
Atti della Società DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

SULLA FERROVIA FOSSANO-MONDOVÌ-CEVA

NOTA

letta nell'adunanza del 24 aprile 1911, dall'Ing. DOMENICO REGIS

Nell'adunanza della nostra Società del 26 marzo 1909, io ebbi l'onore di presentare un mio studio per una ferrovia, che sarebbe atta a rapide comunicazioni fra Torino e le principali città del Piemonte occidentale e nello stesso tempo anche fra tutte queste città ed i porti di Savona e di Oneglia. Con pendenza sempre inferiore al 6 per mille per più di 100 chilometri questa ferrovia sarebbe la miglior linea del Piemonte, l'arteria principale del Piemonte occidentale (V. tav. 1°, *Ferrovia Occidentale del Piemonte*),

Pubblicato il mio studio ebbi la soddisfazione di vedere che il R. Governo ed il Parlamento, con legge luglio 1909, deliberarono di costruire un tronco di questa ferrovia invece del tronco Ponti-S. Stefano Belbo già deliberato con legge antecedente; ciò che io credo sia un bene, perchè la ferrovia Ponti-S. Stefano Belbo che allora si diceva di voler regalare a Torino, non avrebbe recato, a mio parere, alcun vantaggio nè a questa città, nè ad altre del Piemonte occidentale

L'onorevole senatore Bertetti, relatore al Senato sulla legge anzidetta, disse nella sua relazione, riportando le parole dello stesso ministro: *Che la nuova linea Fossano-Mandovi-Ceva è intesa ad ottenere sollecite migliorie nelle comunicazioni di Torino e del Piemonte con il porto di Savona.* Ed io ripeto quì queste parole per mettere in evidenza il vero scopo di questa legge, che non è quello di costruire una linea che serva al traffico locale dei comuni, per il quale esiste già il tramway; ma dessa fa parte di un'arteria importante che dal Piemonte giunge ai porti di Savona e di Oneglia; e deve costruirsi nel miglior modo possibile senza guardare alla spesa, la quale, se supererà la somma concessa dalla legge, non la supererà di molto.

Ma non soddisfa a tale scopo il progetto ora studiato per la costruzione della ferrovia, il quale guasta il progetto, che provocò quella legge, col portare la stazione di S. Michele in territorio di Vicoforte, elevando così il punto culminante della linea di circa 40 metri più del necessario, ed obbligando a maggiori spese annuali di esercizio non indifferenti, come ora spiegherò.

Il punto culminante di tutta la linea potrebbe essere la stessa stazione di Mondovì, che nel progetto da me pubblicato trovai di qualche metro più in alto, determinato dalle seguenti considerazioni:

1° Che la ferrovia attraversi il rio Oteria con un ponte e non sotto di esso in galleria, come probabilmente è nel progetto della Direzione delle Ferrovie, ciò che io credo meno prudente.

2° Che nella lunga galleria di Vicoforte vi siano due pendenze e non una sola, certamente non mite, come sarà nel progetto della Direzione.

3° E principalmente, che la stazione di S. Michele si trovi in sito conveniente per le provenienze dai Comuni e dalle fabbriche ed officine che trovansi nelle valli del Corsaglia e di Casotto; le quali fabbriche si ingrandiranno, quando sarà costruita la ferrovia, ed altre vi si erigeranno, avendo il Corsaglia sempre in tutto l'anno quantità d'acqua sufficiente per dar loro la forza motrice necessaria.

Ora portandosi la stazione di S. Michele in alto, in territorio di Vicoforte, le provenienze dai Comuni e dalle fabbriche delle valli di Corsaglia e di Casotto, giunte presso la ferrovia in S. Michele, dovranno risalire la valletta del rio Groglio per un'altezza di quasi 40 metri, ed entrare là in una stretta buca, dove sarebbe una stazione angusta, incomoda, insufficiente. Se così si farà, non passeranno molti anni, io credo, che in seguito ai numerosi reclami che sorgeranno, questa stazione si porterà in basso ai piedi della valle del Corsaglia, ma la linea rimarrà con un errore pel quale si avrà in quel tronco un punto debole senza necessità.

Il Municipio di Torino ha nominato una Commissione formata dal compianto ingegnere Locher e dagli ingegneri Capello e von Littrow per studiare la miglior linea da costruirsi per una direttissima Torino-Savona. La Commissione riconobbe che la linea migliore fino allora studiata era quella che si ottiene da questa arteria occidentale; tuttavia disse potersi fare alcuni miglioramenti e propose di staccare una nuova linea a Cavallermaggiore e condurla a Ceva passando per Bene invece di passare per Mondovì.

Per meglio paragonare fra di loro le due linee di Bene e di Mondovì ho tracciato nella figura della tav. 2. i loro profili cambiando però nel profilo della linea di Mondovì i due tratti estremi Torino-Cavallermaggiore e S. Giuseppe-Savona e sostituendovi quelli della linea di Bene perchè potrebbero essere comuni.

Ambedue queste linee, come si vede, hanno miti pendenze, ma il pregio principale, che rende preferibile la linea della Commissione consiste in ciò, che dal punto culminante della linea si scende verso i due estremi Torino e Savona senza contropendenze, ciò che è di grande vantaggio nell'esercizio della linea per l'economia dei trasporti e per la celerità dei treni diretti.

Questo pregio importante esiste altresì nella linea per Mondovì, quantunque diminuito, tuttavia sempre considerevole, ed è spiegato alla pag. 6 dell'opuscolo citato, colle seguenti parole: *Questa stazione (stazione di Cengio) sarà una stazione di smistamento, di sollievo a quella di Ceva e a quella di S. Giuseppe del Cairo; perchè siccome da Cengio fino a Torino la linea è quasi sempre in discesa ed ha assai miti pendenze, così tutti i carri di carbone e di altre merci diretti a Torino saliranno da Savona in piccoli treni fino a questa stazione dove si formerà un lungo treno, che una locomotiva potrà trasportare in breve tempo a Torino, e questa locomotiva che servirebbe da Cengio fino a Torino (113 Km) per andata e poi anche per il ritorno, potrebbe essere di limitata potenzialità perchè la pendenza nella breve salita Ceva-S. Michele è mite, inferiore al 6 per mille, e nel ritorno a Cengio i carri sono vuoti.*

Tale importante pregio non si trova in alcuna delle ferrovie che già esistono fra Torino e il mare, e neanche trovai nei progetti di *direttissime* per Cartosio o per Alba, e risulta anche perduto per questa linea quando se ne elevi il punto culminante di 40 metri sopra la stazione di Mondovì, perchè ne nasce una forte contropendenza unica in tutta la discesa Cengio-Torino di 113 Km., per la quale la locomotiva, che dissi di limitata potenzialità, dovrà essere pesante come non sarebbe necessario in tutta la discesa e neanche nella salita, perchè i carri di carbone ritornano vuoti. Quindi un forte peso corre inutilmente su tutta la linea, cagionando uno spreco non indifferente nelle spese di esercizio.

Guardando nella figura qui unita i profili delle due linee, di Bene e di Mondovì, si vede che le due linee non sono molto differenti; quella di Mondovì è invero di 11 Km., più lunga, ma avendo pendenze mitissime, minori in generale del 6 per mille, si potrebbero abbassare un poco le tariffe dei trasporti per avere un costo totale minore. La linea si potrebbe migliorare maggiormente elevando ancora di uno o due metri la stazione di Ceva ed abbassando alquanto quelle di Lesegno e di S. Michele come scrissi nel *Giornale dei Lavori Pubblici*, num. 29, dell'anno 1910; aggiungendo che potrebbe bastare una sola stazione fra Lesegno e S. Michele, perchè per il traffico locale esiste già il tramway.

Ma non si guasti coll'elevare senza necessità il punto culminante di 40 metri sulla stazione di Mondovì.

Pertanto costruita la Fossano-Ceva col breve tronco Ceva-S. Giuseppe, secondo il progetto da me pubblicato, si avrebbe una ferrovia di grandissima potenzialità, che non avrebbe altra pari in Piemonte.

Il qual tronco Ceva-San Giuseppe dovrebbe pure costruirsi per togliere su quell'importante arteria ciò che si dice una strozzatura, e la spesa sarebbe piccola, mentre sarebbe grande il risparmio che si avrebbe poi nella spesa di esercizio.

Anche la Commissione municipale dei Sigg. Locher, Capello e von Littrow accettò nel suo progetto questo tronco, e non se ne dovrebbe protrarre la costruzione.

La stessa Commissione, nel proporre la linea di Bene, espresse il parere che *convenga abbandonare la proposta Regis, cioè la già decretata linea Ceva-Mondovì-*

Fossano (V. Relazione, pag. 23); e difatti costruendosi ancora la linea della Commissione risulterebbero tre ferrovie fra Torino e Ceva, una cioè per Bra ad un solo binario e due altre per Bene e per Mondovì a doppio binario; mentre il traffico per Torino e Ceva non sarà mai tale da giustificare la costruzione di quelle tre ferrovie.

Ma io non credo che si possa abbandonare la costruzione della Fossano-Mondovì; non credo che Torino domanderà l'abbandono di una linea che, se non è necessaria per Torino, sarà però utilissima a tante altre città del Piemonte come Mondovì, Cuneo, Fossano, Savigliano, Saluzzo, Racconigi (*Residenza Reale*) ed altre, le quali perderebbero una buona ferrovia per giungere al mare. D'altronde questa ferrovia è deliberata per legge e tutte quelle città hanno ben ragione di richiedere che la legge si eseguisca.

Essa però deve costruirsi secondo il concetto della legge: cioè *intesa ad ottenere sollecite migliorie nelle comunicazioni di Torino e del Piemonte con il porto di Savona*, e non risponde a tale concetto il progetto ultimamente studiato per la sua costruzione, perchè, piegandosi per soddisfare alle convenienze di alcuni Comuni locali, la linea perde il carattere di direttissima, non è più la migliore possibile; e non ha più le mitissime pendenze che sono nel progetto che provocò la legge.

Le principali città del Piemonte occidentale, le quali sono veramente interessate a questa ferrovia, dovrebbero opporsi alla costruzione di una contropendenza non necessaria; quelli di Vicoforte scendano alla ferrovia e non pretendano che tutto il traffico diretto a Savona si innalzi verso di loro. La ferrovia non si fa per i Comuni locali che attraversa, difatti non si avvicina ai Comuni di Trinità, Rocadebaldi ed altri; ma si fa per uno scopo più elevato.

Le principali città del Piemonte occidentale dovrebbero inoltre unirsi in consorzio per ottenere la costruzione del tronco Ceva-S. Giuseppe, perchè la Direzione generale delle ferrovie non ha intenzione di costruirlo e vorrebbe invece applicare la trazione elettrica alla difettosa linea attuale.

Ognuno ben capisce che per attraversare un monte si va molto più presto, più comodamente e con maggior sicurezza passando in una galleria di base che salendo alla sommità del monte e scendendo al di là a rompicollo. Ebbene per le linee dirette in Lombardia si spenderanno forse 400 milioni per costruire due gallerie di base; per le linee del Piemonte vi è la trazione elettrica.

Torino a tempo opportuno, penserà alla direttissima di Savona e forse sceglierà la linea di Dogliani, accuratamente studiata dai Sigg. Baggi e Quaglia, ciò che sarà un bene per il Piemonte come altre persone spiegheranno.

Ma prima Torino dovrà occuparsi seriamente della ferrovia internazionale del Cenisio, del suo radicale miglioramento; e ciò di premura, per evitare che le correnti commerciali franco-italiane si stabiliscano saldamente nella via svizzera donde sarà poi più difficile richiamarle in Italia.

Ritornato sulle ferrovie liguri e piemontesi il traffico anglo-franco-italiano, che ora attraversa la Svizzera, porterà benefici a città italiane invece di portarli a città svizzere e tutte le ferrovie piemontesi acquisteranno maggior traffico.

E quindi vero patriottismo promuovere il radicale miglioramento del valico del Frèjus, che dovrà essere seguito da quello di tutte le ferrovie dirette al Cenisio affinchè questa via franco-italiana risulti preferibile alla via svizzera. Ciò si vuole anche in Francia e nell'Inghilterra. Ne fa prova il passaggio della valigia delle Indie rimasto al Cenisio malgrado le molte sollecitazioni fatte da Roma perchè anche quel treno prendesse la via del Sempione.

La Francia ci porge ora il suo grande aiuto; sappiamone approfittare.

Torino, aprile 1911.

Ing. DOMENICO REGIS.

