna una totale reimpostazione della logica di esercizio delle tratte che fanno capo ad Asti, menomate quasi tutte da problemi all'infrastruttura: la galleria di Ozzano (Asti-Casale), la galleria di Neive (Asti-Alba) e quella di Brozolo (linea Asti-Chivasso il cui esercizio è stato sospeso dall'attuale Amministrazione Regionale piemontese).

L'ambizione di questa ipotesi è proprio quello di recuperare il ruolo pendolare della ferrovia e portare il sistema ferroviario a essere un punto fermo della comunità locale, non solo un servizio sociale utile per portare i ragazzi a scuola e per le fasce di popolazione escluse dalla motorizzazione privata.

Asti non è una metropoli, ma è una città storica con una viabilità complessa determinata proprio dal suo essere una città medioevale costruita su un castrum romano, l'unica sua speranza di tornare a essere piccola città visibile e godibile nelle sue caratteristiche è quella di toglierle l'eccessivo traffico che la invade e la deturpa: unica reale soluzione per poterlo fare è una rieducazione al mezzo pubblico che ha senso solo se il mezzo pubblico ha una valenza di competitività: la mia bozza di ferrovia suburbana ha questa ambizione.

In ultima analisi la bozza del progetto "Monferrato Bahn" prevede la riduzione del ricorso al servizio automobilistico alle sole tratte su cui insistono le criticità infrastrutturali cercando di rinnovare l'esercizio ferroviario con relazioni cadenzate dall'esercizio semplice e funzionale: il sistema di coincidenze riporta le tratta alla loro intera percorribilità e l'individuazione dei nodi moltiplica le relazioni fra le località servite; il ruolo passante di Asti inaugura anche in questa zona il concetto di ferrovia suburbana, consentendo revisioni degli autoservizi

comunali e provinciali utili a un migliore sfruttamento delle poche risorse disponibili del settore.