

Publici e prevede una linea completamente diversa da quella attuale con passaggio a Millesimo e arrivo a Carcare, località situata a circa due km. da S. Giuseppe.

Dal lato tecnico sarebbe preferibile il progetto studiato in linea di massima dall'ing. Domenico Regis fin dal 1908, il quale prevedeva di far capo a S. Giuseppe toccando ancora Cengio, in comune con la linea attuale, evitando però le forti salite attuali e riducendo il percorso fra Ceva e S. Giuseppe di circa 4 chilometri.

Da una memoria pubblicata allora negli atti della Società degli Ingegneri di Torino trascriviamo una breve esposizione fatta al riguardo dallo stesso ing. Regis.

Il tronco Ceva-S. Giuseppe del Cairo è la parte più elevata di tutta la linea, quella che attraversa i più alti monti, dove la ferrovia attuale si eleva a m. 515 sul mare, mentre nella traversata dell'Appennino si eleva solamente a m. 359 sul mare. Ora è razionale che in questo breve tronco, invece di due forti salite e corrispondenti ripide discese, come trovansi nella ferrovia attuale, abbiano a stabilirsi due gallerie basse, come venne già proposto dalla Commissione nominata dal Sindaco di Torino nel 1905 per lo studio delle ferrovie che interessano Torino, essendo relatore l'ing. Giuseppe Lanino.

Ora, da uno studio che ho l'onore di presentare alla Società, queste due gallerie risultano relativamente brevi, facili a costruirsi, per modo che potrebbero essere compiute in tre anni. La linea riuscirebbe sempre di grande potenzialità.

La galleria più lunga, cioè la galleria di Montezemolo, avrebbe la lunghezza di 8770 metri e potrebbe attaccarsi da quattro pozzi, tre dei quali avrebbero la profondità di 62, 75 e 95 metri. L'altra sarebbe lunga 4 chilometri, e vi si potrebbe fare un pozzo verso il suo mezzo, profondo metri 45.

La galleria di Montezemolo avrebbe solamente la pendenza del 2 per mille da ambo le parti, necessaria per lo scolo delle acque; l'altra avrebbe la pendenza del 7,5 per mille verso S. Giuseppe dove è necessario scendere.

Il terreno nel quale debbono aprirsi le due gallerie è un tufo facile a tagliarsi, per cui il lavoro vi potrebbe procedere speditamente.

La spesa per la costruzione del tronco Ceva-S. Giuseppe del Cairo non è grande, appunto per la facilità di costruzione delle due gallerie, le quali, fatte a doppio binario, possono valutarsi in ragione di 1200 al metro.

Osservando poi che i tratti allo scoperto sono brevi ed in parte trovansi sulla linea già esistente, o si appoggiano alle scarpate della linea esistente, e non presentano difficoltà, può ritenersi che per l'intero tronco basteranno 16 milioni.

VANTAGGI PER IL PUBBLICO

Quache lieve vantaggio ricaverebbero tutti gli utenti delle Ferrovie nei riguardi dei trasporti merci per effetto della diminuzione di spese vive per le spedizioni. Vantaggi indiretti, difficilmente valutabili in cifre, riceverebbero probabilmente gli stessi speditori per effetto della maggior sollecitudine dei trasporti. Ma i vantaggi più sensibili e che interesserebbero un maggior numero di utenti sarebbero certamente quelli relativi al servizio viaggiatori per effetto della maggior velocità commerciale dei convogli.

Si deve riconoscere infatti che attualmente la velocità commerciale delle comunicazioni coi treni viaggiatori più veloci fra Torino e Savona è più bassa di quella delle comunicazioni analoghe su tutte le altre linee di grande e medio traffico che fanno capo a Torino; ciò è dovuto esclusivamente alle disgraziate caratteristiche della tratta Ceva-Savona le quali non permettono velocità di corsa superiori ai 60 km. e rendono necessario il cambio di trazione a Ceva col relativo perditempo. La costruzione del nuovo tronco eliminerebbe entrambi gli inconvenienti e permetterebbe di economizzare circa 25 minuti coi treni diretti.

ECONOMIA D'ESERCIZIO

È interessante esaminare quali conseguenze economiche potrebbe produrre l'apertura all'esercizio del nuovo tronco di linea nei riguardi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Perciò occorre anzitutto accertare quali previsioni si possono fare circa il traffico viaggiatori e merci. Per quanto riguarda i viaggiatori sarebbe logico continuare ad istradare alcuni dei treni accelerati sulla vecchia linea Ceva-Sale-Saliceto-Cengio-S. Giuseppe garantendo così il servizio locale, mentre tutti i diretti ed una parte dei treni accelerati dovrebbero percorrere la nuova linea. Non si avrebbe pertanto alcuna spesa in più, anzi si effettuerebbero economie che saranno calcolate insieme a quelle relative ai treni merci. Per quan-