

**Nella vecchia Ferrovia... (ia ia oh) – In moto da Ceva a Bra**  
**Passeggiata improvvisata lungo i binari (e talvolta neppure quelli) del tratto chiuso nel 1994**  
*Luca Castello – Gennaio 2016*

E' una giornata di aprile, una domenica con una bella giornata, di sole, né troppo calda né troppo fredda... una di quelle giornate che si vorrebbero "clonare" e fermare per tutto l'anno, almeno dal punto di vista meteorologico.

Da buon appassionato di ferrovia, oltre che di autobus e di cose vecchie, avevo in mente già da diverso tempo di cercare un tratto di ferrovia abbandonata non troppo distante da Genova, dove le infrastrutture fossero ancora ben evidenti, da percorrere almeno in parte con una moto da enduro.

La scelta cadde sul tratto di ferrovia Ceva – Bra, disattivato nel 1994 a seguito, se non ricordo male, di una gigantesca alluvione che colpì il basso Piemonte. Parto quindi nella mattinata, non troppo presto, con cibo nello zaino, imboccando immediatamente l'autostrada sino a Savona. Qui, invece di proseguire per la costiera, imbocco la deviazione che sale verso il Piemonte.



Ah, dimenticavo... anche la moto utilizzata è per certi aspetti un pezzo di storia: si tratta di una vecchia Honda XL 200 del 1984, perfettamente conservata, leggera, maneggevolissima e con consumi da record! E' quella che ho ritenuto più adatta delle tre moto che possiedo. Esco al casello, se non ricordo

male, di Altare, e non appena fuori dalla barriera, alla mia destra si incontra subito il bivio per Ceva. Da lì bisogna percorrere circa 25 km di piacevole e scorrevole strada di altopiano per arrivare a Ceva.

Una volta giunti in paese, si trova facilmente la grande stazione ferroviaria, con annessa sottostazione elettrica, dirigenti di movimento, squadre di manovra per la composizione dei treni, oltre alla postazione per la manutenzione del tronco di linea. Tutto è stato notevolmente ridimensionato nel tempo, ma fa sempre piacere ad un amico della ferrovia, oltre che da sempre di tutti i lavoratori, vedere una stazione ancora oggi presidiata da un discreto numero di addetti, che oltre a garantire un buon livello di servizio, costituiscono anche posti di lavoro attivi ancora risparmiati da dissennate manovre di bilancio che spesso non piacciono a nessun Italiano, ma soltanto ai vertici di Bruxelles.

La stazione costituisce attualmente l'ultimo presidio ancora in funzione, dato che il tratto che prosegue verso il Piemonte è stato appunto disattivato dal 1994.

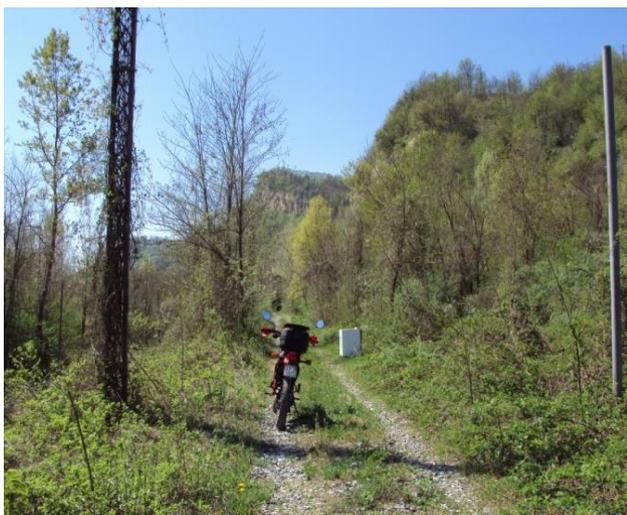
Mi fermo e mangio il primo panino, e intanto cerco di scorgere con lo sguardo la linea abbandonata che prosegue verso Bra. In effetti, subito dopo la sottostazione elettrica, c'è una galleria, e i pali della linea aerea, ovviamente senza più cavi elettrici. La vegetazione cresciuta un po' dappertutto è abbondante... Ci siamo! E' una cosa bellissima scoprire un percorso sconosciuto improvvisando la ricerca. Eh già, perché io, senza aver portato con me alcuna mappa del percorso... ho deciso di seguire i segni rimasti di quella vecchia ferrovia sperando di arrivare a destinazione... il bello di certe piccole avventure è proprio questo!!

Chiaramente, infilarsi nella linea partendo da una stazione attiva è improponibile, in quanto sarei immediatamente fermato da qualcuno.



Così, un abitante del luogo, mi spiega che ad appena duecento metri c'è un tratto di binario con annesso casello, che passa appena fuori dal centro del paese, e che da lì posso immettermi sulla linea senza passare dalla stazione.

Eccolo qui! La struttura è in discrete condizioni, ma è impossibile entrare all'interno del fabbricato. E allora, già che ci sono, torno per un attimo indietro e mi infilo in quella galleria che dovrebbe portarmi alla stazione, giusto per la soddisfazione di visionare il percorso sin dall'inizio...



In effetti, quando si arriva nei pressi della stazione di Ceva, il sentiero, ormai senza binari, è interrotto

da grandi blocchi di cemento, ed è impossibile proseguire verso la stazione.

Ok, almeno so che ci ho provato. Quindi, da lì inverti nuovamente la marcia e do inizio al mio viaggio improvvisato verso Bra...

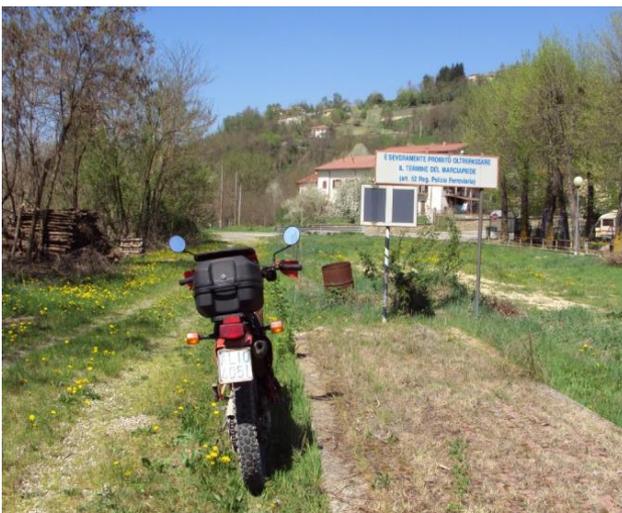
Subito dopo il primo casello, ci sono anche i binari, che scorrono ora quasi accanto alla strada, ma sono stati ricoperti da una vegetazione così spessa e rigogliosa (ci sono anche dei piccoli alberelli), che è impossibile attraversarli in moto... Poco male: passando accanto alla piccola strada statale, i binari si possono quasi costantemente seguire ad occhio, a talvolta sulla nostra destra, e a talvolta a sinistra.



In alcuni punti, attraversano campi coltivati, e sono rimasti in piedi anche alcuni pali della linea aerea, mentre in altri punti non si vede davvero più nulla, in quanto le rotaie coincidono con la strada statale, e sono stati quindi ricoperti di asfalto, permettendoci così di percorrerli in moto con il massimo del confort e della sicurezza. E quando le tracce sembrano completamente scomparse, ecco comparire davanti a noi una bella galleria, tra l'altro piuttosto antica, che ci conferma che siamo ancora sulla strada giusta. Tutta la linea è a binario unico, e quindi la suddetta galleria non è in grado di accogliere l'incrocio tra due vetture in completa sicurezza, ed è dotata quindi di un semaforo tipicamente stradale.



Al termine della galleria, Si giungerà dopo neppure un chilometro, alla vecchia stazione di Castellino Tanaro, perfettamente conservata, e a quanto pare, anche abitata, o comunque con i locali del piano superiore utilizzati, mentre l'atrio e locali a piano terra hanno gli ingressi ben sigillati.



Curiosi sono anche i segnali e le piccole infrastrutture circostanti la stazione ancora rimasti, come il marciapiede passeggeri, le toilettes esterne, un piccolo magazzino e il cartello che indica chiaramente il "divieto di attraversare i binari", al posto dei quali è però rimasta soltanto dell'erba, tra l'altro abbastanza ben curata...

Accanto alla stazione è stato costruito, di certo in epoca successiva all'abbandono, anche un piccolo campo da calcetto, regolarmente in uso.



Proseguendo sempre sulla statale, che ora si è fatta più ampia e scorrevole, troviamo dopo circa 3 km, la stazione di Niella Tanaro, proprio accanto alla sede stradale, segno che la vecchia linea ferroviaria continua a trovarsi proprio sotto i nostri piedi e sotto i nostri... pneumatici!



L'edificio è attualmente accessibile da porte e finestre, e quindi aperto a chiunque, ma proprio per questo, oltre all'immane immondizia, è rimasto solo il vecchio quadro di comando della stazione, seppur notevolmente "cannibalizzato" di quasi tutto ciò che si poteva asportare come cimelio o come ricordo...

Galvanizzato da tutte queste "reliquie" ancora esistenti, proseguo per la statale in direzione Carrù, con la speranza di trovare altri segnali tangibili che mi confermino che non sto sbagliando strada... ed ecco che tra i campi coltivati alla mia destra, dove non esistono più, né palificazione, né binari, si scorge chiaramente un grazioso piccolo casello che non viene più utilizzato neppure dai contadini del luogo come fienile o come deposito, ma che pare essere un cimelio da non rimuovere, proprio a ricordo della vecchia ferrovia...



Dopo circa 5 km, c'è la vecchia stazione di Carrù-Clavesana, proprio nel centro del paese, che, seppur abbandonata, è tra quelle meglio conservate. Poco prima c'è un piccolo casello che ci ricorda che siamo al Km 65.



Proseguendo ancora, la linea attraversa il fiume tramite un lungo ponte, che termina proprio all'ingresso del paese di Farigliano.



Il ponte, che viene quotidianamente percorso a piedi da molti abitanti della zona, è però precluso per motivi di sicurezza, a tutti i veicoli a motore, tramite robusti e inviolabili sbarramenti. Raggiungo così il paese attraverso la statale (che per questo tratto non ricopre più la vecchia linea), e mi porto proprio al termine del ponte, dove si vede chiaramente la vecchia stazione di Farigliano. Gli atri della stazione sono sbarrati da robusti cancelli ben chiusi, attraverso i quali però si possono notare, oltre al quadro di comando, moltissimi scatoloni colmi di documentazione cartacea risalente agli anni '80. Peccato non poter raccogliere qualche ricordino...

La Statale, ci porta quindi a Narzole, e qui le strutture ferroviarie divengono improvvisamente abbondanti e interessanti: ritornano infatti i binari, i pali, una sottostazione elettrica di discrete dimensioni e perfettamente protetta da alti cancelli (e per questo ancora ottimamente conservata), oltre naturalmente alla stazione, con annesso un piccolo scalo con deposito merci e relativi scambi.

I cancelli che chiudevano gli atri della stazione, sono già stati aperti da qualcuno che evidentemente è arrivato prima di noi, e quindi possiamo finalmente entrare all'interno.



Sopra c'è l'appartamento del capostazione, dove non si trova nulla di nulla, se non polvere e sporcizia, mentre di sotto sono presenti, tra un disordine incredibile e gli immancabili segni di vandalismo, i numerosi quadri elettrici, il banco ACEI e i soliti scatoloni di materiale cartaceo archiviato.



Per molti, questa roba sarà solo spazzatura, ma per gli appassionati come noi sono una gioia... Così, per prima cosa seleziono un po' di documentazione varia, e scopro con stupore, ma anche restandone affascinato, che nella metà degli anni '80, tutta la documentazione delle piccole stazioni veniva ancora compilata a mano: dai rendiconti dei biglietti e abbonamento quotidianamente venduti, a tutta la merce trasportata da e per quello scalo, tutto veniva scritto a penna su degli appositi registri che sembra-

vano quelli tanto temuti dell'insegnante delle scuole medie e superiori (almeno quelli delle scuole che ho frequentato io, che oggi ho 46 anni).

Al massimo, per qualche telegramma o comunicazioni ufficiali veniva usata la macchina da scrivere, e poi, naturalmente, gli immancabili timbri a tampone, e addirittura il sigillo di ceralacca per sigillare le buste con il resoconto degli incassi che venivano inviate al compartimento di Torino, e tutto ripeto, datato dal 1982 al 1990... incredibile!



Ma poi, tra tutta questa abbondanza, non può mancare anche un ricordino del banco ACEI, e così, con i pochi attrezzi che porto con me sulla moto, riesco a smontare due vecchi strumenti indicatori elettrici in bachelite, e questo è davvero un "trofeo" ambito per me che sono anche un appassionato e collezionista di modernariato elettronico...

Soddisfattissimo per essere entrato realmente nel "cuore della storia" (ma anche per non aver sbagliato strada neppure una volta), proseguo ora lungo i binari, che da qui in poi, pare non vogliono più lasciare la vecchia linea. La moto si destreggia bene tra le traversine (che sono già del tipo in cemento armato), e prosegue con sicurezza in direzione di Cherasco, poco prima di Bra, punto in cui la linea diverrà nuovamente attiva, collegandosi ad uno scalo di smistamento di carri merci ancora in servizio.

Un piccolo casello che controllava il passaggio a livello, ci indica che siamo al Km. 87, e che quindi non manca molto al termine del tratto di linea in disuso.



Bisogna fare quindi molta attenzione, perché se viaggiare tra i due binari con una moto da enduro è relativamente semplice, doverne uscire fuori all'improvviso non è altrettanto agevole, anche perché in uno spazio così limitato, non si riesce a posizionarsi in modo da scavalcare la rotaia, ma molto più spesso ci si limita ad affiancarla senza riuscire ad uscirne fuori...

Quando arrivo nelle vicinanze dello scalo merci di Cherasco, sento in lontananza il rombo delle motrici diesel da manovra, e quindi decido immediatamente, lavorando di braccia con il manubrio, di abbandonare a malincuore la strada ferrata per portarmi subito su quella di asfalto, non prima di aver scattato le ultime foto. Mi piacerebbe proseguire ancora, ma l'idea di incontrare un locomotore diesel che avanza verso di me, non mi rende particolarmente entusiasta, e quindi, poco prima del Km 88, la mia escursione ferroviaria è davvero terminata.

Che bella avventura però: 43 chilometri seguendo, anzi, inseguendo le tracce di una ferrovia abbandonata... senza mappe e senza indicazioni, improvvisando la ricerca minuto per minuto, ma che grazie all'innumerabile quantità di tracce ancora esistenti,

è riuscita davvero nel migliore dei modi. Lungo la statale che mi riporta a Ceva, il sole è ancora brillante, e il pensiero della bellissima giornata che ho vissuto, mi riporta serenamente e senza alcuna fretta verso casa...

Che belle queste gite... consiglio a chiunque di provarci, oltre che in moto, anche a piedi o in mountain bike, e a questo proposito è doveroso ricordare che la regione Piemonte ha soppresso da neppure un anno, quasi 3000 km di linee secondarie locali a binario unico, linee proprio come questa, che attraversano frazioni e piccoli comuni tra la pianura e la collina, spesso con paesaggi (ed anche infrastrutture ferroviarie) di grande bellezza.

Tutti noi utenti, sostenitori e appassionati di mezzi di trasporto pubblico, siamo ovviamente amareggiati da questa drastica operazione che riteniamo quanto meno scellerata.



Ci rimarrà soltanto la magra consolazione di poter organizzare moltissime gite come quella che ho fatto io, alla scoperta e alla visione di quelle ormai vecchie ferrovie che la pura cultura del risparmio a tutti i costi, ha inesorabilmente e inderogabilmente deciso di far morire...

Buon Viaggio a tutti!

Testo e immagini di Luca Castello