

==== Tracciato per Ranzo -
Aquila - Garesio - Lisio - Mondovi
(progetti Alessi ed Agnesi-Sertorio)

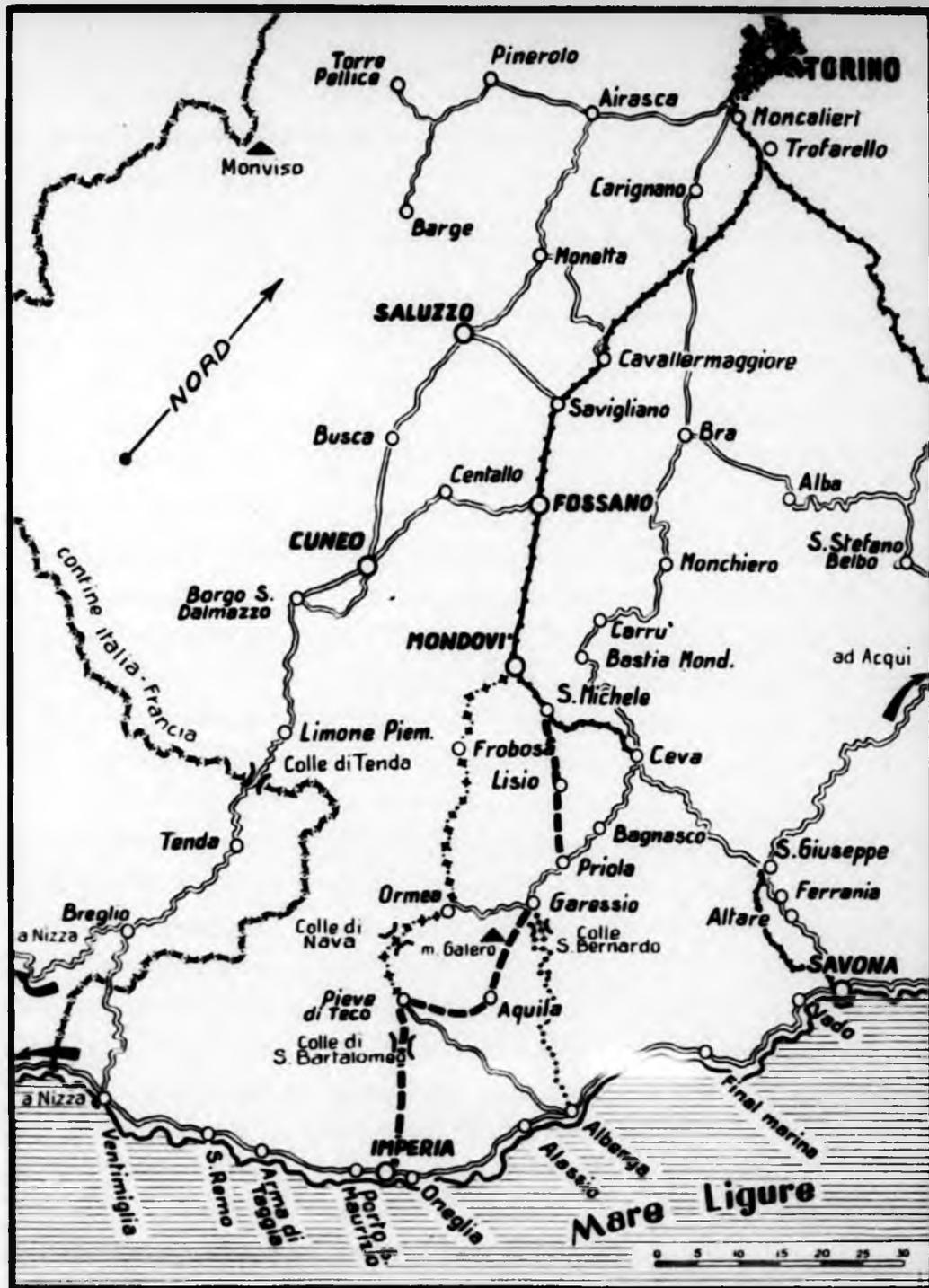
+ . . . + Variante da Pieve di
Teco per Ormea-Frabosa-Mondovi

. Variante per Albenga-
Garesio

==== Raccordo ferroviario
fra Pieve di Teco ed Albenga

—+—+—+—+—+—+—+—+—+—+
Ferrovie in esercizio a
doppio binario

—————
Ferrovie in esercizio a
semplice binario



realizzare una direttissima Oneglia-Torino con prosecuzione verso la Svizzera e la Francia. In vista di ciò era pure prevista la costruzione, fra Carmagnola e Torino, di un tronco nuovo a doppio binario passante per Carignano.

Il progetto Alessi nel 1903 veniva alquanto modificato dall'ing. Regis, che pure aumentando la lunghezza del tracciato da 40 a 45 Km., ne diminuiva però la pendenza dal 18 al 16 per mille, onde ottenere una maggiore potenzialità commerciale, un esercizio più economico e la possibilità di treni diretti celerissimi. E la Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino, avendo dovuto esaminare questo progetto del Regis, lo definiva come la migliore e la più diretta comunicazione di Torino con la Liguria occidentale. Nel 1908 l'ing. Giacomo Agnesi, Deputato

al Parlamento di Oneglia, in collaborazione con l'ing. Sertorio di Genova, studiava la realizzazione della diagonale diretta Garesio-Mondovi prevista dal cavalier Alessi, il cui tracciato da Mondovi, per San Michele, Valle Casotto e Lisio, andava ad allacciarsi alla ferrovia Ceva-Garesio in un punto intermedio fra le stazioni di Bagnasco e Pieve. Questo tracciato, che fra l'altro aveva il pregio di sfruttare per circa 7 Km. la costruenda ferrovia Fossano-Mondovi-Ceva nel tratto Mondovi-San Michele e per circa 6 Km. la ferrovia Ceva-Garesio, veniva ad avere uno sviluppo di 16 Km. ed il suo costo di costruzione era allora preventivato in circa 8 milioni.

La direttissima Oneglia-Torino, così come era stata concepita dagli ingg. Agnesi e Sertorio, veniva quindi a comprendere i seguenti tratti: