

ASTI - CHIVASSO La ferrovia del Basso Monferrato

Le prime ipotesi per la realizzazione di una ferrovia o "strada ferrata" tra Asti e Chivasso risalgono al 1852, ma la linea non era considerata di importanza prioritaria. Nel contempo però, erano sorti diversi comitati locali che ne richiedevano la costruzione, perché la linea attraversava una zona di forte produzione agricola e per la presenza di numerose industrie di calce e cemento. Nel 1876 gli ingegneri Adorno e Roero furono incaricati di eseguire i progetti di massima, ma il problema fondamentale fu quello di reperire i finanziamenti. Finalmente nel 1899 fu possibile cercare un'impresa privata disponibile per la realizzazione della linea. Con il definitivo aumento della sovvenzione di 7 500 lire/Km, i Comuni interessati iniziarono le trattative con la Società Veneta per la costruzione di ferrovie secondarie. Nel 1907 il Consiglio Superiore autorizzò la costruzione della ferrovia mediante asta pubblica e l'impresa dell'ingegnere svizzero Sütter si aggiudicò l'appalto la cui convenzione fu firmata nel Maggio 1909. La costruzione iniziò il 31 marzo 1910 e la conclusione dei lavori era prevista entro il 16 Marzo 1913, ma fu anticipata di ben 5 mesi grazie all'efficienza della ditta appaltatrice. Perciò il 20 Ottobre 1912 la linea fu inaugurata.

Quel giorno ci furono grandi festeggiamenti lungo tutta la tratta, una folla immensa accorse alla stazione di Asti: alle 8 il sindaco Bocca con la Giunta Comunale si recò alla stazione per ricevere le autorità giunte da altre città e fu offerto un ricchissimo "buffet" con paste, caffè, vini, liquori e champagne. Alle ore 10 il treno inaugurale, imbandierato partì al suono della Marcia Reale: era composto da due locomotive a vapore, nove vetture di prima classe, una di seconda classe e da un bagagliaio. Tutte le stazioni furono imbandierate e il convoglio che procedeva a bassa velocità venne salutato dalle bande dei paesi attraversati. Il treno arrivò a Chivasso alle ore 13 e presso i cantieri dell'impresa costruttrice, sotto un padiglione addobbato con bandiere e fiori, alle 14 fu servito un lauto pranzo per 600 coperti. L'ingegnere Sütter dispose che il pranzo fosse aperto a chiunque volesse partecipare e fece distribuire più di 15 hl di vino perché i cittadini potessero brindare alla nuova ferrovia. Persino il famoso sacerdote don Michele Gallo compose per l'occasione un sonetto in lingua astigiana.

La linea in totale è lunga 51Km con pendenze del 16 per mille e dal punto di vista tecnico presenta opere notevoli, come il ponte sul Po lungo circa 300 metri, formato da dodici arcate di 20 metri ciascuna e quello sul Canale Cavour che misura circa 60 metri costituito da un'unica travatura metallica. Fu inoltre necessaria la costruzione di tre gallerie, la più lunga di Km 2,348 fra Brozolo e Cocconato. Notevoli sono gli edifici delle stazioni, dei caselli e delle case cantoniere; tutte presentano le stesse caratteristiche con richiami architettonici tardo ottocenteschi, in stile laterizio e intonaco che richiama le tradizionali ville piemontesi rendendo unici in Italia questi fabbricati.



Nel 1914 la linea veniva percorsa da 8 corse con carrozze di prima, seconda e terza classe e la trazione era a vapore. Dal primo gennaio 1935 furono introdotte anche automotrici leggere, le cosiddette "Littorine". All' inizio degli anni '50 il servizio acquisì notevole importanza per il trasporto dei pendolari, sia verso Asti che verso Chivasso; nel frattempo le "Littorine" furono sostituite dalle automotrici 668 Breda e Fiat. Nel 1975 servizio a vapore era ormai definitivamente scomparso e nel maggio del 1982 iniziarono importanti lavori di ammodernamento per un costo di 7,5 miliardi di Lire. Per limitarne costi, altre consistenti modifiche furono fatte, ma la linea ricevette un duro colpo con l'alluvione del 1994 a causa della quale crollarono due arcate del ponte ferroviario sul Po. Dopo i lavori di ripristino, nel 2000 ci fu la riapertura e gradatamente i nuovi "Minuetto" sostituirono le ALn 668 e 663. Infine nel 2012 la linea venne considerata a bassa frequentazione dalla Regione Piemonte e quindi il servizio fu sospeso.

La Asti - Chivasso è stata inserita, insieme ad altre tratte ferroviarie che hanno fatto veramente la storia del trasporto su rotaia in Italia nel progetto denominato "Binari senza Tempo" della neonata Fondazione delle Ferrovie dello Stato creata nel 2013 dall' ingegner Luigi Cantamessa che tanto ha fatto e sta facendo e che ha rappresentato un' ancora di salvezza per le linee secondarie piemontesi.

Il 2 ottobre 2020 la linea è stata riaperta ufficialmente con due treni storici: una automotrice ALn 668 proveniente da Cuneo ed una locomotiva a vapore 625 proveniente da Torino e Chivasso. I due convogli si sono " incontrati" proprio alla stazione di Montiglio Murisengo ed è stata una giornata memorabile. La manifestazione, patrocinata dalla fondazione delle Ferrovie dello Stato e fortemente caldeggiata dalle amministrazioni comunali della zona e da associazioni di volontariato, ha avuto un grande successo di pubblico. Durante gli ultimi due anni sono stati organizzati alcuni treni storici in occasione delle Fiere del Tartufo di Montiglio e di Murisengo, sempre con grande afflusso di turisti.

Ora l'obiettivo è la riapertura completa della linea a fini commerciali, come avvenuto per l'Asti Alba che da un anno è tornata a funzionare, sia come servizio turistico che come servizio per pendolari e non, e sta ottenendo un buonissimo afflusso di utenze.

Testo di Giancarla Rosso e Piero Balestrino

