

Sulle Ferrovie del Piemonte

e particolarmente sulla Fossano-Mondovì-Ceva

*Lettura fatta dal Socio Domenico Regis
nell'Adunanza del 10 Aprile 1912*

Da secoli il movimento commerciale fra Torino, Savona ed Oneglia ha sempre percorso la via occidentale di Racconigi-Fossano-Mondovì-Ceva; e non la via per Alba, quantunque questa possa parere più breve, essendo la città di Alba sulla retta Torino Savona; ma la via occidentale è in gran parte piana e quella per Alba deve abbassarsi in profonde valli e superare alti contrafforti; inoltre la via occidentale passa per le più importanti città dell'alto Piemonte.

Per la ferrovia Torino-Savona si credette bene di fare la forte discesa da Bra nella valle del Tanaro e poi la salita lungo la stessa valle fino a Ceva; ma in tal modo le molte importanti città del Piemonte occidentale rimasero isolate dall'arteria principale Torino-Savona, per cui è giusta ora, ed anche proficua, la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, la quale riempie un'importante lacuna fra la ferrovia di Cuneo e quella di Savona.

La Società costruttrice della ferrovia di Savigliano e Cuneo e quella della ferrovia di Pinerolo staccarono le loro linee dalla linea di Genova; ma già l'antica Società dell'Alta Italia intendeva costruire il tronco Torino-Carignano-Carmagnola a doppio binario per quelle ferrovie secondarie, affine di rendere la linea di Genova indipendente e migliorarvi il servizio dei treni diretti per Genova e Roma.

Dopo l'apertura della galleria del Sempione non si pensa più a migliorare tale servizio, anzi si è peggiorato affinché il viaggio Roma-Parigi per il Ceniso si faccia meno celeremente che quello di Roma-Parigi per il Sempione e la Svizzera.

Questo tronco diretto Torino-Carignano-Racconigi è necessario; e con esso, la ferrovia attuale fino a Fossano, e la Fossano-Mondovì-Ceva prolungata fino a Savona, come ebbi l'onore di spiegare nell'adunanza della nostra società del 26 marzo 1909, formano la *ferrovia occidentale* del Piemonte che, alla sua pubblicazione, fu detta al Ministero la *più bella linea del Piemonte* e diede motivo alla legge per la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva.

Con questa linea io credetti di indicare una buonissima ferrovia Torino-Savona, senza pensare ad una direttissima; tuttavia la Commissione, che fu poi nominata dal Municipio di Torino, d'accordo con quello di Savona, per studiare quale fosse la migliore direttissima Torino-Savona, cioè la Commissione dei signori Locker, Capello e Litrow propose una linea che ha i principali tronchi comuni colla ferrovia da me studiata.

Ma quella linea non è centrale e non è diretta a Milano, perciò non si vuole costruire di prim'ordine, perchè si ritiene di massima che una ferrovia sulla quale corrano treni diretti celeri deve essere centrale, massima che non è applicabile nell'Italia e principalmente nel Piemonte, senza recare gravi danni a città e regioni importanti.

Con tale massima nel Piemonte avverrebbe che non sarebbero le ferrovie che servirebbero alle varie città, ma dovrebbero le varie città studiarci di portare il traffico alla ferrovia collocata dove l'Amministrazione la volle.

La Fossano-Mondovì-Ceva non costruendosi in buone condizioni altimetriche non potrà essere un buon tronco di ferrovia fra Torino e Savona. Sarebbe questo un piccolo male, il male grave è che *impedirà la costruzione della Direttissima proposta dalla Commissione Municipale ora citata*. Difatti esiste già una ferrovia Torino-Ceva per Bra; e, fatta ancora quella per Mondovì a doppio binario, la D. G. F. S. non ne farà più una terza con grave danno di Torino, che ha speso più di 100 mila lire in studi per questa Direttissima.

Pare che a questa ferrovia da Fossano fino a Savona si applicherà la trazione elettrica, e già si fanno studi per avere un forte impianto idroelettrico. In tal modo l'Amministrazione, fatta la spesa d'impianto, avrà in seguito una minor spesa annua per l'esercizio, ma ciò non assicura un servizio di treni diretti, celeri, se la linea non ha miti pendenze; difatti per avere treni diretti, celeri nelle Direttissime per Milano si spenderanno centinaia di milioni a costruire gallerie basse nelle traversate dell'Apennino ed avere con esse miti pendenze.

Su di una ferrovia di miti pendenze la velocità dei treni diretti ordinari si può portare facilmente a 70 o 75 km. all'ora, sia colla trazione elettrica, sia con buone locomotive a vapore. Così si fa sulle linee francesi fra Parigi e Dijon ed in Italia sulla Milano-Bologna; ma su di una linea di forti pendenze ciò non è possibile.

Colla *Ferrovia occidentale* da me pubblicata, i treni diretti potrebbero giungere da Torino a Savona in due ore e mezza, e meglio sicuramente si otterrebbe se si facesse la Direttissima della Commissione Municipale citata.

Nella costruenda Fossano-Mondovì-Ceva vi è la stazione di Mondovì alla quota di 415 sul livello del mare, quella di Ceva alla quota di 385 e fra queste due stazioni estreme converrà collocarne un'altra nella valle del Corsaglia che potrebbe essere alla quota di 422 o 425. Si avrebbe un ponte sul Corsaglia alto da 12 a 15 metri circa sul livello dell'acqua; ma per favorire il comune di Vicoforte che vuole questa stazione nel suo territorio la D. G. F. S. intende elevare questa stazione fino sulla linea di confine dei territori di S. Michele e di Vicoforte ad una quota compresa fra 455 e 460 s. m. (chiamando la stazione coi due nomi: stazione di Vicoforte e S. Michele), obbligando così tutto il traffico fra Torino ed il mare (Savona od Oneglia) a salire fino a quella altezza unicamente perchè arrivi a toccare il territorio di Vicoforte.

In tal modo la Direzione invece di un piccolo ponte sul Corsaglia dovrà costruire un alto viadotto attraverso la valle.

Per conoscere l'importanza di tale sopraelevazione si osservi che la differenza di altezza dei punti culminanti delle due linee di Busalla e di Mignanego nella traversata

deil'Apennino ai Giovi è solamente di metri 36,55 essendo a metri 361,19 sul mare il punto culminante della linea di Busalla ed a metri 324,64 quello della linea succursale: eppure si spesero 80 milioni per costruire la succursale più bassa e poter avere minori pendenze.

Qui invece si spenderà di più per elevare senza necessità la linea di circa 30 metri.

Per togliere tale inconveniente nella ferrovia Mondovì-Ceva ho studiato una *variante* da proporsi al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; e, poichè *generalmente* la verità si la strada e vince anche le forti opposizioni, io spero che quell'alto Consiglio vorrà approvarla. Ma affinchè ciò avvenga è necessario che un'autorità, ad esempio il Sindaco di Torino, appoggi il mio lavoro presso S. E. il Ministro colla preghiera di volerlo sottomettere all'esame del Consiglio.

Per disgrazia di Torino una fatalità viene a disturbare e rendere inutili i miei lavori ed i molti studii fatti finora per cura del Municipio di Torino, affine di avere una buona ferrovia per Savona ed Oneglia. La D. G. F. S. e con essa gli onorevoli Deputati che hanno appoggiato la domanda del comune di Vicoforte seppero incutere il timore che se si fanno opposizioni al progetto della Direzione non si farà più la ferrovia; ed i torinesi presi da tanto timore si contentano e dicono: « Meglio una mediocre o cattiva ferrovia che niente ».

Il timore è senza giusto fondamento, perchè la legge stabilisce 30 milioni per questa ferrovia e non ne contempla altra, per cui sarebbe necessaria una nuova legge per impiegare altrimenti quella somma. Quanto alla cattiva ferrovia sarebbe meglio che non si facesse affinchè Torino potesse avere la Direttissima secondo il progetto della Commissione Municipale per il quale, ripeto, il Municipio ha già speso più di 100 mila lire.

Malgrado le difficoltà finanziarie dovute alla guerra pare che l'Amministrazione e la Direzione delle Ferrovie dello Stato intendano portare avanti le costruzioni delle Direttissime e di quelle altre ferrovie che hanno per scopo di accentrare a Milano tutto il traffico internazionale e nazionale; e si addebiterà per ciò lo Stato di alcune centinaia di milioni.

Addebitando lo Stato di così ingente somma, pare che si vorrebbe fare anche qualche lavoro per Torino. Forse si costruirà la Ponti-S. Stefano Belbo, che si dice utile a Torino e si migliorerà la Alessandria-Acqui-Alba. Forse si costruirà la Torino-Alba-Savona, staccandola dalla linea di Genova a Trofarello, mentre è necessario che la linea di Genova abbia sede indipendente. E, fatta quella di Alba, si migliorerà la linea Alba-Casale-Milano e la Alba-Cuneo ricostruendole in gran parte; e si dirà ancora che tali ferrovie saranno utili a Torino.

Ciò che è assolutamente necessario prima di ogni altro lavoro, sia per Torino che per tutto il Piemonte, è il miglioramento radicale alla linea del Moncenisio.

Torino principalmente e tutto il Piemonte hanno sempre avuto molte e vive relazioni commerciali colle nazioni confinanti, cioè la Francia e la Svizzera; ma dopo la apertura della ferrovia del Sempione e per il favore che ad essa si fa continuamente, le relazioni con Torino si affievoliscono; Torino non può reggere alla concorrenza di Milano: ed è necessario che si migliori radicalmente la linea che unisce il Pie

monte alla Francia ed alla Svizzera colla costruzione di una galleria inferiore al Frejus.

Dissi che colla somma di 80 milioni si è costruita la galleria succursale di Ronco abbassando di metri 36,55 il punto culminante del valico per migliorarvi le pendenze; ed ora si spenderanno forse 100 milioni per la costruzione di un'altra galleria inferiore per la Direttissima, e così attraversare l'Apennino con una linea quasi piana. Ma sarebbe molto inferiore a 80 milioni la somma che toccherebbe al Governo Italiano, se, d'accordo colla Francia, si volesse costruire la galleria Modane-Exilles al Frejus, colla quale si abbasserebbe il punto culminante del valico di ben 230 metri.

E questo sarebbe di vantaggio nazionale, perchè migliorata la ferrovia del Cenisio, se il Governo Italiano lo vorrà, si potrà riportare su questa tutto il traffico dell'Italia colla Francia e coll'Inghilterra, invece di mandarlo ad attraversare la Svizzera.

La Fossano-Mondovì-Ceva si faccia con mitissime pendenze come venne da prima progettata perchè tutte le città del Piemonte occidentale, compresa Torino, abbiano in essa una buonissima ferrovia per giungere a Savona e ad Oneglia; tanto più che costruendola di mitissime pendenze, si avrà un forte risparmio nella spesa.