

Per un nuovo collegamento ferroviario diretto fra il Piemonte e il Mare Ligure

**La direttissima Torino - Mondovì -
Garessio - Pieve di Teco - Imperia**

La realizzazione di una linea ferroviaria che metta direttamente in comunicazione il Piemonte con il porto di Imperia è questione annosa quanto mai e risale a ben un secolo fa, allorquando, sotto la guida geniale e lungimirante del Conte di Cavour, lo Stato Sardo aveva cominciato a gettare le prime basi della costruenda rete ferroviaria ligure piemontese.

È infatti nel 1854 che il Municipio di Savona presentava al Governo il progetto, compilato dall'ing. Peyron, di una ferrovia Savona-Torino e ne domandava la relativa concessione, mentre a sua volta nel 1854 l'ing. Giordano, Deputato al Parlamento, studiava il progetto di una ferrovia da Fossano ad Oneglia passante per Mondovì, San Michele, Valle Mongia, Garessio, Ormea, Pieve di Teco, la quale doveva completare la Fossano-Mondovì già costruita per iniziativa privata, e l'anno successivo veniva presentata la relativa domanda di concessione governativa. La spesa preventivata dall'ing. Giordano ammontava a 37 milioni di lire, di cui 22 milioni per il solo tratto Oneglia-Ormea.

Il Consiglio delle Strade Ferrate Sarde, presiedute dal Ministro Paleocapa, chiamato ad esprimere il suo giudizio in confronto di queste due linee rivali, nella seduta del 12 giugno 1856, dava però la preferenza alla linea per Savona, nella considerazione che questa veniva a costituire la via più breve da Torino al mare e che l'altezza di valico in corrispondenza della displuviale delle Alpi Marittime era assai minore rispetto a quella della linea concorrente. Ed infatti la ferrovia Torino-Brà-Ceva-Savona, iniziata nel 1861, poteva essere inaugurata nel 1870.

Nel 1879, discutendosi alla Camera il gran progetto delle costruzioni ferroviarie presentato dal Mi-

nistro Bertolini, venivano portate alla ribalta come concorrenti la linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia e la linea Ceva-Oneglia. Per quanto quest'ultima avesse il pregio della minore lunghezza, del minore costo, della minore difficoltà tecnico costruttive, di un tracciato svolgentesi tutto in territorio nazionale, pur tuttavia il Governo dava la preferenza alla Cuneo-Nizza e, per tacitare in parte i fautori della Ceva-Oneglia che avevano appunto fatto fiere rimostranze, si decideva ad approvare la costruzione del primo tratto di questa fra Ceva ed Ormea.

Nel 1902 il cav. Alessi, dell'Ufficio tecnico comunale di Oneglia, nell'intento di eliminare l'inconveniente presentato dal progetto Giordano con l'aver un'altezza di valico di m. 750 ad Ormea, studiava una variante nella quale l'altezza di valico era portata a m. 586 a Garessio e la ferrovia, subito dopo questa località, anziché proseguire per l'alta valle Tanaro, deviava verso sud sottopassando il Monte Gallero con una galleria lunga 6 Km. e quindi per Aquila e Ranzo raggiungeva Pieve di Teco, proseguendo poi per Oneglia dopo avere sottopassato in galleria il Colle di San Bartolomeo.

Questo nuovo tratto Garessio-Oneglia, previsto a doppio binario e per il quale erano allora preventivati 24 milioni, veniva ad avere uno sviluppo di poco più di 40 Km. con pendenze del 18 per mille allo scoperto e dell'11 per mille in galleria e, rispetto al progetto Giordano, presentava il vantaggio di abbreviare di ben 22 Km. il percorso della linea tra Oneglia e Ceva.

Nel concetto del cav. Alessi il tracciato della linea, da Oneglia, una volta raggiunta Garessio, avrebbe dovuto puntare direttamente su Mondovì e Fossano in modo da evitare il lungo giro per Ceva e potere quindi