

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori LORENZI, AVOGADRO, BRIGNONE,  
PREIONI, BORNACIN, MANFREDI, SELLA di MONTELUCE,  
FUMAGALLI CARULLI, CECCATO, ZANOLETTI, MANZI  
e PERUZZOTTI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 OTTOBRE 1997**

---

Completamento e messa in servizio della linea ferroviaria Torino-  
Bra-Ceva-Albenga nel quadro del piano di sviluppo e amplia-  
mento dell’attuale rete nazionale delle ferrovie dello Stato

---

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Allegati .....	»	5
Disegno di legge .....	»	22

ONOREVOLI SENATORI. - Il Governo è intenzionato a garantire alle Ferrovie dello Stato un livello di investimenti di 7.000 miliardi l'anno nei prossimi dieci anni, ovvero 70.000 miliardi complessivi metà dei quali saranno spesi per il mantenimento efficiente della rete esistente. Altri 17.500 miliardi andranno all'Alta velocità mentre i restanti 17.500 miliardi serviranno ad una estensione moderata della rete esistente.

Questo quadro di giusto rilancio ed ammodernamento della rete ferroviaria nazionale arriva però subito dopo una preliminare decisione di effettivo abbandono per la linea Bra-Ceva distrutta dall'alluvione in Piemonte del 1994. Con nota Rif. 11588 del 12 agosto 1996 il Capo di Gabinetto del Ministro dei trasporti e della navigazione annunciava infatti quanto segue:

«La linea Bra-Ceva è interrotta all'esercizio ferroviario dal 5-6 novembre 1994, quando fu colpita dall'alluvione la provincia di Cuneo ed in particolare la Valle del Tanaro. Da allora esiste comunque un servizio sostitutivo con delle corse automobilistiche che raggiungono non solo le stazioni ferroviarie ubicate nella valle ma anche i centri dei paesi collinari, con la soddisfazione della clientela che si sente servita meglio di prima. Sulla base di una tempestiva quantificazione dei danni subiti dalle ferrovie, il Ministro degli interni con delibera 1 del 28 giugno 1995 assegnò alle Ferrovie dello Stato il finanziamento richiesto per il semplice ripristino delle infrastrutture danneggiate, pari a 153.27 miliardi di lire di cui 68 per la sola Bra-Ceva. Le severe prescrizioni tecniche per la ricostruzione, emanate successivamente non solo dalla legge n. 265 del 1995 ma anche dal magistrato del Po, hanno comportato per le Ferrovie dello Stato una revisione proget-

tuale ed una lievitazione di costi tale da verificare, nella primavera del 1996, che il finanziamento ottenuto era appena sufficiente per realizzare gli interventi necessari per la ripresa dell'attività produttiva nella zona alluvionata con esclusione di quelli per la ricostruzione della linea Ceva-Bra. Accertata la marginale funzione svolta dal servizio ferroviario nella zona per i collegamenti verso Torino, Savona e Cuneo ma soprattutto per quelli locali, constatato che il tracciato della linea ferroviaria (che serviva i comuni firmatari della petizione inviata dal sindaco di Farigliano e che si snoda nella valle e per lunghi tratti nell'alveo del fiume Tanaro) dovrebbe essere modificato con onerosissime varianti, le Ferrovie dello Stato hanno collegialmente raggiunto il convincimento che non conviene richiedere un finanziamento aggiuntivo per la ricostruzione della linea e che le esigenze del bacino di traffico possono essere soddisfatte con l'impegno di garantire il servizio automobilistico viaggiatori in atto, oltre che l'esercizio in regime di raccordo del tratto Bra-Cherasco per continuare ad assicurare il servizio merci tuttora attivo».

Preso atto delle forzose ragioni della suddetta nota ministeriale, condivisibile solo per quanto dichiarato in modo del tutto parziale, resta la prospettiva degli innumerevoli danni a ripercussione che una tal definitiva scelta produrrebbe. L'interruzione della linea ferroviaria Torino-Bra-Ceva aveva infatti un naturale proseguimento con un'altra linea in odore da anni di soppressione, la Ceva-Ormea, che essendo stata progettata e costruita con l'intenzione di raggiungere il mare, la riviera di Ponente, e non essendo però mai stata completata, ha risentito e risente tuttora della condizione di ramo cieco

a cui è stata abbandonata. In breve possiamo quindi concludere che la soppressione della Bra-Ceva avrà il «benefico» risultato per le Ferrovie dello Stato di permettere più facilmente anche la soppressione della Ceva-Ormea.

A questo punto va detto che esiste una soluzione alternativa, non particolarmente onerosa, la quale permetterebbe di rivitalizzare il percorso in oggetto, facendolo rientrare in un nuovo collegamento Torino-mare via Bra e Ceva, la cui funzionalità, remuneratività ed utilità per l'accesso alle linee veloci di Torino e della Genova-Ventimiglia sarebbe indubbiamente assicurata. Il progetto in questione risale addirittura allo statista Giolitti, è stato in più occasioni riportato alla ribalta, e per ultimo nel recente 1982, quando ad un convegno tecnico politico del 13-14 novembre è stata presentata dal comune di Garessio la proposta di costruzione di un nuovo tronco di linea ferroviaria fra Garessio e Villanova d'Albenga. La serietà e completezza di quella proposta, insieme alla grande considerazione ricevuta in ambiente governativo, e l'attualità della data, trattandosi di soli quindici anni fa, dimostrano inequivocabilmente la concretezza e validità del progetto.

È dunque in questa direzione che si giustifica e commenta ampiamente il presente disegno di legge.

La volontà governativa di impiegare 17.500 miliardi per un moderato ampliamento della rete esistente potrebbe ragionevolmente poter includere il completamento di quest'opera rimasta incompiuta.

Con soli 25 chilometri di nuova linea ferroviaria ad un solo binario, fra Garessio ed Albenga, ed il ripristino della succitata disastrosa Bra-Ceva, il capoluogo torinese si troverebbe così servito di un nuovo sbocco

al mare, coll'innegabile vantaggio di un rinnovato servizio di trasporto fra Piemonte e Liguria.

La presente relazione, ad illustrazione della fondatezza, realistica, e necessità dell'intervento a cui si chiede di dare attuazione, è corredata da alcuni stralci di documentazione storica ed attualistica, inerenti al problema della mai avvenuta realizzazione del proseguimento ferroviario fino al mare.

In conclusione l'opportunità che intende evidenziare la presente proposta è pertanto estremamente chiara e di molteplice interesse per i soggetti coinvolti, a partire dalle Ferrovie dello Stato impegnate nel rilancio qualitativo e tecnicamente avanzato del servizio anche in termini di miglioramento dell'accessibilità alla rete di grande comunicazione nazionale ed internazionale. La ricaduta in termini di benefici industriali, commerciali e soprattutto turistici per le aree attraversate da questa nuova direttrice Nord-Sud interregionale sarebbe di per sé sufficiente a giustificare un investimento che si presenta comunque con le carte in regola per garantire quell'attivo di esercizio che l'attuale percorso non ha mai potuto strutturalmente fornire. Da ultimo, ma non meno importante, il coronamento di una vicenda protrattasi ormai da un secolo, avrebbe oggi l'indiscutibile merito politico di saper intelligentemente conciliare e valorizzare gli interventi di alta velocità, in favore soprattutto delle aree metropolitane, in un contesto di servizio allargato a quell'industriosa realtà provinciale silenziosa un tempo ma oggi non più disposta solo a pagare senza ricevere il dovuto riconoscimento per la propria dignità contributiva a livello nazionale.

## ALLEGATO 1

F. REBAGLIATI - F. DELL'AMICO - G.F. FERRO - *I 100 anni della linea ferroviaria Ceva-Ormea, 1893-1993*. (Prefazioni del prof. F. GAL-LEA, Sovrintendente della Consulta Ligure) (*Stralcio*)

L'apertura del primo tronco avviene nel 1889 dando modo ai cittadini della valle di ringraziare l'onorevole Giuseppe Basteris, deputato di Ceva, per l'impegno profuso in difesa della realizzazione della Ceva-Ormea-Oneglia con una lapide posta nella stazione di Bagnasco.

L'apertura dei tronchi, secondo quanto indicato dalla tabella del Ministero delle comunicazioni - Ferrovie dello Stato edita nel 1927 avviene alle seguenti date:

Ceva-Priola	Km.	18,420	15 settembre	1889
Priola-Garessio	Km.	5,892	15 luglio	1890
Garessio-Trappa	Km.	2,610	5 aprile	1891
Trappa-Ormea	Km.	8,510	15 febbraio	1893

*Albenga Garessio*

Il 17 gennaio 1886 il sen. Luigi Corsi presiede ad Albenga un comizio per la costruzione della Albenga-Garessio votando il seguente o.d.g.:

«L'assemblea dei Sindaci e delegati dei Comuni del Circondario di Albenga e della città di Garessio, riunita in associazione agli onorevoli membri del Senato, della Camera dei Deputati, ai delegati della Provincia di Genova ed ai rappresentanti di altri corpi costituiti, delibera di far voti presso il R. Governo perchè tra le ferrovie di quarta categoria votata con la legge 27 aprile 1885 sia compresa la linea Garessio-Albenga per la Val di Neva, siccome quella che maggiormente risponde ai criteri, ai quali dovrà essere subordinata la concessione di dette ferrovie».

Ecco la descrizione della linea progettata dall'ing. Navone come risulta dalla relazione del 27 dicembre 1885:

«Viene da Oneglia e per la ferrovia del litorale procede fino alla stazione di Albenga, e due chilometri oltre, al di là cioè del ponte sul rivo Antognano tra i casotti n. 77 e 76, correndo in questo tratto di ventotto chilometri circa di lunghezza in piano ed a breve altezza sopra il livello del mare. A questo punto e cioè come si disse a metri duemila dal centro della mentovata stazione di Albenga procedendo verso Ceriale, a metri sei sopra il livello del mare, venne stabilita l'origine del tronco nuovo della proposta linea che quivi appunto si biforca dalla ferrovia riveranea, e si spinge in direzione di S. Giorgio a raggiungere le ultime

propagini dei colli che stanno a Campochiesa. In questo primo tratto di soli 1340 metri, la linea corre in piano sulle alluvioni della pianura Albenganese: dopo di che essa si dispone in piano inclinato per passare dai livelli bassi del litorale, a quelli alti della Valle del Tanaro, che andrà a raggiungere al gomito di Garessio.

La linea comincia perciò a sollevarsi diretta alle altezze di Salea ove venne progettata la prima stazione della nuova ferrovia stabilita a metri 90 al di sopra del livello del mare sui piani che stanno sotto la Parrocchia. Una sola livellata in salita di metri 3360, e con la inclinazione del 25 per mille fissa lo andamento altimetrico della linea che dal piede della salita fino alla stazione di Salea, scorre sopra una formazione di conglomerati e di argille ocracee.

Poi dalla stazione di Salea cui venne assegnata un'orizzontale di m. 550 fino alla successiva stazione proposta per Zuccarello, la linea prosegue ancora per altri 5250 metri alla pendenza di regime; successivamente forando tutti i contrafforti calcarei che stanno sopra S. Calocero, Beguda e Remerlino ed attraversando uno ad uno i valloni che intercidono profondamente tutta la falda di monte che sta sopra a Cisano. Alle spalle del forte basso di Zuccarello, la linea transita già alta ed attraversato anche l'ultimo contrafforte calcareo che precede la Valle di Auzza si ripiega in essa per farvi luogo alla enunciata stazione di Zuccarello, nella quale essa raggiunge l'altitudine assoluta di metri 220 sopra il livello del mare. A questa che è la seconda stazione della linea vennero assegnati metri 500 di orizzontale.

Proseguendo dalle profondità della valle di Auzza che costrinsero la linea a deviare dal proprio andamento, questa poscia si fa strada alla propinqua valle di Vecerzi mediante un mezzo giro di ritorno in galleria, da aprirsi nelle viscere del contrafforte che scendendo da Rocca Grande mette piede nel Neva fra le due valli mentovate, descrivendo perciò la linea una grande S sul terreno.

Appresso la linea supera ancora il piccolo contrafforte su cui sta la cappelletta di S. Bernardo, si fa strada alla stazione di Castelvechio progettata sulla falda di monte compresa fra l'altra cappelletta di san Giuseppe ed il Castello di Zuccarello, nella quale essa stazione raggiunge ora l'altezza di metri 310 sopra il livello del mare.

Anche alla stazione di Castelvechio venne assegnata una orizzontale di metri 500 di lunghezza e da essa la linea passa poi ancora e successivamente a forare i contrafforti della Stra. Attraverso i fossati di Gottafreda ed il fossato Scuro e trascorrendo sopra un terreno tutto di micascisti, di rocce selenitose, di dolomie ed altre terre congeneri, si fa strada alla galleria di Erli che passa ad imboccare nel rivo Vernea. In questa ultima galleria la linea si ripiega nuovamente per descrivere un'altra S sul terreno, sottopassa al contrafforte di Praetto e va a raggiungere la valle del Colareo, oltre la quale attraverso il rivo di Gazzo, completa il suo svolgimento, transitando sopra terreni sempre a base di micascisto con dolomie, quarziti, seleniti ecc.: e nell'alta valle del Neva raggiunge infine la stazione di Cerisola progettata ultima sul versante meridionale dell'Apennino a metri 470 sopra il livello del mare. Anche dalla stazione di Zuccarello a quella di Cerisola la linea sale con una

sola livellata di metri 6450 di lunghezza progettata anch'essa alla pendenza di regime.

La stazione poi venne progettata sulla sinistra del Neva, sotto la villa della Ricotta e ad essa pure venne assegnata una orizzontale di metri 500.

Di qui la linea passa poscia sulla destra del Neva, ove tra gli abitati di Villa Croce e Cerisola, essa imbocca la grande galleria dell'Appennino disposta in rettilineo e stabilita sopra una sola livellata di metri 6150 di lunghezza e col 18 per mille di pendenza, per la quale si eleva finalmente al piano di Garessio. Ivi la linea raggiunge la valle alta del Tanaro, sboccando sotto Rocca Ardena in riva al Marsangua a metri di altezza 580 sopra il livello del mare.

Quest'ultima galleria che si dovrà praticare nelle formazioni dei micascisti, con dolomie, pietre gessose e quarziti, di cui è costituito il colle di S. Bernardo misura metri 6000 di lunghezza; è spartita però da due pozzi, uno di metri 120 di profondità da praticarsi nel rivo di Costaminuta, l'altro della profondità di metri 145 nel rivo della Sibilla presso la cascina Arnaldi sul versante nordico dell'Appennino, in tre tronchi rispettivamente di metri 1750, 2300 e 1950 di lunghezza.

Giunta poscia allo sbocco della galleria, la linea prende a scendere lievemente per breve tratto verso la stazione di Garessio, stabilita presso il cimitero, sulla sponda destra del rivo Marsangua, di cui raggiunge il piano alla quota di metri 573,83, ed il centro dopo un percorso scoperto di soli metri 850.

Qui la nuova linea, che dai modesti livelli del litorale si è grado grado fatta strada a quelli assai più alti del Tanaro, compiuto finalmente in suo innesto con la ferrovia in costruzione da Garessio a Ceva, prende a scendere per essa in contropendenza verso l'altipiano piemontese».

La lunghezza della linea è prevista di 29 km., partendo dalla ferrovia del litorale sino all'innesto sulla Ormea-Ceva, dei quali progettati m. 14,350 allo scoperto e m. 14.650 in galleria. Le livellette risultano così distribuite:

- 18.660 metri con pendenza del 25 per cento;
- 6.150 metri con pendenza del 18 per cento;
- 4.190 metri in piano.

Le curve hanno un raggio minimo di m. 500 per un totale di m. 9.931 e m. 19.069 di rettilineo. Tra le opere più importanti sulla linea abbiamo:

- 2 viadotti dell'altezza di 50 m.;
- 2 viadotti dell'altezza di 25 m.;
- 5 viadotti dell'altezza di 15 m.;
- 5 ponti dell'altezza di 5 m.;

La linea è progettata a binario unico e il costo preventivato è di 23 milioni compreso il costo per il raddoppio del binario da Albenga all'origine del nuovo tronco.

## ALLEGATO 2

*Verbale del Comizio cittadino della Città di Garessio del 28 aprile 1901*

L'anno 1901, alli 28 di aprile, in Garessio, e nella Sala Consigliare;

Dietro invito loro rivolto dal Sindaco di Garessio, avvocato Giuseppe Bottaro, sono intervenuti i Signori:

Cavalier Avvocato Bergallo, sindaco di Ceva;  
Cavalier Notaio Tito Barli, sindaco di Ormea;  
Cavalier G. Clerici, sindaco di Massimino;  
Farmacista Gingiaro, sindaco di Bagnasco;  
A. Ceva rappresentante del comune di Nuceto, espressamente delegato;  
Avvocato Luigi Marsilio, rappresentante il comune di Priola.

E sono pure presenti i Signori:

Cavalier Avvocato Calleri, Deputati del Collegio di Ceva al Parlamento Nazionale;  
Cavalier Avvocato Bovetti, Consigliere e Deputato provinciale;  
Bologna Pietro, Assessore comunale di Ormea;  
Arduino Pietro, Segretario civico di Ormea;  
Baracco Domenico; Marsiglio Giuseppe e Ferraris Pietro, assessori municipali di Garessio;  
Avvocato Luigi Borgna; Avvocato Giovanni Randone; Negro Paolo; Bologna Gio. Antonio; Casabella Francesco; Salvatico Vittorio; Salvatico Giuseppe, consiglieri comunali di Garessio.

Assistono molti signori professionisti, industriali, negozianti e cittadini di Garessio;

Sono rappresentati dai loro direttori i giornali *Il Falconiere* di Ceva e *L'Avanguardia Alpina* di Garessio.

Prendendo provvisoriamente la Presidenza del Congresso il Sindaco di Garessio, e fungendo da segretario il sottoscritto - il Presidente dichiara aperto il comizio, e dà il ben venuto a tutti gli Interventuti, chiedendo loro venia per il disturbo cagionato.

Dice che osò convocare nella sua città - orgogliosa oggi di ospitarli tanti sì illustri personaggi, facendo fidanza sulla ben nota loro cortesia e perchè la questione a trattarsi mira all'interesse generale. Ora è lieto di vedere che l'invito fu accolto con simpatia; compie il dovere suo ringraziando cordialmente tutti gli Interventuti.

Propone poi che il comizio si nomini un Presidente ed un Segretario.



Il Deputato Calleri propone che sia nominato a Presidente il Sindaco di Garessio ed a Segretario il sottoscritto. Ed il comizio, per acclamazione, accetta la proposta Calleri.

Il Sindaco di Garessio ringrazia dell'onore conferitogli, e della prova di deferenza data così alla sua città.

Passa quindi ad esporre il fatto nelle sue varie fasi. Dice che, addì 19 dello scorso marzo, ricevette la circolare del comitato di Portomaurizio - presieduto dall'onorevole senatore Massabò e, leggendola, conobbe che si voleva una ferrovia che da Oneglia andasse a Fossano, scartando Garessio e gli altri comuni dell'alta valle del Tanaro. Immediatamente scrisse all'onorevole Massabò, protestando nell'interesse di questa sua città e dicendogli che credeva più utile e conveniente per tutti che la nuova ferrovia scendesse sino a Garessio e poscia si inoltrasse a Mondovì-Fossano passando per la valle di Casotto. Ma pochi giorni dopo - ragionando con i membri della giunta comunale di Garessio e con amici personali, lo convinsero che non si doveva cercare altro che il prolungamento al mare della Ceva-Ormea ed il raccordo con ferrovia diretta fra Ceva-Mondovì-Fossano.

E con tali intendimenti ha diramati gli inviti - su tali intendimenti apre la discussione.

Il sindaco di Ceva cavalier avvocato Bergallo è lieto vedere e sapere che il desiderio di Garessio è all'unisono con quello di Ceva. Osserva che la valle del Tanaro tutta ci rimetterebbe, e farebbe quindi contro il proprio interesse quando aderisse al progetto di Portomaurizio. La ferrovia che si vagheggia per la valle del Corsaglia ha forti pendenze e curve ristrette; non potrebbe mai servire allo scopo cui si allude per costruirla, mentre quella esistente fra Ormea e Ceva è in ottime condizioni e può servire benissimo per il grande traffico che ci verrà dalla Riviera. Concorda quindi pienamente nell'ordine di idee esposte dal Presidente.

Il cavalier Bovetti porta l'adesione personale del commendator avvocato Viale e con l'adesione il saluto a tutti gli Intervenuti. Dice che concorda pienamente con quanto già espresso i precedenti oratori, e fa presente che se v'ha momento in cui si possa ottenere il prolungamento al mare della Ceva-Ormea - certamente è questo, in cui si sta dibattendolo la questione della Cuneo-Nizza. Urge - egli dice - provvedere per noi e presto; dobbiamo scuoterci, mettere in moto tutte le forze nostre perchè questo desiderato prolungamento, e possibilmente la diretta Ceva-Mondovì-Fossano siano costruiti prima che avvenga ogni decisione relativa alla Cuneo-Tenda per Nizza. Egli non crede possibile il tracciato per le Frabose perchè costoso, senza corrispondente utilità, tenuto conto delle massime pendenze e delle minime curve.

Il Deputato Calleri crede anche lui conveniente per ora limitare le nostre pretese al prolungamento al mare della Ceva-Ormea e chiedere il nuovo diretto raccordo fra Ceva-Mondovì-Fossano. Dice che è forse questo l'unico modo per ottenere qualche cosa. Egli poi dichiara essere pronto a tutelare l'interesse della valle del Tanaro, e fare tutto il possibile perchè abbia effetto il desiderato da essa, e che risulterà dalla deliberazione che questo comizio prenderà.

L'avvocato Marsilio dichiara di prendere la parola per limitarsi a dire che, quale rappresentante di Priola, è perfettamente d'accordo con i desideri e le intenzioni ed i voti che espressero i precedenti oratori.

Il Presidente visto che nessuno più chiede la parola dichiara chiusa la discussione generale che - pargli si possa compendiare nel seguente ordine del giorno - da lui formulato, e del quale dà lettura:

«I sindaci sottoscritti - radunati oggi in Garessio - dopo matura discussione - dichiarano di prendere, come prendono formale impegno di proporre alle rispettive loro Giunte e Consigli di fare adesione al comitato di Portomaurizio - presieduto dall'onorevole Senatore Massabò - quando esso limiti la sua azione a chiedere al Governo, ed a fare ogni sforzo per ottenerlo, il prolungamento al mare (Oneglia o Portomaurizio) della ferrovia Ceva-Ormea.

E ritenuto che la valle dell'Alto Tanaro, da molto tempo, sente la necessità di avere una ferrovia diretta fra Ceva e Mondovì, e Mondovì-Fossano - fanno voti che il desiderio ed il bisogno dei loro rappresentanti siano - ed al più presto - favoriti ed accolti».

Aprire quindi la discussione sul detto ordine del giorno.

Il signor Arduino Pietro fa notare che il comune di Ormea avendo già presa una deliberazione - in data 12 corrente - facendo adesione completa al comitato di Portomaurizio, non potrebbe votare il presentato ordine del giorno, senza cadere in contraddizione.

Il Presidente ed il sindaco di Ceva gli fanno osservare che il comune di Ormea aveva già presa una precedente deliberazione unendosi ai desiderati di Ceva; non può quindi cadere in contraddizione votando ora l'Ordine del Giorno proposto.

Il Deputato Calleri propone che si aggiunga «per intanto» dopo le parole «che esso limiti».

Il Comizio aderisce ed il Presidente legge di nuovo l'ordine del giorno, con l'aggiunta di cui sopra, e che suona precisamente così:

«I Sindaci sottoscritti - radunati oggi in Garessio - dopo matura discussione - dichiarano di prendere, come prendono formale impegno di proporre alle rispettive loro Giunte e Consigli di fare adesione al Comitato di Portomaurizio - presieduto dall'onorevole Senatore Massabò - quando esso limiti per intanto la sua azione a chiedere al Governo, ed a fare ogni sforzo per ottenerlo, il prolungamento al mare (Oneglia o Portomaurizio) della ferrovia Ceva-Ormea.

E ritenuto che la valle dell'Alto Tanaro, da molto tempo, sente la necessità di avere una ferrovia diretta fra Ceva e Mondovì, e Mondovì-Fossano - fanno voti che il desiderio ed il bisogno dei loro rappresentanti siano - ed al più presto - favoriti ed accolti».

Messo indi in votazione è approvato all'unanimità; e seduta stante viene sottoscritto da tutti i rappresentanti dei comuni intervenuti.

Il cavalier Bovetti propone che il Comizio mandi un voto di plauso e di ringraziamento al Presidente ed al Segretario.

Il Comizio - plaudendo - accetta la proposta.

Il Presidente si dice grato al cavalier Bovetti, per la sua gentilezza – ed a tutti, indistintamente tutti gli intervenuti. Prega i rappresentanti della stampa di mandare, a nome suo e di tutti i congregati – un ringraziamento ed un saluto ai Comuni che fecero adesione che sono:

Niella-Tanaro, San Michele, Pamparato, Roburent, Calizzano, Fossano, ed ai Signori adesionisti cavalier Ingegner Vicarj, colonnello Borgna, colonnello Botto, commendator Viale, commendator Siccardi, cavalier Lanza Sebastiano.

Ed augurando felice sorte all'unione dei Comuni della Valle del Tanaro – oggi qui sanzionata dalla perfetta unione d'intendimento fra i loro rappresentanti – dichiara sciolto il Comizio.

*Per copia conforme all'originale:*

*Il Segretario: C. GOBBI*

## ALLEGATO 3

*Atti del Convegno tecnico-politico: Collegamenti ferroviari e stradali per lo sviluppo turistico commerciale del ponente ligure con il sud Piemonte - 13-14 novembre 1982 - (stralcio)*

*Relazioni*

- 1) Ingegnere BRIATORE Antonio - progettista studio nuova ferrovia;
- 2) avvocato MOMIGLIANO Walter - presidente della Comunità Ingauna;
- 3) onorevole senatore A. L. MARTINO - vice presidente Consorzio portuale Imperia;
- 4) onorevole dottor DOTTA Giuseppe - presidente Commissione lavori pubblici della Camera dei Deputati;
- 5) dottor architetto MORBELLI Guido - docente urbanistica, Politecnico di Torino.

*Interventi*

- 1) Onorevole ROMITA Pier Luigi - Deputato del Partito P.S.D.I.;
- 2) dottor AMOSSO Riccardo, rappresentante del Compartimento delle Ferrovie dello Stato - Torino;
- 3) insegnante BISIO Sisto - Capogruppo P.S.D.I. - Garessio, assessore comune di Garessio
- 4) dottor SALERNO Francesco - segretario generale sindacato ferrovieri S.I.U.F. U.I.L., Roma;
- 5) dottor FERRO Primo, consigliere regione Piemonte;
- 6) avvocato VIALE Giuseppe - amministratore delegato Consorzio portuale Imperia-Piemonte;
- 7) dottor PAIS Piero - rappresentante assessorato viabilità e trasporti - regione Piemonte;
- 8) professor BENZO Gianfranco - sindaco del comune di Ormea;
- 9) onorevole GASCO Pier Luigi - presidente comprensorio di Mondovì.

Dopo il saluto a tutti i convenuti, il sindaco di Garessio, ragionier Dani Gianfranco, dà inizio al Convegno con la sua relazione.

*Relazione sul collegamento Piemonte e ponente ligure: ammodernamento della strada statale 582 e ferrovie Torino-Garessio-Mare*

L'amministrazione comunale di Garessio ha voluto questo Convegno ad alto livello perchè consapevole della grande importanza dei problemi che verranno trattati e del fatto che, attraverso la loro soluzione,

passano lo sviluppo ed il progresso di una notevole parte dell'Italia industriale (sono direttamente interessate quattro province: Torino, Cuneo, Savona, Imperia e quasi 3.000.000 di italiani di 693 comuni).

Quindi, a nome dell'Amministrazione e della Città che rappresento, ringrazio tutte le Autorità, i parlamentari, i politici, gli amministratori, la stampa ed i tecnici presenti che, con la loro adesione, hanno già in parte avallato l'importanza di quanto sarà qui trattato.

Passando ora alla presentazione dell'oggetto del Convegno, sarebbe oltremodo lungo riassumere in modo completo i fatti riguardanti i collegamenti fra il Piemonte e la Liguria occidentale tuttora insoluti, ma sempre più necessari, iniziando dalla Torino-Garessio-Mare, che risalgono niente meno ad una legge del 1879 quando è stata progettata anche la ferrovia Cuneo-Nizza.

Tuttavia è necessario ricordare che Giovanni Giolitti, uno dei più grandi personaggi della politica italiana, si era fatto assertore della realizzazione di un tronco ferroviario Garessio-Oneglia tramite una proposta per una legge speciale, riconoscendo la necessità di dotare la Riviera ligure di Ponente di un secondo collegamento diretto con l'entroterra piemontese.

L'ingegner Giacomo Agnesi nel lontano 1904, fra le molte considerazioni sui collegamenti fra Piemonte e Liguria, in un trattato sulle ferrovie Garessio-Oneglia, ebbe più volte a dire: «.. tutta la Riviera occidentale fino a Ventimiglia ed anche Nizza avrà maggiore interesse e comodità a servirsi della Garessio-Oneglia..»

E quanto avranno da guadagnare Sanremo, Bordighera, Ospedaletti, Alassio, Laigueglia, eccetera, con le loro colonie invernali ed estive e coi loro alberghi se quando sarà costruita la Garessio-Mare sarà possibile arrivare da Torino in qualunque punto della Riviera in quattro ore circa di tempo? (siamo nel 1904) quanto guadagneranno i commerci, le industrie, l'agricoltura, serviti da un'ottima linea?».

Molti anni sono passati da quel progetto non più portato a termine per il succedere degli avvenimenti, ma i problemi di allora sono rimasti, le soluzioni adottate non hanno risposto allo scopo, anzi la saturazione sotto il profilo turistico, commerciale ed industriale della costa ligure non hanno fatto che riacutizzare quel problema fino a riportarlo in discussione nella realizzazione del programma dell'arretramento all'immediato retroterra della linea ferroviaria costiera da Savona a Imperia e Ventimiglia. Le ragioni che, in un periodo di particolari carenze finanziarie per la Nazione, vengono a imporre il finanziamento di detta opera di arretramento della linea ferroviaria costiera, perchè la saturazione delle varie attività sulla Riviera di Ponente viene a creare una paralisi, sono le stesse che impongono di attuare un programma completo destinato a sanare gli annessi problemi, non dimenticando l'urgenza che l'attività commerciale, industriale, turistica della costa ligure di ponente trovi la possibilità di uno spostamento rapido all'entroterra immediato e quindi al centro Piemonte tramite un collegamento ferroviario di 20 Km. circa da Bastia d'Albenga con lo scalo ferroviario di Garessio e la rettifica della strada statale 582.

La nuova stazione delle Ferrovie dello Stato di Bastia d'Albenga viene ad essere ubicata all'incirca a metà strada tra i porti di Savona ed Imperia, nonchè presso un aeroporto in crescente sviluppo di traffico commerciale e turistico.

Il collegamento già indicato da Giolitti verrebbe ad essere realizzato mediante una semplice integrazione del progetto Rogano sull'arretramento della linea delle Ferrovie dello Stato nel tratto Savona-Imperia, con un costo presunto di circa 50.000.000.0000.

Detto costo risulta altamente modesto per i benefici che ne deriverebbero in quanto - esclusa la Savona-Torino - non esiste altra linea ferroviaria atta al traffico merci dalla costa al Piemonte, date le note deficienze della ferrovia Cuneo-Nizza.

Inoltre detto costo inquadrato nel programma di arretramento della linea ferroviaria costiera ne costituisce soltanto una integrazione naturale senza aumentarne di molto il costo poichè il progetto Rogano prevede un costo complessivo di parecchie centinaia di miliardi.

Il tronco ferroviario Bastia-Garessio verrebbe ad innestarsi sulla linea Ceva-Torino nord Europa; sarebbe quindi un raccordo diretto dalla costa ligure e dalla vicina Costa Azzurra alle stazioni invernali del Piemonte e viceversa, con un beneficio notevole in campo turistico, il cui maggior reddito verrebbe a coprire rapidamente il costo dell'opera.

Allo stesso modo l'ammodernamento della strada statale 582 (del Colle di San Bernardo) verrebbe a completare la carenza di collegamenti fra Piemonte e Liguria occidentale integrando la ferrovie visto che il movimento merci e passeggeri non si svolge tutto sulla rotaia.

Tutto quanto sopra esposto in modo succinto è la motivazione di questo Convegno tecnico-turistico per discutere la «proposta di costruzione di un nuovo tronco di linea ferroviaria Garessio-Bastia d'Albenga e la rettifica della strada statale 582» per lo sviluppo turistico commerciale derivante da un collegamento rapido Ponente ligure-sud Piemonte, se si vuole veramente dare una risposta adeguata alle centenarie aspettative delle popolazioni liguri e piemontesi, nell'interesse di tutta la collettività nazionale perchè l'attuazione delle nostre proposte incrementerà certamente le industrie, i commerci, il turismo e darà ricchezza e benessere con nuovi posti di lavoro produttivi e non assistenziali.

## ALLEGATO 4

*Atti del Convegno tecnico-politico: Collegamenti ferroviari e stradali per lo sviluppo turistico commerciale del ponente ligure con il sud Piemonte - 13-14 novembre 1982 - (Relazione del dottore ingegnere Antonio Briatore) (stralcio)*

Tema: «L'ipotesi di una nuova bretella ferroviaria Garessio-Albenga, alla luce del progetto della nuova ferrovia del Ponente ligure: confronto con gli itinerari delle due linee esistenti»)

Signor Sindaco, Signori Convenuti,

Dall'analisi della situazione odierna degli sbocchi al mare nella Riviera di Ponente tra Sovana e Ventimiglia, nasce questa proposta:

un tronco ferroviario baricentrico rispetto alle due linee attualmente esistenti (la Torino-Ceva-Savona ad Est e la Torino-Cuneo-Ventimiglia ad Ovest), che usufruendo in parte della linea Ceva-Ormea, da Garessio raggiungerebbe Albenga in soli 25 chilometri».

Le argomentazioni trattate nel seguito fanno di conseguenza riferimento a questo tratto ferroviario che da Garessio attraverso i territori dei Comuni di Nosino, Ortovero, Villanova d'Albenga, dovrebbe innestarsi a Bastia d'Albenga nel nuovo tracciato (progetto ingegner Rogano) della ferrovia litoranea Ventimiglia-Genova spostato nell'entroterra.

È doveroso ricordare che lo studio preliminare è stato condotto all'insegna dell'economicità della linea a scapito quindi delle maggiori prestazioni. Infatti, dall'analisi orografica del territorio si è cercato di concepire un tracciato che presentasse minor sviluppo chilometrico sia totale che in galleria che in viadotti. Tutto ciò ha comportato un risultato non del tutto soddisfacente per quanto riguarda la pendenza massima teorica che si aggira ancora sul 2,4 per cento.

Resta comunque chiaro che se le forze politico-sociali-economiche si troveranno d'accordo nel potenziare il programma in oggetto il nostro impegno si indirizzerà nella ricerca del miglior compromesso tra potenzialità ed economia.

Lo studio si articola in due punti:

- a) il tracciato plani-altimetrico più idoneo sotto l'aspetto orografico;
- b) il confronto con gli itinerari delle due linee esistenti.

*Andamento plani-altimetrico del tracciato*

Dell'esame della zona interessata si nota come sia necessario da Garessio attraversare le Alpi Marittime in galleria la cui uscita a sud deve necessariamente presentarsi in due vallate: a Cerisola nella valle del

torrente Neva oppure a Nasino nella valle del torrente Pennavaira. Entrambe si addentrano abbastanza profondamente nell'entroterra ingauno per cui potrebbero offrire la sede naturale del tracciato.

La prima, però, nel tratto tra Bastia d'Albenga e Cerisola presenta una pendenza naturale del 3,4 per cento, che sulla base dell'ipotesi di economicità della linea, comporta a priori la sua esclusione.

La seconda vallata tra gli abitati di Bastia d'Albenga e Nasino presenta una pendenza naturale del 2,3 per cento ancora valida in campo ferroviario.

Prendendo però anche in considerazione la valle del torrente Arroscia fino all'altezza dell'abitato di Pogli, dove ha inizio la valle del rio Faraone in direzione nord, si può pensare di risalire la stessa fino alla sua estremità superiore e poi, con una seconda galleria, raggiungere direttamente Nasino.

È sulla base delle ultime due ipotesi che vengono proposte in questa sede due percorsi alternativi, o meglio: un tracciato «A» e una variante «B» allo stesso nel secondo tratto.

Il primo tratto da Garessio a Nasino, comune ai due percorsi, segue la direzione Nord-Sud di longitudine 4° 26' ovest di Roma Monte Mario, mentre, il secondo tratto nel percorso di base acquista la direzione di Sud-Est e nella variante presenta invece una direzione Est.

#### *Percorso «A»*

Ha inizio dalla stazione ferroviaria di Garessio a quota 580 metri s.l.m. e, dopo aver seguito per circa 4 chilometri l'attuale tracciato della ferrovia Ceva-Garessio-Ormea, punta decisamente a Sud imboccando e risalendo per 1 chilometro la valle del Rio Bianco.

A quota 625 metri (altitudine massima raggiunta in questa ferrovia) entra nella galleria sotto il Monte Galero che percorre in discesa per circa 5,5 chilometri sbucando a quota 493 metri s.l.m. alle spalle dell'abitato di Nasino.

Costeggiando la riva destra del Rio della Banca dopo circa 2,5 chilometri la ferrovia raggiunge Nasino, unica fermata intermedia della linea. All'uscita dell'abitato si supera il torrente Pennavaira con un viadotto lungo 200 metri e alto 60 metri e si costeggia la riva destra del torrente predetto per circa 2 chilometri.

A questo punto si imbecca, a quota 370 metri la seconda galleria sotto al Colle d'Onzo che, nel lato sud, si apre nella vallata di Vendone dopo un percorso di 3 chilometri.

L'itinerario costeggia poi il lato sinistro della vallata dirigendosi ad Est verso Villanova d'Albenga e raggiungendo Bastia d'Albenga dopo circa 11,5 chilometri.

#### *Variante «B»*

È relativa alla sola seconda parte del tronco ferroviario. Infatti, all'uscita di Nasino si costeggia la riva destra del torrente Pennavaira per circa 12 chilometri raggiungendo l'abitato di Cisano sul Neva



e, quindi, quello di Bastia d'Albenga dove è previsto l'innesto nella nuova ferrovia litoranea arretrata.

#### *Caratteristiche dei due percorsi alternativi*

La prima considerazione da fare, comune ai due percorsi, è che lo sviluppo chilometrico complessivo è stato valutato graficamente, e pertanto, si ritiene che la lunghezza reale delle linee ecceda senz'altro quella teorica di almeno il 10 per cento.

Questo fatto porta ad una riduzione della pendenza massima teorica nel tracciato «A» al 2,2 per cento e nella variante «B» al 2,3 per cento.

Per quanto questi due valori possano sembrare ancora elevati si fa rilevare che si posizionano al di sotto dei valori analoghi presentati dalle due linee esistenti (2,5 per cento Ceva-Savona e 2,6 per cento Limone-Ventimiglia).

L'itinerario «A» richiede la realizzazione di due gallerie (Galero e Onzo) per uno sviluppo complessivo di 8,5 chilometri pari a circa il 30 per cento dell'intero percorso e di due viadotti, il primo sul torrente Pennavaira a Nasino e il secondo sul rio Acian presso Ortovero per una lunghezza complessiva di 500 m.

La variante «B» presenta, invece, la sola galleria Galero ma per contro dall'uscita di quest'ultima raggiunge Bastia d'Albenga con una pendenza massima teorica del 2,5 per cento.

Si è preferito abbinare a tutto il tratto discendente un'unica pendenza dal momento che, l'esperienza insegna come in una linea ferroviaria, per quanto concerne la capacità di traino e la relativa velocità commerciale, sia la tratta più impegnativa a dettar legge.

Se a prima vista, perciò, si potrebbe propendere per il tracciato «A» per via delle migliori prestazioni offerte – sia come aumento della velocità che come aumento di tonnellaggio rimorchiato – è da sottolineare che per la costruzione delle opere d'arte sopraddette – gallerie e viadotti – si andrebbe incontro ad un incremento di spesa, rispetto alla variante «B», di circa 10 miliardi pari al 20 - 25 per cento dell'intero onere.

A nostro giudizio è la variante «B» che merita di essere presa in maggior considerazione.

Ciò non soltanto per il fattore economico ma anche, apportate le opportune migliorie al percorso, per il fattore prestazioni. Infatti, una diminuzione della pendenza massima si potrebbe realizzare con l'allungamento di circa 1,5 chilometri della galleria Galero in modo da fuoriuscire alle spalle di Nasino a quota inferiore ai 400 metri.

Seguendo, poi, la riva sinistra del torrente Pennavaira, morfologicamente più agevole e realizzando un solo viadotto a Castelbianco, si raggiungerebbe Cisano sul Neva e quindi Bastia con un incremento di percorso di almeno 2 chilometri.

Questo fatto, aggiunto alla minor differenza di quota, ridurrebbe la pendenza al 2 per cento completamente sfruttabile dai mezzi di trazione odierni anche se la spesa lieviterebbe di circa 5 miliardi.

*Confronto con gli itinerari delle due linee esistenti*

Innanzitutto occorre rivolgere l'attenzione allo sviluppo chilometrico delle linee Torino-Cuneo-Ventimiglia e Torino-Ceva-Savona, da un punto di vista matematico. La linea Torino-Albenga in progetto, copre il tratto (circa 70 chilometri) della riviera di Ponente che va da Sanremo a Finale Ligure. Infatti, dalla cartina schematizzata all'allegato «A», si constata che è possibile raggiungere Sanremo indifferentemente attraverso l'itinerario Torino-Cuneo-Ventimiglia in 203 chilometri, o Torino-Ceva-Garessio-Albenga in 205 chilometri. Analogo ragionamento può essere fatto per Finale Ligure.

Se allo sviluppo chilometrico abbiniamo il fattore tempo di percorrenza, dobbiamo aggiungere un altro punto a favore del tracciato in studio. Infatti la linea Torino-Ventimiglia presenta le difficoltà connesse sia all'attraversamento della frontiera Italo-Francese, sia, in più coppie di treni, alla sostituzione del mezzo di trazione nella stazione di Limone per l'incompleta elettrificazione. Anche la linea Torino-Savona, rispetto alla Torino-Albenga, presenta una perdita di tempo a causa del tracciato decisamente irregolare, nel tratto Ceva-Savona, che limita la velocità consentita. Inoltre è da tener presente l'attuale parziale intasamento della stazione di Savona-Letimbro.

Se la linea in progetto dimostra la sua competitività per quanto riguarda le stazioni estreme dalla fascia costiera da Sanremo a Finale Ligure, a maggior ragione quanto sopra detto è valido per le stazioni intermedie, per cui si può ritenere che esso sia in grado di assorbire circa il 70 per cento del traffico passeggeri diretto da Torino verso Savona e Ventimiglia.

Esaminiamo ora separatamente l'andamento plani-altimetrico dei due tracciati che rappresentano il termine di paragone del nostro tronco ferroviario.

La linea Torino-Cuneo-Ventimiglia (187 chilometri), ricostruita nell'ultimo decennio sul tracciato preesistente all'ultimo conflitto mondiale e attivata all'esercizio nell'ottobre del 1979, è collocata in territorio notevolmente dissestato dal punto di vista idrogeologico. Presenta di conseguenza una pendenza del 2,5 per cento in numerosi tratti e del 2,6 per cento nei 20 chilometri che separano Vernante da Vievola (questo fissa la prestazione del locomotore *diesel* D345, attualmente usato nei treni merci, a 280 tonnellate a 25 chilometri orari), un grado di tortuosità elevata (90 curve con raggio compreso tra i 1500 e i 300 metri), 6 viadotti, oltre 50 gallerie (di cui 4 elicoidali) per uno sviluppo totale di 44 chilometri che rappresentano oltre il 50 per cento dell'estensione della linea nel tratto interessato da Roccavione a Ventimiglia.

Inoltre presenta il valico a quota 1040 metri s.l.m., è a semplice binario tra le stazioni di Fossano e Ventimiglia e manca di elettrificazione nel tratto Limone-Ventimiglia.

La linea Torino-Ceva-Savona (153 chilometri) è completamente elettrificata e a doppio binario fino a Ceva. Nei rimanenti 50 chilometri che separano Ceva da Savona (via Ferrania) presenta però un percorso particolarmente impegnativo a causa delle numerose gallerie (oltre 20 di

cui una elicoidale per uno sviluppo totale di circa 22 chilometri) e viadotti che cercano di alleviare la notevole pendenza (2,5 per cento nei tratti Ceva-Salelanghe e S. Giuseppe di Cairo-Cengio) che fissa a 460 le tonnellate massime trainabili dal locomotore E636 a 55 chilometri orari con rapporto di trasmissione 21/65, ridotte a 390 tonnellate se si segue il percorso via Maschio.

La linea in progetto Torino-Ceva-Garessio-Albenga (154 chilometri) completamente elettrificata, presenta doppio binario fino a Ceva. Prosegue quindi lungo la vallata del Tanaro per 25 chilometri fino a Garessio con una pendenza media dello 0,76 per cento e tre sole gallerie per uno sviluppo complessivo di 500 metri. Da Garessio raggiunge Albenga con una delle soluzioni proposte che comunque presenta una o due gallerie per una estensione inferiore ai 10 chilometri a una pendenza massima che non dovrebbe superare il 2,3 per cento consentendo al locomotore E636 21/65 di trainare 520 tonnellate circa a 55 chilometri orari.

Quindi anche dal punto di vista «tracciato» la realizzazione della linea da noi ipotizzata è da ritenersi valida.

Il confronto più significativo si ha comunque nell'ambito del risparmio energetico. Infatti se i vantaggi ottenibili in termini di potenzialità sono intuibili, ma non facilmente quantificabili, e se è possibile affermare che l'accorciamento del percorso e la diminuzione della pendenza consentono, con la stessa disponibilità di mezzi di trazione, un maggior numero di treni e, a parità di potenza, il traino di pesi maggiori, si possono invece valutare con buona approssimazione i risparmi di energia conseguibili.

In un anno sulla Ventimiglia-Cuneo transitano, nei due sensi, treni per un peso lordo complessivo di circa 2 milioni di tonnellate, che per superare i 1040 metri di dislivello, richiedono una potenza di 5,66 - milioni di chilovattore. Per fornire tale quantità di energia ai ganci di trazione occorre prelevare dal motore *diesel*, tenendo conto degli organi ausiliari e dei loro rendimenti, una potenza pari a circa 7,35 milioni di chilovattore. A questo dato occorre aggiungere i contributi energetici relativi alle altre resistenze che si devono vincere oltre alla gravità e all'energia necessaria in discesa per la frenatura. Pertanto sembra ragionevole ipotizzare una potenza disponibile all'albero del motore *diesel* di circa 8,46 milioni di chilovattore, che comporta, assunto un rendimento globale del motore pari al 37 per cento, un consumo di circa 2000 tonnellate-anno di olio combustibile.

Assumendo anche per la linea Albenga-Garessio due milioni di tonnellate annue avremo che per essere portate a 625 metri richiedono 3,4 milioni di chilovattore. Per i motivi anzidetti occorre prelevare dalla linea elettrica 5,8 milioni di chilovattore per la produzione dei quali è necessario bruciare circa 1100 tonnellate di olio pesante.

A questo punto, anche senza entrare in analisi dettagliate (che d'altro canto non sarebbero possibile in questa sede) si può stabilire che nel confronto con le linee del Col di Tenda, il risparmio energetico risulterebbe pari al 45 per cento ossia circa 400 milioni di lire annue.

Di più difficile interpretazione risulta il raffronto energetico con la linea Torino-Ceva-Savona. Possiamo comunque svolgere le seguenti considerazioni.

Con l'orario attualmente in vigore circolano nel tratto Ceva-Savona 40 treni viaggiatori al giorno dei quali, tralasciando le categorie «locali», ben 12 provengono (o si dirigono) da Ventimiglia e 5 da Albenga. Pensando di istradare questi 17 treni che interessano la riviera di ponente ad ovest di Savona, sulla linea Ceva-Garessio-Albenga, si avrebbe per ogni giornata di servizio una economia di 700 chilometri. A ciò corrisponde, tenendo conto di una percorrenza media giornaliera di una locomotiva elettrica pari a 465 chilometri, un risparmio di 1 o 2 locomotive al giorno.

Per quanto concerne il personale, limitando l'analisi a quello di macchina e tenendo conto dei tempi medi di percorrenza previsti dall'orario per le varie categorie di treni, si avrebbe un minor impiego di 18 ore giornaliere, cioè, considerando l'impegno medio del personale di macchina, si risparmierebbe circa 2 coppie di agenti di macchina al giorno.

In termini economici, assunta una composizione media dei treni di 30 assi e tenuto conto degli oneri relativi ai consumi di energia, alla manutenzione, eccetera (calcolati secondo i criteri in uso presso le Ferrovie dello Stato), si perviene ad un costo medio di 2700 lire/treno per chilometro.

Siamo in grado ora di trarre alcune considerazioni.

L'economia giornaliera derivante dalla minor percorrenza risulta pari a 1,9 milioni di lire, mentre l'economia derivante dal minor impiego di personale, (assunto il costo giornaliero di una coppia di agenti di macchina pari a 80.000 lire), risulta di 160.000 lire.

Il risparmio annuo relativo a queste due voci è pari quindi a 750 milioni di lire. A ciò va aggiunto, come già detto, il recupero di 1 o 2 locomotive al giorno.

A questo risultato occorre aggiungere il contributo derivante dai treni merci giornalieri che transitano nel tratto Ceva-Savona. Anche se non è possibile effettuare un calcolo preciso, dal momento che queste 10 coppie di convogli sono smistate e «rifatte» nel parco merci della stazione di Savona-Letimbro, ci sembra ragionevole ritenere che si può comunque contare su di un risparmio annuo di oltre 250 milioni di lire.

Nel rivolgere l'attenzione nuovamente alla linea Cuneo-Ventimiglia constatiamo che giornalmente si registrano una coppia di treni che effettuano il percorso Torino-Sanremo e, limitatamente al periodo estivo, una coppia di treni internazionali Berna-Albenga.

Per quanto riguarda il primo convoglio, istradandolo lungo la linea Torino-Ceva-Garessio-Albenga a parità di chilometri, si risparmierebbero giornalmente 1,5 ore, mentre nel caso del treno internazionale nei 150 giorni/anno operativi si risparmierebbero 30.000 chilometri.

Queste cifre conteggiate da un punto di vista finanziario comportano un risparmio anno di 220 milioni di lire, che sommate alle precedenti considerazioni portano il complesso «risparmio» a 1600 milioni di lire.

In questo compendio economico non si può tralasciare la ventilata ipotesi del raddoppio del tratto ferroviario Ceva-Savona. A prescindere dal fatto che dovrebbe svilupparsi lungo un tracciato di 50 chilometri di cui almeno il 50 per cento impegnati in gallerie e viadotti, altro non farebbe che aggravare ulteriormente i problemi di intasamento di cui gode oggi la stazione di Savona-Letimbro.

Dal punto di vista finanziario la costruzione di questo tronco ferroviario richiederebbe un onere aggirantesi sui 100 miliardi di lire (\*). Confrontando questa ipotesi con la ferrovia Garessio-Albenga si constata che, con gli stessi criteri di calcolo, l'impegno ferroviario non supera i 50 miliardi e inoltre si può contare sui vantaggi rappresentati dai risparmi energetici visti precedentemente.

Grazie.

*(Relazione scritta ritirata dalla Segreteria del Convegno)*

---

(\*) Sono state prese in considerazione le seguenti voci:

sede ferroviaria: 300 milioni per chilometro;  
gallerie: 3 miliardi per chilometro;  
elettrificazione: 260 milioni per chilometro (comprensivo di S.S.E.);  
impianti segnal.: 3 miliardi.



**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

1. La Ferrovie dello Stato spa è tenuta a realizzare, entro l'anno 2000:

*a)* la costruzione di una linea ferroviaria a binario unico da Garessio a Villanova d'Albenga;

*b)* il ripristino della linea ferroviaria Bra-Ceva, resa inutilizzabile dall'alluvione del novembre 1994;

*c)* il raccordo dei tratti di cui alle lettere *a)* e *b)* con la rete ferroviaria esistente, in modo da completare il collegamento tra Torino e Albenga via Bra.

## Art. 2.

1. Per la realizzazione delle opere di cui all'articolo 1, il cui costo è valutato in lire 100 miliardi per il 1998, 150 miliardi per il 1999 e 150 miliardi per il 2000, la Ferrovie dello Stato spa potrà utilizzare le disponibilità finanziarie derivanti dagli aumenti di capitale di cui all'articolo 2, comma 14, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, ed alla legge finanziaria per il 1998.

