



Presente e futuro delle ferrovie del nodo di Casale Monferrato

• Mariagrazia Bertolino



Linee ferroviarie regionali: situazione attuale



Nel 2010 venne sospeso l'esercizio della tratta Asti – Casale Monferrato – Mortara per una criticità infrastrutturale nella galleria di Ozzano Monferrato, fra Asti e Casale Monferrato, che indusse RFI a sospendere l'esercizio mentre contestualmente veniva rinnovato l'armamento della tratta Casale Monferrato – Mortara
(A.Marinoni Note sul nodo ferroviario di Casale Monferrato).

Treno cantiere sulla tratta Casale-Mortara (fotografia di Giorgio Stagni stagniweb.it)



I lavori di consolidamento della galleria di Ozzano Monferrato non partirono mai nonostante il completo rinnovo della tratta Casale – Mortara e l'esercizio non venne più ripreso sull'intero percorso, nonostante la linea potesse essere tranquillamente esercita fra Asti e Moncalvo, cittadina monferrina dal forte richiamo turistico, e fra Casale Monferrato e Mortara.

(A.Marinoni Note sul nodo ferroviario di Casale Monferrato).



*Area
ferroviaria di
Moncalvo,
novembre
2015*





























Casale-Vercelli: Vercelli, passaggio a livello su Corso Marcello Prestinari



In figura si riassumono le caratteristiche demografiche della zona che, al netto della domanda indotta da servizi come scuole, università, strutture sanitarie, costituiscono ragione fondata del ripristino completo del nodo casalese per domanda di mobilità potenziale soddisfabile dall'infrastruttura sostenibile, quindi ferroviaria.

Vercelli 46,000 ab.



Casale 34,000 ab.



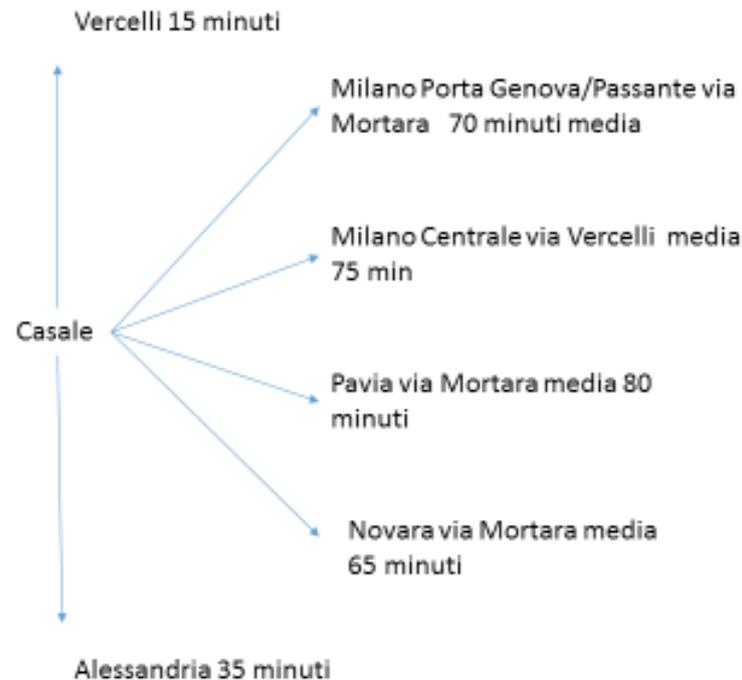
Valenza 20,000 ab.



Alessandria 94,000 ab.



Basarsi sulla domanda attuale avrebbe poco senso e fornirebbe indicazioni per un servizio ferroviario tampone al limite del sociale: è necessario basarsi sulla domanda potenziale riscontrabile con una adeguata offerta costruita sull'analisi degli attuali spostamenti, ma, principalmente sulla consistenza dei flussi potenziali, consistenza che può dare delle indicazioni sulla sostenibilità economica e quindi sul livello di servizio con il quale partire.





Il nodo ferroviario casalese: principi generali

- Frequenza dei treni paragonabile al tempo medio di permanenza a bordo, per catturare l'utenza potenziale venendo incontro alle esigenze di spostamento generalmente più frequenti nel breve-medio raggio. Ad esempio, se la destinazione è Mortara e il viaggio dura venticinque minuti, la frequenza delle partenze deve essere almeno oraria; altrimenti ci si dimentica che c'è il treno; inoltre si pensa che se lo si perde bisogna aspettare troppo, e si va in macchina.
- Orario cadenzato facilmente memorizzabile, con partenze e arrivi allo stesso minuto, il più possibile sincronizzato con le coincidenze degli altri nodi.
- Il tempo di accesso al luogo di partenza deve essere minore al tempo di viaggio; ad esempio, se ci si mette 40 minuti ad andare in stazione per fare un viaggio di 20, probabilmente si sceglierà la macchina.
- Una località che vuole incrementare gli arrivi o ha la stazione collocata in centro altrimenti deve perfezionare al massimo la mobilità "di ultimo miglio". Diventano di fondamentale importanza quindi sia la programmazione urbanistica che dei lavori pubblici (evitare la dispersione degli insediamenti, realizzare marciapiedi e accessi pedonali adeguati e sistemi di ricovero per le biciclette) che del tpl urbano ed extraurbano (autobus frequenti, cadenzati con gli orari dei treni, tabelloni informativi di immediata consultazione che mostrino gli orari di tutti i servizi);
- Recupero delle architetture ferroviarie in disuso: i fabbricati in stato di rudere o le aree ferroviarie abbandonate sono sinonimo di sciatteria nella manutenzione del paesaggio; l'assegnazione di una funzione, permanente o temporanea ma comunque con interventi di risanamento, restituisce carattere di appartenenza dei luoghi di transito e trasporto al resto del territorio, urbano o naturale.

Cervo (IM)

Dopo anni di servizio ferroviario con fermate non sistematizzate, la regione Liguria introdusse nel novembre 2015 un orario cadenzato ogni due ore che da solo incrementò le presenze turistiche della piccola località marittima. 11 mesi dopo il raddoppio ha privato Cervo della stazione.

La stazione di Cervo nell'agosto 2016. Fotografia di Giorgio Stagni www.stagniweb.it



La ferrovia Merano-Malles (BZ)

Nel 2000, sotto la spinta decisionale della Provincia Autonoma di Bolzano, furono avviati i lavori di ripristino della tratta ferroviaria lunga 60 km, che interessava un bacino di 40,000 residenti. Dopo l'apertura nel 2005 i risultati furono: 1,5 milioni di passeggeri nel 2006 e poi a crescere fino ai 2,7 milioni del 2009 (la capacità massima). *(fonte: <http://www.lastampa.it/2012/10/14/edizioni/aosta/il-problema-della-ferrovia-basta-prendere-esempio-dall-alto-adige-NsqoZztDGRl9kPph8fhzkN/pagina.html>)*



*Una delle fermate della linea, immediatamente sul piazzale di partenza degli autobus.
Fotografia di Giorgio Stagni
www.stagniweb.it*

Penango (AT)

Fuori della piccola stazione di Penango, un tabellone suggerisce i trekking possibili da svolgere nei dintorni. Dal 2010 sul tratto Asti-Casale manca il treno e perciò la comodità di effettuare escursioni e passeggiate alla scoperta del dolce territorio monferrino. I due tronconi della linea Asti-Casale-Mortara, e in generale tutto il nodo casalese, permetterebbero di fruire di paesaggi dall'affascinante diversità offrendo la risorsa di una rete di trasporti capillare.



Sant'Albano Stura (CN)

La rete sentieristica è ormai abbondantemente catalogata e dotata di segnaletica di buon livello, tale da mettere in evidenza l'intreccio dei percorsi e degli itinerari individuati e creati nel tempo. Un grosso salto di qualità verrebbe realizzato se, ai crocevia, venisse aggiunta la segnaletica "di servizio", indicante ristoranti, luoghi di pronto soccorso e i punti di accesso ai treni.



Fussen (Baviera)

I cartelli della rete sentieristica completi.



Fotografia di
Massimo Scabbia

Trinità (CN)

Questa fermata è servita con un cadenzato biorario nelle due direzioni, il Fossano San Giuseppe di Cairo.

Con un po' di attenzione, si possono raggiungere obiettivi concretizzabili nel giro di poche settimane.





- Angelo Marinoni, *Note sul nodo ferroviario di Casale Monferrato*, 2016
- AA.VV, *Trillo*, volumi I e II, 2008
- Giorgio Stagni, www.stagniweb.it
- Www.afpiemonte.it
- Cristian Pellissier, “*Il problema della ferrovia? Basta prendere esempio dall’Alto Adige*”, La Stampa Online, 14/10/2012
- Tutte le fotografie, ove non diversamente specificato, sono state realizzate da Mariagrazia Bertolino e Marco Spinolo tra il 2014 e il 2016.



Presente e futuro delle ferrovie del nodo di
Casale Monferrato

Grazie!