

LINEA AIRASCA - MORETTA

Nella tratta Airasca-Moretta, che fa parte della linea Airasca - Saluzzo, il servizio viaggiatori e merci è stato soppresso con D.M. 73/T del 15/04/1987.

Lunghezza linea : Km. 19,214 (dal Km. 0+295 al Km. 19+509)

Situazione della linea: Nel tratto Airasca-Moretta non c'è più il binario. Il sedime è mediamente in cattivo stato di conservazione e la maggior parte degli edifici necessita di massicci interventi di risanamento.

<u>Comuni intercettati</u> : Airasca (TO)	dal Km 0+000	al Km 2+795
Scalenghe (TO)	dal Km 2.795	al Km 6+291
Cercenasco (TO)	dal Km 6+291	al Km 8+482
Vigone (TO)	dal Km 8+482	al Km 13+033
Villafranca Piemonte (TO)	dal Km 13+033	al Km 17+096
Moretta (CN)	dal Km 17+096	al Km 19+509

Opere d'arte principali: ponte in muratura a 5 archi, L= 96 m, sul torrente Pellice al Km 13+339; ponte in muratura, L= 56.50 m, sul fiume Po al Km 17+096 in promiscuo con la strada provinciale S.P. 139

LA STORIA

L'Airasca-Saluzzo-Cuneo fu una delle prime linee ferroviarie pensate per il Piemonte. Rappresentò, per molto tempo, il desiderio di una popolazione di oltre 200.000 abitanti, distribuita nelle valli e nelle pianure di Pinerolo, Saluzzo e Cuneo. Fu concepita come "ferrovia pedemontana", ossia finalizzata a collegare strategicamente e commercialmente gli sbocchi delle numerose ed importanti valli alpine occidentali con Torino (verso Nord) e con il mare (verso Sud), facilitando gli scambi dell'industrializzato Pinerolese e della fertile pianura di Saluzzo con Cuneo, Savona e Nizza.

Il giornale *"La Stella"* del 18 giugno 1853 definì alquanto curioso l'interesse di Saluzzo a collegarsi alla linea Torino-Pinerolo piuttosto che alla Torino-Savigliano, considerando che la prima soluzione avrebbe determinato un costo di gran lunga superiore (circa 3,5 milioni di lire) rispetto alla seconda (circa 1,4 milioni di lire) a causa della maggiore lunghezza del tratto di ferrovia da realizzare (32 Km contro 15). I sostenitori dell'Airasca-Saluzzo ribatterono che, passando per Airasca anziché per Savigliano, sarebbe stato più breve il collegamento con Torino. Evidenziarono anche la maggiore importanza della relazione con Pinerolo.

Inizialmente il Comune di Vigone (quale ente capofila) e gli altri circostanti avevano osteggiato con forza quello che sarebbe divenuto il tracciato definitivo della ferrovia Torino-Pinerolo, in quanto li escludeva da tale collegamento, preferendo invece un tracciato più a Sud che arrivasse a coinvolgere i comuni di Pancalieri, Virle, Vigone (passaggio fra Vigone e Cercenasco) e Buriasco. In seguito, sarà fatta una certa pressione per realizzare un collegamento ferroviario da Saluzzo fino a Scalenghe dove la linea si sarebbe divisa in due tronconi, uno verso Torino e l'altro verso Pinerolo, con la conseguenza di una relazione Torino-Pinerolo via Scalenghe anziché via Airasca. Falliti detti tentativi, compreso quello di prevedere la diramazione Airasca-Vigone del definitivo tracciato della Torino-Pinerolo, solo la futura ferrovia Airasca-Saluzzo arriverà a "consolare" alcuni dei comuni rimasti delusi.

Intanto, fra discussioni e proposte che si protrarranno ancora per parecchi anni, iniziarono i lavori di costruzione della linea Savigliano-Saluzzo la cui apertura al traffico avverrà nel 1857.

I comuni interessati all'Airasca-Saluzzo si riunirono, a più riprese, in diversi comitati che promossero la stesura di alcuni progetti, il più antico dei quali fu quello redatto dall'Ing. Michela nel 1854, intitolato *"Ferrovia tra Saluzzo e Torino in congiungimento con quella di Pinerolo verso Airasca"*. Fu il giornale *"Il Parlamento"* che, nel mese di dicembre di quello stesso anno, riportò la notizia della presentazione alla Camera di quel progetto. Fu considerato anche il prolungamento Airasca-Avigliana-Moncenisio.

Nel 1867 la Provincia di Cuneo fece redigere dagli ingegneri Soldati ed Alasia il progetto del tronco Cuneo-Saluzzo. Più tardi, su incarico di un comitato presieduto dal sindaco di Saluzzo, l'Ing. Giacomo Luigi Cora riprodusse in un progetto unico quelli precedenti di Michela e Soldati-Alasia.

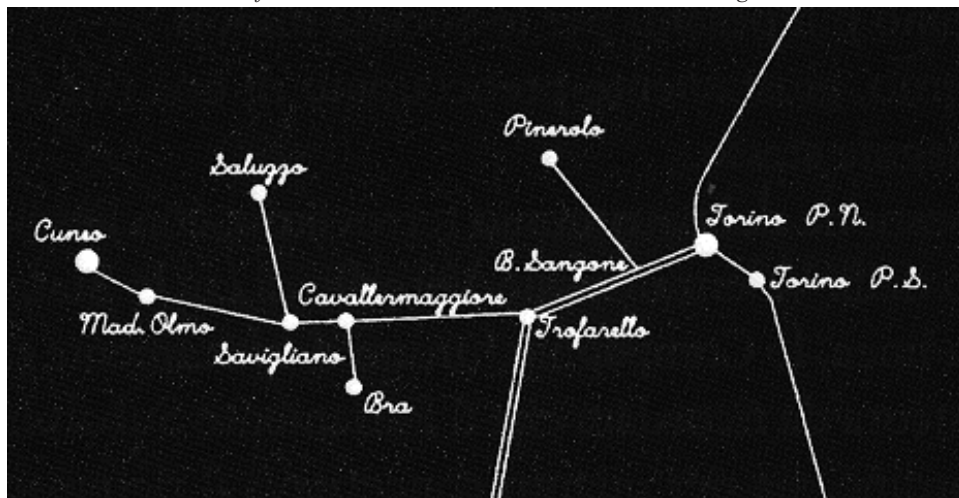
Tenendo conto dell'enorme costo preventivato per la costruzione dell'intera linea Airasca-Saluzzo-Cuneo (più di 7 milioni di lire), confrontato all'esiguità degli introiti previsti per i primi anni d'esercizio, gli sforzi dei comitati ed i sacrifici dei comuni sarebbero stati inutili se non fosse intervenuta la provvidenziale legge sulle ferrovie complementari del 29 luglio 1879 (legge Baccarini).

Per effetto di questa legge, la linea Airasca-Saluzzo-Cuneo venne spezzata in tre parti, ciascuna delle quali con un destino diverso: il tronco Airasca-Moretta, che passò a far parte della linea Airasca-Cavallermaggiore; la linea Moretta-Saluzzo, intesa quale semplice diramazione di quest'ultima; la linea Cuneo-Saluzzo.

La linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore, della lunghezza di circa 34 Km, fu originariamente classificata nel quarto tipo della quarta categoria (scartamento ridotto). In seguito alle pressioni dei comuni interessati, fu inserita nel più vantaggioso terzo tipo (il più economico dello scartamento normale). Considerando poi che detta linea avrebbe allacciato fra di loro le due principali ferrovie Torino-Pinerolo e Torino-Savigliano, si stabilì di applicare il secondo tipo della terza categoria. Le linee Moretta-Saluzzo e Cuneo-Saluzzo, appartenenti in un primo momento al quarto tipo della quarta categoria, migliorarono la loro classificazione adottando il terzo tipo, contestualmente alla variazione del tipo di costruzione dell'Airasca-Cavallermaggiore. Purtroppo non riuscirono ad ottenere un ulteriore miglioramento di classificazione, confondendosi così con i 1.530 Km delle ferrovie di quarta categoria cui si riferiva l'art. 10 della citata legge.

Grazie alla geniale idea di costituire un solo consorzio comune alle linee Airasca-Cavallermaggiore (obbligatoria per legge) e Moretta-Saluzzo, queste vennero contemporaneamente studiate ed accettate dal Governo. Il Governo, anzi, appaltò prima la linea Moretta-Saluzzo, poi, trascorse alcune settimane, l'altra.

Schema delle linee ferroviarie del Piemonte Sud-Occidentale alle soglie dell'Unità d'Italia



Fu una relazione del 19 ottobre 1879, redatta da un'apposita commissione incaricata, che pose le basi del suddetto consorzio ed individuò le quote di riparto per la contemporanea costruzione delle due ferrovie.

La linea Airasca-Cavallermaggiore venne suddivisa in due tronchi: l'Airasca-Moretta e la Moretta-Cavallermaggiore. La sua costruzione, da eseguirsi per conto dello Stato, richiese la costituzione di un apposito Ufficio Speciale, con sede in Torino, preposto agli studi ed alla direzione tecnica e amministrativa. Il suo costo complessivo era stato previsto in lire

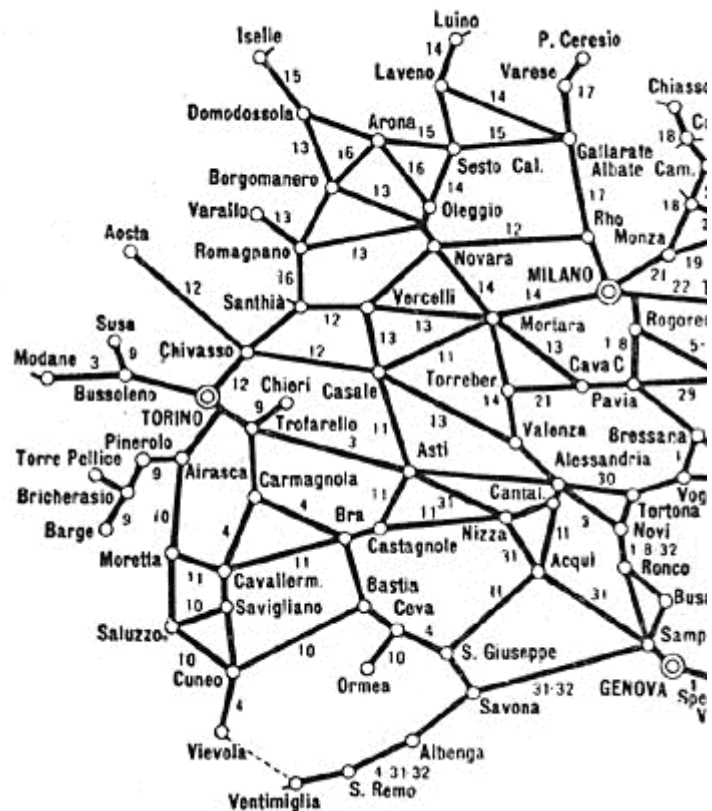
3.200.000, di cui lire 2.560.000 a carico dello Stato e lire 640.000 a carico delle province e dei comuni interessati, ma raggiungerà l'importo di lire 4.800.000.

Gli studi del tronco Airasca-Moretta iniziarono nel mese di agosto 1880, mentre il progetto esecutivo fu completato nel mese di maggio 1881 ed approvato in seguito all'apporto di alcune modifiche allo stesso per rendere promiscuo il traffico dei ponti sul Pellice e sul Po. La gara d'appalto dei lavori fu indetta il 10 marzo 1882 e la consegna all'impresa "Abrate" avvenne il 2 ottobre dello stesso anno.

I lavori saranno completati il 30 giugno 1885 con un certo ritardo, sia per le difficoltà incontrate nell'esecuzione delle fondazioni del ponte sul Po e di quello sul Pellice, stante la presenza di terreni argillosi, sia per l'attesa delle delibere delle province di Torino e Cuneo per la compartecipazione alle spese relative ai suddetti due ponti.

Riguardo alle curve, in una pubblicazione dell'epoca si legge quanto segue: "... soltanto nell'attraversamento dell'abitato di Vigone, si adottarono curve di raggio di m. 300 per evitare la demolizione di molte case; nel resto della linea, le curve più ristrette sono di m. 400 di raggio".

La scelta del punto di diramazione dalla linea Torino-Pinerolo, fissato a 1,410 Km dall'asse dell'antica stazione di Airasca, determinò la costruzione dell'attuale stazione in quel punto.



Schema delle linee ferroviarie del Piemonte nei primi anni del '900

L'APERTURA AL TRAFFICO, LA CHIUSURA E LO SMANTELLAMENTO

L'apertura al traffico dell'Airasca-Saluzzo avvenne in due tempi diversi: la tratta Airasca-Vigone (10,120 Km) in data 6 novembre 1884; la tratta Vigone-Saluzzo (23,366 Km) in data 30 giugno 1885. L'anno successivo fu la volta della tratta Moretta-Cavallermaggiore.

Al momento dell'apertura di questa linea, già da alcuni decenni funzionavano le vicine tratte Torino-Savigliano (inaugurata nel 1853 da re Vittorio Emanuele II ed il cui prolungamento fino a Cuneo sarà completato nell'estate del 1855), Torino-Pinerolo (costruita su progetto dell'impresa "*Edward Pickering*" di Londra ed attivata nel 1854) e Savigliano-Saluzzo (1857), mentre solo tre anni prima (1882) era stata aperta la Pinerolo-Torre Pellice. Risale però al 24 settembre 1848 l'entrata in funzione della prima tratta ferroviaria piemontese, la ventunesima in Italia: parliamo della Torino-Moncalieri, lunga 8 Km circa (doppio binario), quale primo passo nella costruzione della Torino-Genova voluta dal Cavour e completata sul finire dell'anno 1853.

Circa due mesi dopo l'apertura dell'Airasca-Saluzzo venne attivata la Bricherasio-Barge, mentre si dovranno attendere gli albori del XX secolo per la Busca-Dronero, diramazione della Cuneo-Saluzzo.

Risale al 1905 la costituzione delle "*Ferrovie dello Stato*" (F.S.) con il riscatto delle società concessionarie e la conseguente riunificazione della maggioranza delle linee esistenti. Una di queste fu la "*Società delle Strade ferrate del Mediterraneo*" con sede in Milano, costituita nel 1885 su convenzione con lo Stato, nella quale entrò a farvi parte anche l'Airasca-Saluzzo.

Dal quel 30 giugno 1885, la storia dell'Airasca-Saluzzo sarebbe stata scandita dall'operosa quotidianità delle popolazioni servite; il treno fu sempre un mezzo di trasporto di piccolo cabotaggio fra i paesi della pianura, soprattutto nei giorni di festa e di mercato.

Già nel 1959 l'amministrazione ferroviaria inserì questo tronco nell'elenco di quelli da chiudersi al traffico per la forte passività di esercizio. Le autorità locali, però, sottolineando la funzione economico-sociale adempiuta da questa ferrovia ed il notevole danno economico che sarebbe derivato ai lavoratori dal suo smantellamento, riuscirono a far sospendere ogni iniziativa in proposito. Non riusciranno, invece, a salvarsi le seguenti linee della zona: la Bricherasio-Barge, la Moretta-Cavallermaggiore, la Busca-Dronero e la Cuneo Gesso-Borgo S. Dalmazzo (via Boves).

Negli anni '70 le organizzazioni sindacali unitarie auspicarono il radicale rinnovo della linea Airasca-Saluzzo-Cuneo, considerando i numerosi insediamenti industriali della zona di Airasca, il notevole sviluppo agricolo (soprattutto frutticolo) nel Saluzzese, nonché la presenza delle cartiere di Verzuolo richiedenti un notevole afflusso di carri di legname e deflusso di carri di carta.

Anche l'Airasca-Saluzzo ha, comunque, il destino segnato, questa linea, verrà definitivamente chiusa il 1° gennaio 1986, dopo circa un secolo di vita. Nei primi anni '80, infatti, veniva

redatto ed approvato un faraonico piano d'investimento per portare le Ferrovie dello Stato al passo con i tempi. Ma, oltre a modernizzare, occorre anche risparmiare. Il Ministro dei Trasporti (P.S.I.) del Governo Craxi, Claudio Signorile, decideva di far redigere un elenco di "linee non comprese nella rete di interesse generale", improduttive e di cui sarebbe dovuta avvenire la chiusura. Molti tronchi ferroviari sparsi su tutto il territorio nazionale, soprannominati "rami secchi", vanno così incontro alla soppressione.

Quando fu pubblicato il primo elenco delle linee da sopprimere in base al "decreto Signorile" (legge finanziaria del 1985 da 90.000 miliardi di lire), l'Airasca-Saluzzo non vi era inclusa, sebbene si parlasse di un deficit annuo pari a 7,5 miliardi di lire per l'intera tratta fino a Cuneo. Compariva, invece, nell'elenco di quelle da riqualificare con la collaborazione degli enti locali. Da questo decreto risultava che per il Piemonte era stato previsto il maggior numero di



soppressioni rispetto al resto d'Italia, ben sedici contando anche l'Aosta-Pré St. Didier. All'ultimo momento, nel dicembre del 1985, la Regione Piemonte raggiunse un accordo con le F.S. che prevedeva la salvezza di molte linee prossime alla chiusura (fra cui la Pinerolo-Torre Pellice, la Cuneo-Saluzzo, la Cuneo-Mondovì e la Ceva-Ormea) e la chiusura dell'Airasca-Saluzzo e della Mondovì-Bastia Mondovì.

Lavori di smantellamento nella stazione di Scalenghe (1998)

Dal 1° gennaio 1986 al 23 maggio 1998 la relazione Airasca-Saluzzo viene coperta dall'autoservizio sostitutivo delle Ferrovie dello Stato le cui corse, con il passare degli anni, saranno sempre meno numerose. E' comunque il D.M. 73/T del 15 aprile 1987 a sancire la definitiva soppressione del servizio viaggiatori e merci della linea. Quest'ultima, nel frattempo, precipita in uno stato di totale abbandono e degrado: massicciata, caselli, stazioni ed aree di pertinenza appaiono stabilmente invasi da erbacce. Rimangono solo gli sporadici passaggi, con marcia a vista, di un carrello ferroviario adibito al taglio degli arbusti che tendono ad invadere il sedime. Dal 23 maggio 1998, l'Airasca-Saluzzo scompare anche dall'orario ufficiale delle ferrovie. In quell'anno, infatti, le F.S. rinunciano alla concessione dell'esercizio della linea, cedendo il servizio passeggeri ad autolinee private che, a sua volta, modificheranno l'originario percorso.

Nel corso dello stesso anno iniziano i lavori di smantellamento del tronco Airasca-Moretta. La tratta Moretta-Saluzzo, invece, viene mantenuta quale raccordo al servizio della "Metalmeccanica Milanese" le cui officine sono dedite alla riparazione di veicoli ferroviari e tramviari appartenenti a diverse amministrazioni. Specializzate nella ristrutturazione di automotrici ed elettromotrici, oltre che di carrozze, negli ultimi anni si sono occupate di veicoli ad elevato interesse storico e ad uso museale, come la motrice 116 dell'A.T.M. di Torino, le carrozze della cremagliera di Superga e la locomotiva a vapore 240 delle Ferrovie Nord Milano.

Principali clienti, oltre alle Ferrovie dello

Stato (revamping delle carrozze a due piani), sono la SATTI (riparazione degli elettrotreni delle Ferrovie Belghe), l' A.T.M. di Torino, le Ferrovie Nord Milano, la Ferroviaria Italiana di Arezzo (elettrotreni delle Ferrovie Belghe), nonché il Museo Ferroviario Piemontese ed il Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa. Partendo dal piazzale della stazione di Saluzzo, i



veicoli da riparare vengono trainati su questo tratto di linea fino alle suddette officine (site in prossimità della stazione di Moretta, lato Saluzzo), per poi ripercorrerlo in senso inverso, una volta risistemati. Fintantoché le Ferrovie dello Stato hanno mantenuto la gestione di questo raccordo, il traino era effettuato da una motrice diesel D 345. Dal 1993, anno in cui tale gestione è passata direttamente alla Milanese, si utilizza un "badoni" giallo.

Carri adibiti al recupero di rotaie e traversine (1998)

Poco tempo prima che cominciassero i lavori di smantellamento, si era ipotizzata la riapertura dell' Airasca-Saluzzo quale metropolitana leggera. Nel 1996 si parlava della realizzazione di un museo ferroviario "viaggiante" a Savigliano (che sarà poi inaugurato l'8 dicembre 2001), a cura dell' *"Associazione Museo Ferroviario Piemontese"* di Torino, con la previsione di far viaggiare a fini turistici, di sabato e di domenica, treni a vapore ed altri locomotori d'epoca sulle linee Savigliano-Saluzzo, Saluzzo-Cuneo e, occasionalmente, la Cuneo-Breil-Ventimiglia ed i tronchi non più utilizzati Busca-Dronero ed Airasca-Saluzzo.

PROPOSTE DI RECUPERO DELLA LINEA

Riguardo alle linee Airasca-Saluzzo e Bricherasio-Barge si costituisce, nel 1998, una commissione fra Ente Ferrovie dello Stato, Provincia di Torino (Ing. Spina) e Provincia di Cuneo (Ing. Gastaldo). Le due amministrazioni si dimostrano interessate all'acquisto dei sedimi ed alla successiva realizzazione, ciascuna per i tratti di sua competenza, di ciclopiste dotate di punti di ristoro, a sua volta ricavati dall'adeguamento di alcuni caselli o stazioni.

Il "P.T.C." (Piano Territoriale di Coordinamento) del mese di gennaio 1999 propone di *"...riconsiderare la soppressione della linea Airasca-Vigone-Villafranca-Saluzzo per le seguenti ragioni: 1) il sistema della Pianura Pinerolese e del Saluzzese si caratterizza come una delle principali e delle più vitali aree agricole della regione; una politica di rilancio del sistema della produzione agricola e di promozione di sistemi di trasformazione in loco (agroindustria) necessita di infrastrutture per il trasporto e la distribuzione delle merci, quali la appena soppressa linea ferroviaria Airasca-Saluzzo; 2) il nodo ferroviario di Airasca risulta prossimo al principale nodo di interscambio regionale, ossia il centro di smistamento ferroviario di Orbassano; il ripristino della linea ed una bretella ferroviaria di pochi chilometri fra i suddetti nodi consentirebbero di attestare tutto il trasporto merci del Saluzzese, del basso Pinerolese e di parte del Cuneese sul centro di smistamento di Orbassano, evitando ulteriori carichi di traffico sul passante ferroviario di Torino e diminuendo il traffico sulle infrastrutture stradali esistenti, ora inadeguate"*.

Nel 2000 la Provincia di Torino concorda con le Ferrovie dello Stato S.p.a. il prezzo di acquisto dei 16 Km di sedime fra Airasca e Villafranca, accende un mutuo e richiede i relativi permessi al Ministero dei Trasporti, con il preciso obiettivo di trasformare l'ex ferrovia in pista ciclabile di collegamento fra le ciclostrade del Torinese e la pista del Parco fluviale del Po.

Mentre presso la Provincia di Torino è allo studio il progetto per la suddetta pista, nel 2001 alcuni saluzzesi promuovono un comitato spontaneo volto al recupero, con la medesima destinazione, del tratto cuneese dell'Airasca-Saluzzo. Un recupero che, unitamente a quello torinese, darebbe certamente vita alla sede viabile per soli ciclisti più lunga d'Italia. Allo stato attuale, comunque, "resiste" il binario fra Moretta e Saluzzo. Per il resto, i soli interventi finora attuati, oltre lo smantellamento di cui si è detto sopra, risultano essere gli allargamenti delle sedi stradali sui ponti misti del Pellice e del Po.

Sempre nel 2001 la Giunta Provinciale di Torino approva il progetto definitivo per i lavori di ampliamento del tratto di strada provinciale che collega Villafranca a Moretta. L'opera prevede l'allargamento della carreggiata e la realizzazione delle banchine sfruttando il sedime ferroviario abbandonato che costeggia la provinciale medesima.

Nel mese di luglio del 2002 parte l'iniziativa promossa dal sindaco di Vigone Dino Ambrosio (che ha chiamato a raccolta gli amministratori pubblici dei comuni interessati dalla tratta, nonché le province di Torino e Cuneo) per rilanciare la richiesta di destinazione del sedime ferroviario a pista ciclabile e percorso turistico ambientale di collegamento fra i comuni medesimi. Si richiede, più in particolare, che i fabbricati ferroviari siano messi a disposizione

delle singole comunità per essere trasformati in vere e proprie "vetrine" di ciò che le comunità stesse sono in grado di offrire a livello produttivo, ambientale, paesaggistico e culturale, con appositi spazi anche per le associazioni locali. Il tutto a condizione che non si proceda a vendite separate che smembrino quelle proprietà a vantaggio di pochi anziché della collettività, ma che sia invece preservata la proprietà pubblica affinché si possa lavorare su un progetto globale a salvaguardia della continuità dell'intera tratta.

Tutti gli amministratori pubblici coinvolti hanno ribadito l'assoluta necessità di salvaguardare la tratta nella sua integrità puntando, con l'aiuto delle due province, ad acquisire la proprietà della massicciata, delle stazioni e dei caselli di pertinenza per farne una pista ciclabile di collegamento e di servizio per il basso Pinerolese.

IL TRACCIATO

La ferrovia Airasca-Moretta costituiva un raccordo fra il tronco Torino-Airasca-Pinerolo-Torre Pellice (a Nord) e le linee convergenti su Saluzzo da Savigliano e Cuneo (a Sud) interessando, quindi, sia il territorio della Provincia di Torino che quello della "Granda".

Tagliava il basso Pinerolese e la pianura di Saluzzo fra estese coltivazioni e prati adibiti a pascolo inoltrandosi, di tanto in tanto, in folti ed ombrosi pioppeti. Affiancava grandi cascine padronali, talvolta precedute da lunghi viali alberati, e piccole borgate rurali strette attorno alla cappella frazionale. Attraversava il corso di canali irrigui che solcano la pianura e le numerose strade interpoderali, spesso scandite dalla presenza dei piloni votivi.

Risalendo la pianura da Nord verso Sud, la linea aveva origine in corrispondenza della diramazione che la separava da quella elettrificata per Pinerolo, situata all'estremità Ovest della stazione di Airasca. Quest'ultima, piuttosto distanziata dal centro del paese, è posta a 25 Km da Torino. In prossimità della biforcazione dei binari esisteva un capiente fabbricato all'interno del quale venivano ricoverate le vaporiere per la notte e dove anche i macchinisti



potevano pernottare nell'attesa di ripartire all'alba. Vi si trovava anche un deposito di carbone. Sono ancora presenti una colonna per il rifornimento d'acqua ed una piattaforma girevole del diametro di circa 5 metri. A partire dalla diramazione, la linea descrive una curva con raggio di circa 400 metri dove s'innesta il raccordo ferroviario dello stabilimento S.K.F. In questo breve tratto curvilineo, il binario non è stato rimosso in quanto risulta

ancora potenzialmente utilizzabile il collegamento ferroviario fra la stazione e lo stabilimento medesimo. E' tuttora esistente la vecchia stazione di Airasca, posta in prossimità dell'attraversamento della strada provinciale 139, fra l'abitato di Airasca e quello di Volvera. L'edificio è abbandonato e versa in pessime condizioni.

Oltre la suddetta curva, la ferrovia assumeva un tracciato per lo più rettilineo fino alla stazione di Scalenghe. Questa disponeva di un secondo binario per gli incroci e, sul lato Airasca, di un binario tronco affiancante il piano caricatore sopraelevato, per un totale di quattro scambi. Questo scalo merci, in origine più ampio, veniva utilizzato principalmente in funzione di una segheria collocata proprio a ridosso del piazzale ferroviario. Era presente la sagoma di carico.

Seguiva la piccola fermata di Cercenasco (con il solo binario di corsa) e, dopo l'attraversamento del torrente Lemina per mezzo di un ponticello in cemento armato, quella di Vigone. In prossimità del centro del paese e con un'ampia piazza alberata sul retro, la stazione di Vigone era servita da due binari in curva ed aveva al suo fianco, lato Saluzzo, una particolare costruzione in muratura detta "piccola". Costeggiata da un binario tronco per lo

stazionamento dei carri ferroviari, quest'ultima era adibita a magazzino (vi si trovava anche il piano caricatore sopraelevato, la sagoma di carico ed il peso). Le operazioni di carico e scarico delle merci avvenivano, in taluni casi, tramite un'apposita gru fissa ad azionamento manuale, realizzata in ghisa e ferro. Gli scambi erano sei.

Attraversato il torrente Pellice per mezzo di un ponte misto stradale-ferroviario in muratura, s'incontrava l'ultima stazione della Provincia di Torino: Villafranca Piemonte. Anch'essa era dotata di doppio binario ed era affiancata, sul lato Airasca, da una "piccola" avente le stesse caratteristiche di quella di Vigone, con binario tronco, piano caricatore sopraelevato, sagoma di carico e peso. Gli scambi erano quattro. Risale al 1908 la costruzione di un raccordo ferroviario privato fra i "Mulini Vottero" di Villafranca e la stazione: ogni giorno si caricavano tre o quattro vagoni (da 170-180 quintali ciascuno) che raggiungevano la stazione stessa grazie ad un grosso cavo d'acciaio agganciato ai medesimi e, quindi, trascinato e raccolto da un argano elettrico. Il prodotto finito, per lo più farina di grano tenero, veniva inviato principalmente nel Sud d'Italia.

Ancora un'altro ponte misto stradale-ferroviario in muratura (quello sul fiume Po che, in quel punto, costituisce il confine naturale fra le due province), ed ecco Moretta, la prima stazione della "Granda". Disponeva del piazzale ferroviario più ampio di tutta la linea (se si esclude Saluzzo) per la presenza in loco di importanti insediamenti industriali, della Metalmeccanica Milanese e, in ultimo, per essere stata fino al 1959 un rilevante nodo ferroviario grazie alla diramazione per Cavallermaggiore. I binari adibiti agli incroci erano due sul totale di una decina, mentre gli scambi erano circa venti. Vi si trovava un deposito locomotive con annessa una piccola officina (nel quale, successivamente, si è insediata la Milanese), una "piccola" con struttura portante in legno e senza tamponamenti, una piattaforma mobile per girare le vapore, una colonna ed un serbatoio per il rifornimento d'acqua, il piano caricatore sopraelevato, la sagoma di carico ed il peso. Il fabbricato viaggiatori ospitava un bar-ristorante.

Ancora oggi, da Moretta il binario risale la pianura fra gli estesi frutteti del Saluzzese fino al capolinea Saluzzo, dopo aver oltrepassato la piccola fermata di Torre S. Giorgio (ultimamente servita dal solo binario di corsa ma, in origine, munita di binario tronco lato Saluzzo e sagoma di carico) e la stazione di Cervignasco. Quest'ultima, sperduta fra i campi ed al servizio di una piccola frazione di Saluzzo, era inizialmente dotata di un secondo binario per gli incroci, di due binari tronchi lato Airasca per un totale di ben sette scambi e di una sagoma di carico. Nelle vicinanze dell'area urbana di Saluzzo, la linea attraversa "a raso" la nuova tangenziale della città (per gli attraversamenti delle ferrovie Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Cuneo sono stati costruiti i rispettivi ponti). Infine, poco prima di entrare nel piazzale della stazione di Saluzzo, il binario affianca quello proveniente da Savigliano, descrivendo con esso una grande ansa di raggio variabile fra 250 e 305 metri.

IDENTIFICAZIONE CATASTALE DEI BENI DISMESSI DI PROPRIETA' RFI:**TERRENI**

Provincia	Comune	Foglio	Part.	mq.		NOTE
Torino	Airasca	17	24	433		
Torino	Airasca	17	104	6.882		
Torino	Airasca	17	98	2.348		
Torino	Airasca	17	97	233		
Torino	Airasca	25	106	1.530		
Torino	Airasca	25	38	11.959		
Torino	Airasca	25	29	365		
Torino	Airasca	25	36	836		
Torino	Airasca	25	39	143		
Torino	Scalenghe	25	86	158		
Torino	Scalenghe	25	98	7.502		
Torino	Scalenghe	25	99	127		
Torino	Scalenghe	23	76	1.696		
Torino	Scalenghe	23	77	280		
Torino	Scalenghe	23	79	5.562		
Torino	Scalenghe	23	78			
Torino	Scalenghe	23	80	3.847		
Torino	Scalenghe	23	34	464		
Torino	Scalenghe	23	81	181		
Torino	Scalenghe	42	30	834		
Torino	Scalenghe	42	31	2.352		
Torino	Scalenghe	42	384	429		
Torino	Scalenghe	22	55	5.616		
Torino	Scalenghe	22	54	62		
Torino	Scalenghe	22	48	184		
Torino	Scalenghe	22	56	102		
Torino	Scalenghe	21	39	6.888		
Torino	Scalenghe	21	32	222		
Torino	Cercenasco	7	35	57		
Torino	Cercenasco	7	157	2.678		
Torino	Cercenasco	7	34	610		
Torino	Cercenasco	7	38	189		
Torino	Cercenasco	7	41	424		

IDENTIFICAZIONE CATASTALE DEI BENI DISMESSI DI PROPRIETA' RFI:**TERRENI**

Provincia	Comune	Foglio	Part.	mq.		NOTE
Torino	Cercenasco	7	153	2.573		
Torino	Cercenasco	7	42	520		
Torino	Cercenasco	6	267	1.287		
Torino	Cercenasco	6	84	98		
Torino	Cercenasco	8	131	6.206		
Torino	Cercenasco	8	103	205		
Torino	Cercenasco	8	128	59		
Torino	Cercenasco	8	132	181		
Torino	Cercenasco	8	I	1.000		
Torino	Cercenasco	9	61	5.015		
Torino	Cercenasco	9	56	188		
Torino	Cercenasco	9	58	75		
Torino	Cercenasco	9	60	270		
Torino	Cercenasco	9	82	62		
Torino	Cercenasco	9	105	19		
Torino	Cercenasco	9	106	4.343		
Torino	Vigone	10	102	4.364		
Torino	Vigone	9	59	4.635		
Torino	Vigone	9	61	284		
Torino	Vigone	9	68	284		
Torino	Vigone	9	74	2.617		
Torino	Vigone	9	67	110		
Torino	Vigone	9	83	42		
Torino	Vigone	9	56	309		
Torino	Vigone	34	83	1.523		
Torino	Vigone	34	200	74		
Torino	Vigone	34	79	175		
Torino	Vigone	34	80	1.292		
Torino	Vigone	34	78	644		
Torino	Vigone	35	101	9.153		
Torino	Vigone	35	100	4.852		
Torino	Vigone	35	150	114		
Torino	Vigone	35	155	4.869		

IDENTIFICAZIONE CATASTALE DEI BENI DISMESSI DI PROPRIETA' RFI:**TERRENI**

Provincia	Comune	Foglio	Part.	mq.		NOTE
Torino	Vigone	35	156	515		
Torino	Vigone	36	371	5.368		
Torino	Vigone	36	323	107		
Torino	Vigone	36	268	61		
Torino	Vigone	56	69	6.757		
Torino	Vigone	56	70	202		
Torino	Vigone	57	75	6.600		
Torino	Vigone	57	28	313		
Torino	Vigone	57	71	175		
Torino	Vigone	58	45	832		
Torino	Vigone	58	51	645		
Torino	Vigone	58	49	625		
Torino	Villafranca P.te	25	34	1.191		
Torino	Villafranca P.te	25	35	6.867		
Torino	Villafranca P.te	25	36	1.684		
Torino	Villafranca P.te	25	143	3.399		
Torino	Villafranca P.te	25	136	133		
Torino	Villafranca P.te	28	7	76		
Torino	Villafranca P.te	28	5	3.637		
Torino	Villafranca P.te	28	1	181		
Torino	Villafranca P.te	28	4	7.146		
Torino	Villafranca P.te	28	83	525		
Torino	Villafranca P.te	28	82	42		
Torino	Villafranca P.te	28	122	335		
Torino	Villafranca P.te	28	88	338		
Torino	Villafranca P.te	28	160	598		
Torino	Villafranca P.te	28	111	217		
Torino	Villafranca P.te	51	113	12.263		
Torino	Villafranca P.te	51	46	350		
Torino	Villafranca P.te	51	120	1.380		
Torino	Villafranca P.te	51	199	4.659		
Torino	Villafranca P.te	72	134	130		
Torino	Villafranca P.te	72	178	1.180		

IDENTIFICAZIONE CATASTALE DEI BENI DISMESSI DI PROPRIETA' RFI:

TERRENI						
Provincia	Comune	Foglio	Part.	mq.		NOTE
Torino	Villafranca P.te	72	179	695		
Torino	Villafranca P.te	72	180	440		
Torino	Villafranca P.te	72	557	14		
Torino	Villafranca P.te	72	487	1.120		
Torino	Villafranca P.te	72	488	963		
Torino	Villafranca P.te	72	486	425		
Torino	Villafranca P.te	72	188	357		
Torino	Villafranca P.te	72	187	273		
Torino	Villafranca P.te	49	46	1.108		
Torino	Villafranca P.te	49	47	1.244		
Torino	Villafranca P.te	49	48	559		
Torino	Villafranca P.te	49	49	149		
Torino	Villafranca P.te	49	57	1.047		
Torino	Villafranca P.te	49	56	839		
Torino	Villafranca P.te	49	55	179		
Torino	Villafranca P.te	49	59	3.805		
Cuneo	Moretta	7	8	3.509		
Cuneo	Moretta	7	9	6.648		
Cuneo	Moretta	7	10	3.315		
Cuneo	Moretta	7	30	1.541		
Cuneo	Moretta	9	56	2.816		
Cuneo	Moretta	9	57	2.118		
Cuneo	Moretta	9	58	1.210		
Cuneo	Moretta	9	116	1.364		
Cuneo	Moretta	9	115	339		
Cuneo	Moretta	9	75	249		
Cuneo	Moretta	11	19	736		
Cuneo	Moretta	11	26	2.064		
Cuneo	Moretta	11	27	42.870		
Cuneo	Moretta	11	29	166		
Cuneo	Moretta	11	122	137		
Cuneo	Moretta	11	127	201		
	Totale terreni		mq.	273.666		

IDENTIFICAZIONE CATASTALE DEI BENI DISMESSI DI PROPRIETA' RFI:**FABBRICATI**

Provincia	Comune	Foglio	Part.	Progr. Km	Fabbricato	
Torino	Airasca	17	97	Km. 1+304	Casa Cantoniera	
Torino	Airasca	25	39	Km. 2+784	Casa Cantoniera	
Torino	Scalenghe	23	78	Km 4+504	F.V.: Unità Immobiliare 1	
Torino	Scalenghe	23	78	Km 4+504	F.V.: Unità Immobiliare 2	
Torino	Scalenghe	23	78	Km 4+504	F.V.: Unità Immobiliare 3	
Torino	Scalenghe	23	89	Km. 4+602	Casa Cantoniera	
Torino	Cercenasco	8	132	Km. 7+551	F.V.: Unità Immobiliare 1	
Torino	Cercenasco	8	132	Km. 7+551	F.V.: Unità Immobiliare 2	
Torino	Vigone	34	80	Km. 9+871	Casa Cantoniera	
Torino	Vigone	35	187	Km 9+998	F.V.: Unità Immobiliare 1	
Torino	Vigone	35	187	Km 9+998	F.V.: Unità Immobiliare 2	
Torino	Vigone	35	187	Km 9+998	F.V.: Unità Immobiliare 3	
Torino	Vigone	35	196	Km 10+073	Magazzino Merci	
Torino	Vigone	35	101	Km 10+088	W.C.	
Torino	Vigone	35	150	Km. 10+517	Casa Cantoniera	
Torino	Vigone	56	70	Km. 11+578	Casa Cantoniera	
Torino	Vigone	57	71	Km. 12+837	Casa Cantoniera	
Torino	Villafranca P.te	28	7	Km. 14+131	Casa Cantoniera	
Torino	Villafranca P.te	51	157	Km 16+221	Magazzino Merci	
Torino	Villafranca P.te	51	110	Km 16+281	F.V.: Unità Immobiliare 1	
Torino	Villafranca P.te	51	110	Km 16+281	F.V.: Unità Immobiliare 2	
Torino	Villafranca P.te	51	110	Km 16+281	F.V.: Unità Immobiliare 3	
Torino	Villafranca P.te	51	155	Km 16+303	W.C.	
Torino	Villafranca P.te	24	49	Km. 16+930	Casa Cantoniera	
Cuneo	Moretta	9	115	Km. 18+893	Casa Cantoniera	
Cuneo	Moretta	11	19	Km 18+938	Fabbricato Servizi	
Cuneo	Moretta	11	122	Km 18+978	Garitta	
Cuneo	Moretta	11	26	Km 19+269	F.V.: Unità Immobiliare 1	
Cuneo	Moretta	11	26	Km 19+269	F.V.: Unità Immobiliare 2	
Cuneo	Moretta	11	26	Km 19+269	F.V.: Unità Immobiliare 3	
Cuneo	Moretta	11	27	Km 19+279	W.C.	
Cuneo	Moretta	11	208	Km 19+349	Magazzino Merci	

COMUNE DI AIRASCA

ELENCO DEI MANUFATTI ORIGINARI LUNGO LA LINEA PER PROGRESSIVA CHILOMETRICA:

COMUNE	Progressiva KM	OPERA D'ARTE
AIRASCA	Km 0+000	Stazione di Airasca
	Km 0+169,77	Punta scambio estremo (origine della linea Airasca-Moretta)
	Km 0+198,73	Casello
	Km 0+289,40	Ponticello di m. 0,80
	Km 0+295,30	Passaggio a livello su strada comunale manovrato dalla stazione di Airasca
	Km 0+365,00	Segnale di protezione
	Km 0+474,75	Ponticello di m. 1,00
	Km 0+646,67	Ponticello di m. 1,00
	Km 0+761,50	Ponticello di m. 0,60
	Km 0+782,20	Ponticello di m. 1,00
	Km 1+053,45	Passaggio a livello sulla strada comunale di Piscina - manovrato dal P.L. Km 1+318,18
	Km 1+055,30	Ponticello di m. 1,00
	Km 1+304,00	Casello
	Km 1+312,75	Ponticello di m. 0,60
	Km 1+318,18	Passaggio a livello presenziato sulla strada provinciale Torino-Pinerolo
	Km 1+323,42	Ponticello di m. 1,00
	Km 1+565,00	Segnale di avviso
	Km 1+591,60	Ponticello di m. 1,50
	Km 1+597,90	Passaggio a livello incustodito sulla strada privata Ceriana
	Km 1+898,60	Ponticello di m. 0,60
	Km 2+017,10	Passaggio a livello su strada campestre privata - incustodito
	Km 2+487,00	Ponticello di m. 1,00
	Km 2+547,00	Passaggio a livello
	Km 2+784,42	Casello
	Km 2+795,25	Passaggio a livello presenziato sulla strada comunale detta "delle Croci"
	Km 3+291,00)	Segnale di seconda categoria
	Km 3+661,60	Garitta
	Km 3+669,70	Ponticello di m. 0,60
	Km 3+675,50	PL sulla strada comunale di Pieve di Scalenghe, manovrato dalla stazione di Scalenghe
	Km 3+683,60	Ponticello di m. 1,50
	Km 3+861,00	Ponticello di m. 1,00
	Km 3+868,45	Casello
	Km 3+878,60	PL sulla strada comunale detta "della Morte" manovrato dalla stazione di Scalenghe
Km 4+247,70	Punta scambio estremo	

FIGURA 1 :

Punto
d'intersezione tra
la linea TORINO-
PINEROLO e la
linea ferroviaria
dismessa
AIRASCA-
MORETTA

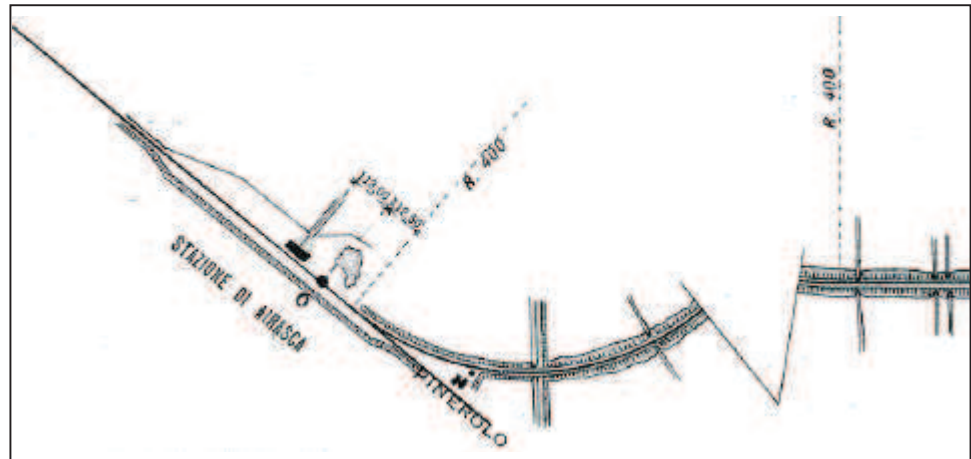


FIGURA 2 :

Punto d'intersezione
tra la linea TORINO-
PINEROLO (—)
e la linea ferroviaria
dismessa AIRASCA-
MORETTA (—)
■ Casa Cantoniera al
Km 1+304

FIGURA 3 :

Casa Cantoniera al Km 1+304





FIGURA 4:

- Casa Cantoniera al Km 1+304
- Linea ferroviaria dismessa AIRASCA-MORETTA

FIGURE 5-6:

- Linea ferroviaria AIRASCA-MORETTA
- Casa Cantoniera al Km 2+795

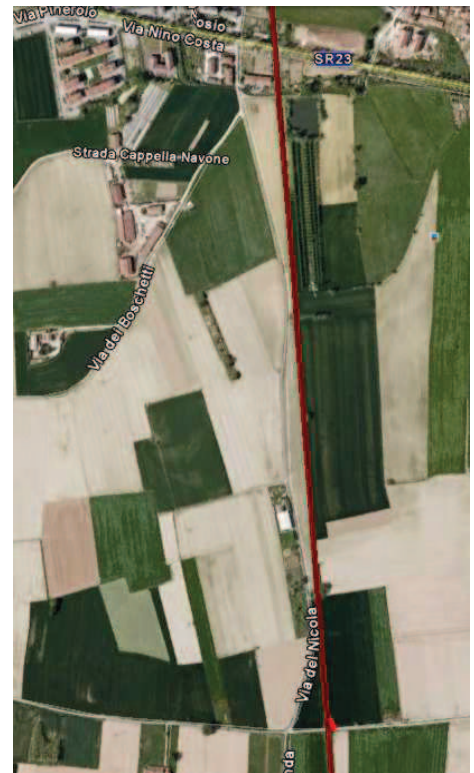
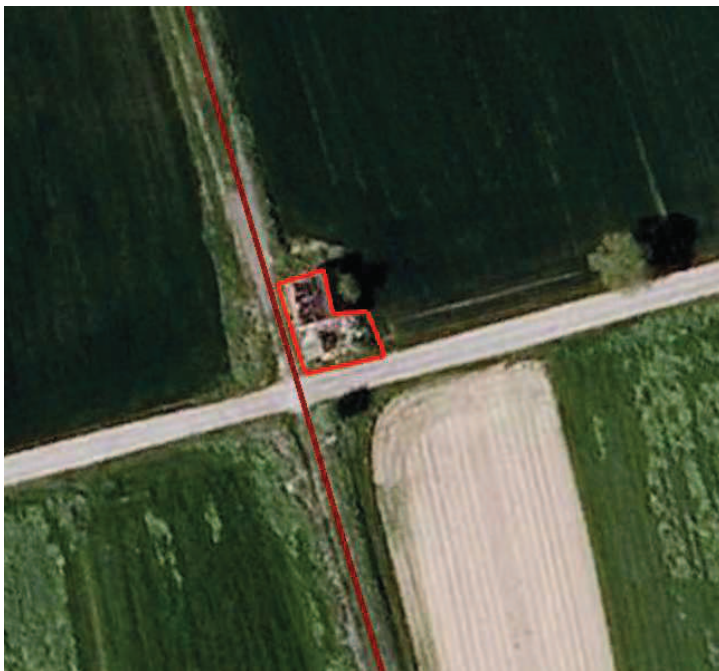


FIGURE 7-8:
Casa Cantoniera al Km 2+795



FIGURA 9:
Casa Cantoniera al Km 2+795



FIGURA 10: Casa Cantoniera al Km 2+795



FIGURA 11: Sedime Ferroviario



COMUNE DI SCALENGHE

ELENCO DEI MANUFATTI ORIGINARI LUNGO LA LINEA PER PROGRESSIVA CHILOMETRICA:

COMUNE	Progressiva KM	OPERA D'ARTE
SCALENGHE	Km 4+487,77	stazione intermedia
	Km 4+510,27	Ponticello di m. 0,80
	Km 4+540,53	Ponticello di m. 1,00
	Km 4+602,00	Casello
	Km 4+614,43	Ponticello di m. 0,80
	Km 4+624,20	PL sulla strada comunale detta "dei Bonetti" manovrato dalla stazione di Scalenghe
	Km 4+633,90	Ponticello di m. 0,80
	Km 4+718,45	Ponticello di m. 0,80
	Km 7+767,60	Punta scambio estremo
	Km 4+815,85	Ponticello di m. 0,60
	Km 4+905,47	PL sulla strada comunale detta "delle Becche" manovrato dalla stazione di Scalenghe
	Km 4+912,19	Ponticello di m. 2,50
	Km 4+919,65	Garitta
	Km 5+204,85	Ponticello di m. 1,50
	Km 5+563,87	Garitta
	Km 5+569,55	Passaggio a livello incustodito su strada privata campestre
	Km 5+695,70	Ponticello di m. 0,80
	Km 5+711,00	Segnale di seconda categoria
	Km 6+108,23	Ponticello di m. 1,50 sulla bealera Lajasso
	Km 6+206,55	Ponticello di m. 0,80 (Km 6+206,55)
	Km 6+212,40	Passaggio a livello (Km 6+212,40 - strada privata campestre - incustodito)
	Km 6+280,00	Segnale di avviso
	Km 6+435,61	Ponticello di m. 1,00
	Km 6+592,12	Casello
	Km 6+603,20	Passaggio a livello incustodito su strada vicinale campestre
	Km 6+733,55	Ponticello di m. 1,00 (Km 6+733,55)
	Km 6+880,15	Ponticello di m. 3,20 sul rivo Goretti
	Km 7+011,43	Ponticello di m. 0,80
	Km 7+195,00	Segnale di prima categoria

FIGURE 12-13 :
Tracciato
Ferroviario

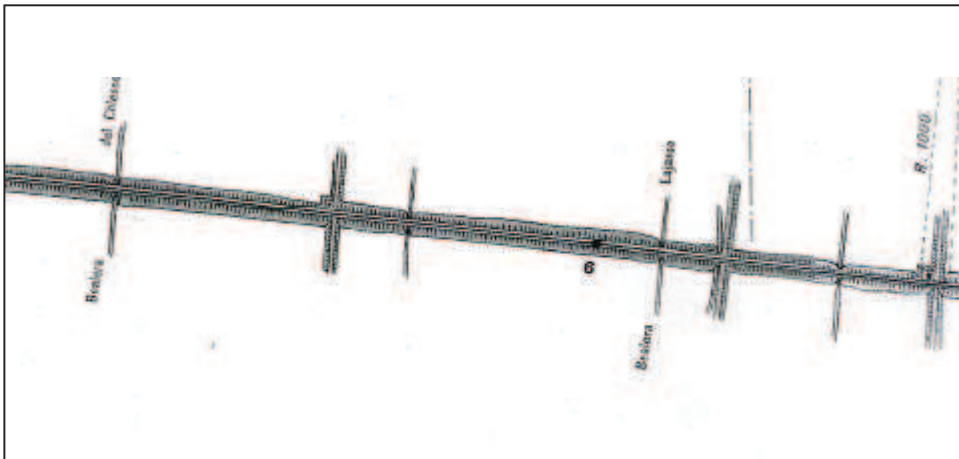
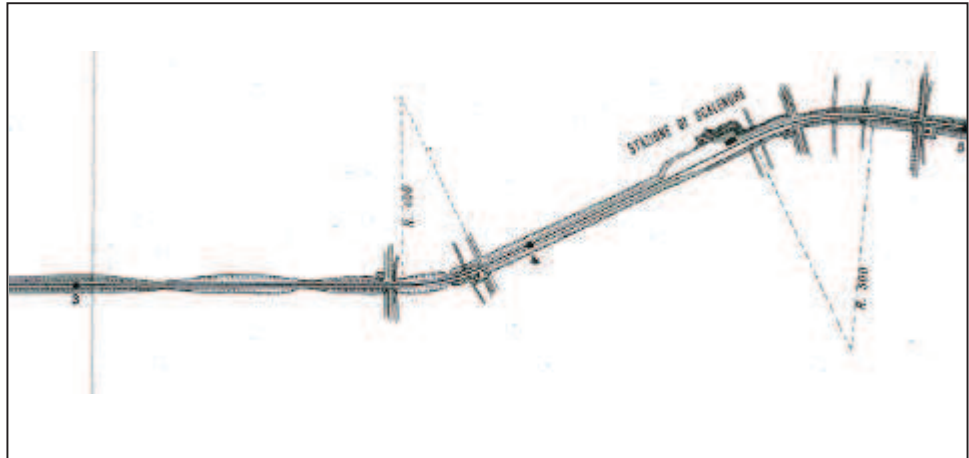


FIGURA 14:
Linea Airasca-Saluzzo (1997): sedime abbandonato, dopo i lavori di smantellamento, (C. Campana).





FIGURA 15-16 :

— Linea ferroviaria AIRASCA-MORETTA

■ Fabbricato di Stazione al km 4+504 e Casa Cantoniera al km 4+602



FIGURA 17: Fabbricato di Stazione



Il fabbricato viaggiatori è un edificio a pianta rettangolare, a due piani fuori terra.

L'ingresso è collocato in posizione assiale rispetto al prospetto maggiore, sul lato verso la strada. Si accedeva ad un atrio, alla biglietteria, alla sala d'attesa ed ai locali di servizio per il personale, mentre al piano superiore si trovavano gli alloggi.

Attualmente, al piano terreno si trovano gli uffici di una cooperativa sociale che si occupa del recupero di persone tossicodipendenti. La struttura portante è in muratura di laterizi pieni. La copertura è a quattro falde con orditura in legno e manto in tegole marsigliesi. Il fabbricato è interamente intonacato con colore giallo ocra, sbiadito dal tempo e dall'incuria.

FABBRICATO DI STAZIONE Scheda tecnica:

Oggetto: stazione intermedia (Km 4+487,77)

Località: Periferia Nord-Ovest di Scalenghe (TO)

Ambiente: rurale

Accessibilità: da strada asfaltata

Anno di inaugurazione: 1886

Proprietà: Ferrovie dello Stato

Stato del fabbricato viaggiatori: parzialmente utilizzato da una cooperativa sociale

Stato di conservazione del fabbricato viaggiatori: cattivo

Altri fabbricati: fabbricato W.C.

Binari: rimossi

I vani delle porte e delle finestre, con arco a sesto ribassato, sono fasciati da una cornice intonacata piana di colore grigio chiaro, mentre le finestre al piano superiore hanno persiane in legno. Grigi sono anche la fascia marcapiano ed il cornicione di coronamento. Gli spigoli dell'edificio sono sottolineati da lesene grigie.

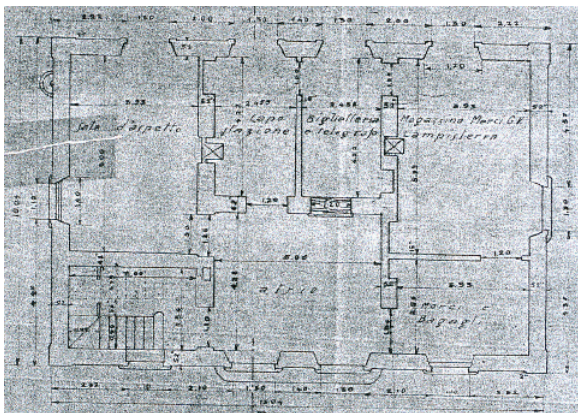


FIGURE 18-19-20: Pianta piano terra, pianta piano primo e sezione del fabbricato di Stazione

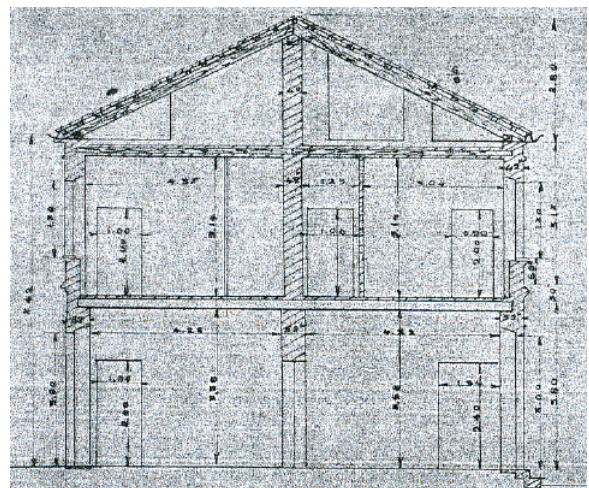
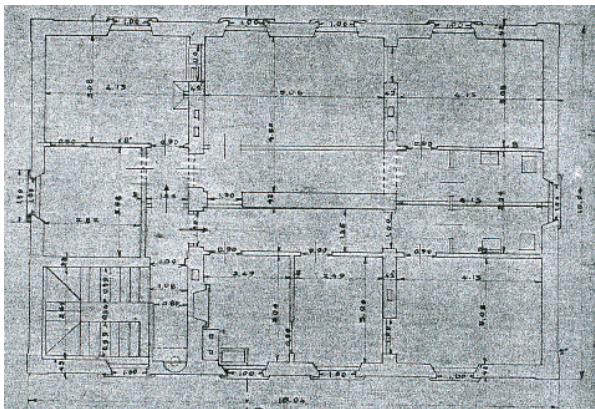


FIGURA 21: fabbricato di stazione e fabbricato W.C.



Il fabbricato W.C. è collocato accanto al fabbricato viaggiatori (lato Airasca). Ospita due turche. Il manufatto è a pianta rettangolare e costruito in muratura portante di laterizi pieni, lasciati a vista sulle testate e su buona parte dei prospetti maggiori. La copertura è a due falde con orditura in legno e manto in tegole marsigliesi. Su uno dei lati è ancora presente una decorazione a "lambrequin" in legno. Nella parte alta delle pareti sono ricavate delle aperture romboidali per l'illuminazione e l'aerazione dei W.C.

Della "piccola" rimangono solo alcuni ruderi. Se ne individua chiaramente la posizione dal piano di calpestio sopraelevato rispetto al piano di campagna e dai basamenti dei ritti ancora in loco.

FIGURA 22: fabbricato di stazione



**FIGURE
23-24:**
Aree di
Stazione

