LO SVILUPPO DELLE VIE E DEI MEZZI DI COMUNICAZIONE. Dalla provincia dell'Intendente Balduini a quella fascista.

Agnese Argenta

INTRODUZIONE

È necessario, per quanto attiene le comunicazioni stradali, percorrere un arco temporale così ampio poiché al momento dell'unità d'Italia la rete viaria astigiana, nelle direttrici che conducono ai centri importanti più vicini, aveva già assunto la configurazione quasi definitiva.
Dopo l'espansione dei domini sabaudi di metà settecento acquista un'importanza nuova il settore viario orientale, precedentemente incentrata sugli assi Torino-Nizza e Torino-Savoia. Inizia il processo di carreggiamento dei vecchi assi e di miglioramento delle strade che collegano la capitale con i territori appena conquistati. Tra queste vi è la maggiore arteria stradale passante per il nostro territorio: la strada regia Torino-Asti-Alessandria e la Asti-Acqui. Nel periodo napoleonico è aperta un nuovo percorso per Acqui che col ponte sul Tanaro, sposta definitivamente il suo punto d'innesto nella città da porta S. Rocco a porta S. Quirico ed è tracciata la nuova Asti-Casale come prosecuzione della Acqui-Asti. Negli anni Quaranta dell'Ottocento è costruita la nuova Asti-Chivasso-Ivrea mentre la Asti-Alba per S. Damiano rimane tale fino al secondo dopoguerra quando sarà costruita la nuova Asti-Alba sulla parte sinistra del Tanaro. Altre strade di raccordo importanti sono tracciate, sfruttando possibilmente i fondovalle, attorno agli anni dell'unità d'Italia. Tutte le nuove strade hanno l'obiettivo di consentire il trasporto carreggiato anziché quello someggiato (cioè mediante cavalli, muli e asini) caratteristico dei precedenti percorsi collinari.
Il pessimo stato dei numerosi tracciati registrato a metà settecento, dovuto alla ridottissima necessità di trasportare merci, alla posizione e configurazione geografica del territorio, aveva determinato, alla distanza di circa 12 miglia da Asti, il formarsi di altri centri di aggregazione come Canelli, S. Damiano, Montafia, Mombercelli ed altri minori sedi di mercati settimanali. I centri ai limiti della provincia, che ha cambiato e cambierà diverse volte i confini, oltre ad essere essi stessi centri di aggregazione come ad esempio Villanova e Castelnuovo sono attratti da poli esterni vicini come Chieri oppure in altre zone da Moncalvo, Nizza, Canale, Alba. Le mancate comunicazioni tra la lontana periferia e il capoluogo hanno contribuito a determinare lo scarso senso di astigianità di ampie zone del territorio favorendo il particolarismo di ogni comunità rafforzando così l'identità locale.
Nei 250 anni presi in considerazione nonostante le nuove strade, le ferrovie, le tranvie che, seppure con ritardi dovuti, come si vedrà, a motivazioni varie non ultime quelle campanilistiche, solcheranno il territorio con uno schema stellare abbastanza razionale, la città non sviluppa sufficienti capacità di accentramento in modo da controbilanciare l'attrattiva di due «centri di gravità da cui è regolata la vita astese, cioè Torino ed Alessandria». Alla vigilia della definitiva formazione della provincia di Asti è messo in evidenza come le popolazioni dei terreni di confine hanno perduto le caratteristiche anche politiche dell'astigianità.
La mancata centralità di Asti in parte è da attribuirsi all'appartenere, per circa cento anni, cui va aggiunta la parentesi napoleonica, alla provincia di Alessandria. La tendenza del capoluogo di provincia a divenire per ragioni amministrative, economiche e geografiche, il centro radiale delle vie di comunicazione, in un periodo di rapido e diffuso impiego di veloci mezzi di trasporto e di evoluzione della società, contribuisce a non far individuare Asti come centro di attrazione dei paesi posti ai limiti al territorio e ad accentuare la tendenza centrifuga verso altri poli.
L'amministrazione cittadina, anche se in modo poco lungimirante, cercando di superare la conflittualità dei paesi del territorio, si adopera per far convergere su Asti le zone dei suoi lontani mandamenti e contrastare in qualche modo i nuovi collegamenti che di volta in volta potrebbero sottrarle zone d'influenza.

VIABILITA' NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI ASTI NELLA RELAZIONE DELL'INTENDENTE REGIO (1753) E NELLA CARTOGRAFIA DELLA SECONDA META' DEL SETTECENTO.

L'allora provincia di Asti, che non comprendeva l'attuale punta sud e i territori di Nizza, Calliano, Moncalvo, ma arrivava a Verrua sul Po, nel 1749 occupava il quinto posto tra le province sabaude valutate in base al numero di abitanti e alla superficie ed era destinata a retrocedere ancora venendo ad occupare l'ottavo posto nel 1755 e il nono posto nel 1774. Dal 1713 i confini orientali dello stato sabaudo si erano progressivamente spostati ed Asti aveva perduto il ruolo di città di frontiera[1].
La tendenza di vaste zone dell'astigiano a dirigersi verso altri poli d'attrazione, è già registrata dall'intendente regio Balduini della Margherita nella relazione sullo stato della Provincia del 1753[2] quando annota che la distribuzione del sale[3] destinato al fabbisogno della provincia avviene oltre che ad Asti in altri quattro centri, di cui tre fuori dei confini: Chieri, Moncalvo, Alba, e il quarto, Mombercelli, è venuto a far parte del territorio astigiano solo nel 1738 assieme a Belvedere (Belveglio), Castelnuovo Calcea, Rocchetta Tanaro, Rocca d'Arazzo, Vinchio e Tigliole. Di conseguenza, quel poco di commercio che è in grado di mettere in moto l'intero meccanismo che va sotto il nome di «gabella del sale», si convoglia solo in minima parte su Asti che è il centro di un territorio con un raggio più ristretto, mentre ampie zone di confine non gravitano sul capoluogo ma su località esterne alla provincia
L'intendente mentre propone un'interessante soluzione che punta a far convergere su Asti tutto il sale necessario per il fabbisogno della provincia, facendola così diventare concentrica a tutto il suo territorio, implicitamente evidenzia il pessimo stato delle strade del periodo e i commerci quasi inesistenti. Il sale arriva tradizionalmente dal Genovesato e precisamente dalla città di Savona ma i percorsi appenninici sono poco convenienti perché

non si puol praticare altro mezzo che quello per via de' muli e somarelli e questa sarebbe dispendiosa per il lungo tratto di viaggio che vi è da una all'altra città per strade ripide, sassose e strette.

Se invece si facesse arrivare il sale dallo stato veneto tramite percorsi fluviali sul Po e sul Tanaro con punti di sbarco a Crescentino ed Alessandria sarebbe più agevole farlo arrivare ad Asti poiché da Crescentino ad Asti «la strada sarebbe in qualche parte montuosa, ma perlopiù piana e larga.» mentre da Alessandria ad Asti la strada sarebbe tutta pianeggiante, perciò ambedue adatte al passaggio di carri.

Per la condotta del sale da Alessandria a questa città, sarebbero più a portata le terre di questa provincia che sono situate oltre il Tanaro e queste per la strada della valle del Tiglione potrebbero comodamente per pianura introdursi in Alessandria con carri e barosse e indi da Alessandria a questa città per la valle del Tanaro (strada reale Torino, Asti,

[1] Cfr. P. Bianchi, *Una piazzaforte sabauda: esercito, difesa e controllo sociale ad Asti nel Settecento*, in G. Recuperati (a cura di), *Quando S. Secondo diventò giacobino Asti e la Repubblica del luglio 1797*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1997, pp.127-201.
[2] *Relazione Generale dell'Intendente Balduini della Margherita sullo stato della Provincia di Asti,* Biblioteca Consorziale Astese (d'ora in poi BCA), manoscritto.
[3] G. Simcox, *Vittorio Amedeo II L'assolutismo sabaudo 1675-1730*, Torino, Sei, 1989, p. 69. «La gabella del sale si differenziava dagli altri tributi indiretti in quanto era pressoché ovunque obbligatoria; ogni individuo di più di cinque anni era costretto a comprare una quota di sale, fissata nel 1680 in otto libre (circa 2,6 chilogrammi) a testa per anno, a un prezzo di quattro soldi per libra. […] i contadini [che] dovevano comprare una quota di sale anche per il bestiame posseduto; […] Poiché il gettito di questa tassa era una delle principali entrate, il governo prestò particolare attenzione all'approvvigionamento di adeguate scorte di sale». Archivio storico comune di Asti (d'ora in poi ASCA), Comuni soppressi, S. Marzanotto, *Quinternetti delle spese 1703-1738: Quinterneti per la distribuzione del sale 1721, Quinterneti nel quale consegnano tutte le bocche umane, bovine ed altre 1723,* faldone 59. I bovini contano metà persona. Ogni paese, annualmente, dava in appalto l'incarico dell'approvvigionamento, del trasporto, della distribuzione del sale e della riscossione di questa gabella. L'appaltatore della gabella del sale era persona diversa dall'appaltatore delle taglie o altre imposte dirette.

Alessandria n. d. r.). Per quella poi da Crescentino a questa città, vi sarebbero tutte le terre adiacenti al fiume Po e queste anche più comodamente con carri e barosse potrebbero facilmente traghettarne.

Il trasporto del sale da Crescentino e da Alessandria metterebbe in moto un piccolo commercio; i contadini che fanno il trasporto potrebbero fare qualche altro servizio e ricavare altri profitti, alcuni proprietari di case lungo i percorsi potrebbero fornire ai trasportatori vitto e alloggio e in questo modo ci sarebbe una maggiore circolazione di denaro nel territorio nella provincia.

L'intendente regio registra lo stato delle strade di ogni comune, da cui si deduce che complessivamente l'intero territorio ha una rete viaria collinare abbastanza fitta ma con stretti tracciati sterrati in cattivo stato che necessitano annualmente di riparazioni, quali costruzione e depurazione dei fossi per evitare lo stagnamento delle acque (le strade a mezzogiorno sono più asciutte le altre più fangose), il rifacimento di ponti di legno per l'attraversamento di piccoli corsi d'acqua, o l'allargamento delle carreggiate troppo anguste. Quindi la maggior parte delle strade pubbliche, soprattutto collinari, sono poco più che sentieri che

per pendenza, le infelici giaciture, le numerose frane sono spesso non carreggiabili d'inverno e utilizzabili solo da pedoni, e nella buona stagione solo da un uomo a cavallo[4].

Solo i paesi con un territorio meno collinoso e che degradano verso brevi pianure hanno strade in migliore stato.

La riforma del 1761 [5], pur prevedendo la formazione di casse comuni a livello provinciale e statale, mantiene il carico maggiore delle spese di manutenzione e rifacimento sulle singole comunità per tutta l'estensione del tracciato all'interno del loro territorio. La manutenzione dei fossi e delle ripe e in sostanza del fondo stradale lungo le strade reali, pubbliche e vicinali, questa era l'allora classificazione, spetta ai possessori dei beni contigui, che possono utilizzare la terra grassa dei fossi sui propri beni e gettare

la giarosa, e sabbioniccia sul suolo delle Strade, per indi riempire le basse, o per fare spianamenti, in modo, che sempre vi fosse competente elevazione in mezzo, e proporzionato declivio verso le sponde dei fossi[6].

Tra i possessori dei beni contigui sono escluse dall'obbligo di provvedere alla manutenzione fino al 1783 le proprietà ecclesiastiche e feudali mentre gli altri proprietari terrieri con cause e ricorsi ritardano spesso i lavori di manutenzione.

Sono tenuti al concorso delle spese per le strade e per i ponti, in ragione del dieci per cento del reddito netto, anche i

Possessori de' Pedaggi, Dazi, ed altri […], come sono le Gabelle de' Passeggeri, e Pontonaggi, i Molini, i Filatoi, le Resighe, e simili edifici d'acqua

ed i fondi raccolti sono versati nelle tesorerie provinciali e generale per le opere da realizzarsi sulle strade pubbliche e regie più importanti.

Ma le riparazioni avvengono senza supporto tecnico, sempre in economia, di solito senza ghiaia, adatta a ricoprire le carreggiate e a renderle meno fangose e più praticabili nelle stagioni piovose.

---

[4]ASCA, Comuni soppressi, S. Marzanotto, *Strade comunali, Stato per la visita delle strade sopra il finaggio di S. Marzanotto 1726-1761-1782,* faldone 66.

[5] Cfr. M. L. Sturani, *Inerzia e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1796). I presupposti strutturali (sec. XVI-XVII)*, «Bollettino storico-bibliografico subalpino» (BSBS) della Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino-Palazzo Carignano, anno LXXXVIII 1990, pp.455-512. Della stessa autrice *Inerzia e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1798). Le trasformazioni del XVIII secolo*, in «BSBS», anno LXXXIX 1991. Nel secondo saggio *Trasformazioni del XVIII secolo,* capitolo I, *Le riforme nel settore dell'amministrazione dei ponti e strade* l'autrice si sofferma sul problema dell'amministrazione stradale sabauda e dei suoi mutamenti nel corso del settecento.

[6]ASCA, Comuni soppressi, S. Marzanotto, *Ordinati comunali 1755-1761,* faldone 17, Francesco Luigi Ferrero Ponzilione Intendente per S. M., della Città, e Provincia d'Asti, *Istruzioni per lo stabilimento, e manutenzione de fossi per la Strada Reale, e pubbliche di questa Provincia. Nella Pianura Ne' Colli.*, 21 febbraio 1761 e 23 febbraio 1761.

Questa è utilizzata solo nei luoghi vicino al fiume Tanaro e nei paesi a nord della provincia, vicini al Po. Per costruire terrapieni di contenimento delle frane o rive di sostegno i proprietari si limitano a piantare alcuni pali, appoggiarvi sopra delle fascine e ricoprire il tutto con della terra.
Non è raro che i possessori dei beni contigui occupino siti delle strade, chi inoltrandosi con le colture, chi con il «piantamento» di siepi o alberi.
Le riparazioni e le opere da eseguire sono autorizzate dall'intendente sulla base delle relazioni delle due visite annuali, entro il 15 marzo e il 15 settembre, che il sindaco, o in caso di suo impedimento, il consigliere più anziano effettua alle strade del proprio territorio. A seguito delle visite, spesso è intimato ai proprietari di abbattere olmi, salici, sambuchi, «albere e moroni» per rendere la carreggiata più ampia o più percorribile.
Le circolari dell'intendente responsabile, secondo i periodi, quasi esclusivo di ogni provincia per le strade e i ponti, ai podestà e ai sindaci sulla necessità di mantenere in buono stato la viabilità si susseguono con regolarità ma in parte sono disattese[7].
Anche per quello che riguarda i mercati, Asti non è il luogo di raccolta dei prodotti di tutta la provincia; solo le eccedenze, di solito legna, di paesi non troppo distanti dal capoluogo come Cantarana, Cortazzone, Villafranca, Frinco, Castell'Alfero, sono convogliate sul bisettimanale mercato di Asti, dove arriva anche, eccezionalmente, data la lontananza e la difficoltà di trasporto, il carbone di legna prodotto a Canelli.
Le eccedenze di legna di altre località sono vendute sui mercati vicini più importanti. La legna ridotta in carbone di Ferrere è ve4(re, cheti2i59cve4(re, cgo com)67(s51.0005i7sguon.15 TDCortazzspoluccezio

delle sue uscite, unitamente alla somma di dieci milioni coperta da un mutuo della Cassa Depositi e Prestiti. Di tutta questa rete di strade provinciali solo 18 chilometri fino a Costigliole sono pavimentati modernamente e di questi circa cinque in calcestruzzo tra cui un tratto in corso Savona. Tutte le altre strade sono mantenute con il vecchio sistema «macadam» che conserva il fondo in buono stato solo per qualche periodo dopo il passaggio dello schiacciasassi[310]. L'amministrazione provinciale appronta un programma di massima per la sistemazione delle strade provinciali più importanti, le grandi direttrici di sempre, dove è prevista la pavimentazione: Asti-Moncalvo, Asti-Acqui, Costigliole-Alba per la Val Tinella, Asti-Alba per S. Damiano, Asti-Chivasso fino al confine oltre Moncalvo, Canelli-Agliano e Canelli-Nizza, Nizza-Alessandria fino ai confini con Alessandria[311].

La guerra blocca quasi del tutto i lavori e molte linee automobilistiche sono soppresse sia per mancanza di carburante sia per la distruzione di ponti e ponticelli. I bombardamenti non arrecano gravi danni alla viabilità stradale e ferroviaria, se si esclude l'abbattimento di alcune campate sui due ponti sul Tanaro, verso cui sono indirizzati i primi interventi urgenti del dopoguerra[312].

Nel 1945 il traffico automobilistico è ancora molto scarso; nel comune di Asti si contavano solo 515 automobili per passeggeri e 251 automezzi per trasporto merci[313]. A livello nazionale ancora per qualche anno si continuerà a pensare all'avvenire del trasporto in termini ferroviari.

La manutenzione stradale torna di attualità nel bilancio previsionale del 1947. La provincia destina il 50% delle spese per la manutenzione stradale, somma che la stessa deputazione ritiene insufficiente. C'è soprattutto il problema delle asfaltature o bitumature a cui cerca di dare un contributo la legge Tupini del 1949[314].

La provincia chiede i finanziamenti per sistemare le strade della valle Bormida, valle Versa, per la Asti-Montemagno, la Torino-Casale cioè della valle Cerrina e per attuare il progetto esecutivo della strada direttissima Asti-Alba, sulla destra del fiume, e la «variante di Moncalvo per evitare l'attraversamento degli abitati di Moncalvo e Calliano Monferrato»[315]. Torna di attualità la camionale Genova-Torino, biforcazione della Genova-Milano, che nel 1932 tra altre due ipotesi sembrava privilegiare il percorso Alessandria-Asti mentre nel 1947 prevede un percorso più largo Alessandria-Chivasso-Casale[316]. Il passaggio per Asti della «camionabile» è ritenuto di importanza vitale per l'economia astigiana mentre è anche completato un progetto di massima per un'autostrada Savona-Torino passante per Stella, Sassello, Bistagno, Canelli, Costigliole e Villanova.

Il veicolo su gomme per il servizio pubblico prende i sopravvento negli anni Cinquanta con un ulteriore intensificarsi nell'astigiano delle linee automobilistiche per il servizio trasporto viaggiatori[317]. Tutte le linee sono in gestione a società private, molte fanno capo alla città, altre, quelle a lunga percorrenza, sono solo di passaggio ed altre ancora attraversano il territorio della

---

[310] *Verso la realizzazione di un importante problema* in «La Provincia di Asti», 19 giugno 1937.

[311] *Le nostre strade*, in ibidem, 11 luglio 1937. La cartina allegata mostra quali saranno le strade con « pavimentazione semi permanente a macadam bitumato». Un anno prima la «Gazzetta d'Asti», 14 febbraio 1936 aveva pubblicato il programma di massima di sistemazione delle strade della provincia di Asti da realizzarsi nel giro di cinque anni.

[312] ASCA, manifesti 1945, *Tariffa per i trasporti sul Tanaro*, 5 giugno 1945. Dagli ultimi mesi del 1944 a causa della distruzione di un'arcata del ponte, il fiume torna ad essere attraversato con un porto natante. Il ponte stradale è ripristinato nel settembre 1946 mentre quello della ferrovia per Acqui è già stato riaperto, da «Il Cittadino» 28 settembre 1946.

[313] ASCA, P-6-76, Questionario generale proposto dagli americani, *Strade, ferrovie, interruzioni telefoniche*.

[314] legge 3 agosto 1949, n.° 589, «Provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali», legge 3 agosto 1949, n.° 589.

[315] *La legge Tupini e il riattamento delle strade dell'Astigiano*, in «Il Cittadino», 12 novembre 1949. La direttissima Asti-Alba riprende in parte, in chiave stradale, il vecchio progetto di collegamento tra Milano, Novara, Casale, Asti, Alba e il porto di Savona.

[316] ASCA, D-34-78, *Camionabile Genova-Torino-Milano*, 1932. Da Torino sono individuati tre tracciati: Torino-Casale-Valenza-Genova, Torino-Casale-Mirabello-Alessandria-Genova, Torino-Asti-Oviglio-Castellazzo Bormida-Genova. *La camionabile Genova, Alessandria, Torino deve passare per Asti*, in «Il Cittadino», 11 dicembre 1946; *La camionale Torino-Genova è per la zona Astigiana di importanza vitale,* ibidem, 26 febbraio 1947.

[317] Cfr. ASCA, D-48-247, D-48-255.

provincia senza toccare il capoluogo e si dirigono fuori provincia verso i tradizionali poli esterni[318].
In Italia intorno al 1949, per la prima volta il trasporto su strada supera quello per ferrovia. E' appunto in questi anni che si ha una scelta politica a favore della strada contro la ferrovia, e non è solo una scelta italiana. Le industrie del petrolio, dell'automobile, della gomma, del cemento spingono per piani che riguardano solo le strade e autostrade[319].
Le ferrovie iniziano il loro declino, soprattutto quelle locali tra cui la Asti-Casale, Asti-Chivasso, Asti-Castagnole che negli anni 60 entrano nell'elenco dei «rami secchi» destinate alla soppressione. Rimangono in vita per il traffico merci rinunciando al servizio passeggeri locale. La riduzione di questo servizio, la scarsità dei mezzi pubblici, soprattutto in quelle zone disagiate di difficile e antieconomico raggiungimento, la migliorata situazione economica, unita alla produzione prima di motocicli e poi di auto di massa, portano ad un radicale incremento del tasso di motorizzazione privata identificata come elemento trainante del progresso economico. Negli anni dello spopolamento dei nostri paesi, del passaggio dall'antica immobilità rurale dell'autoconsumo contadino «il blocco di 15 secoli», all'industrializzazione delle città dove si polarizzano i trasporti, il mezzo singolo diventa l'unico mezzo compatibile per una provincia come quella di Asti frazionata in una miriade di piccolissimi paesi e borgate. Nel 1968 è inaugurato il collegamento autostradale Torino Asti est senza un casello intermedio che avrebbe permesso a venti comuni a sud e a nord della zona fra Baldichieri e Villafranca di avere un accesso più diretto all'autostrada. Si cercò di sopperire con l'apertura del casello di Villanova forse la non migliore soluzione per la provincia di Asti.
Il grande numero di mezzi e auto private ha reso più centrale il ruolo di Asti rispetto al suo territorio provinciale ma persistono spinte centrifughe verso quei poli esterni o centri limitrofi che si sono stratificate nel tempo. Certo non in modo così marcato ma la tendenza di fondo è ancora quella.

[318] Cfr. *Cenni storici-geografici e statistici della città* a cura dell'Ufficio LL. PP. del Comune, Asti, tip. Astese F lli Bona, 1° luglio 1956, tabelle A, B, C, pp.71-73.
[319] Cfr. L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi* cit., pp. 254-260.