

# Storia Torino-Genova: i 170 anni della ferrovia per parlare di trasporti

Un comitato che ricorda la prima linea commerciale della penisola. Senza dimenticare infrastrutture e progetti futuri. Intanto Slala pensa al Terzo valico

■ Nel 2023 saranno 170 anni. La storia della ferrovia Torino-Genova vista dal Comitato promosso da Slala, presieduto da Roberto Livraghi, è una straordinaria occasione per parlare di infrastrutture. Partendo dalla realizzazione di un'opera ciclopica, per mettere in campo una serie di iniziative che non dovranno dimenticare i problemi attuali. E neanche il legame con il Terzo valico: ma di questo si occupa la fondazione per la logistica attraverso due commissioni.

È lo stesso presidente del Comitato a sottolineare che l'iniziativa «è un'occasione per stimolare una riflessione sul passato, ma anche sul presente e il futuro delle politiche sul trasporto in Italia». Con Livraghi, a collaborare in questo progetto, Tiziano Cosentino, Giovanni Currado, Walter Finkbohner, Vittorio Gatti, Angelo Marinoni, Gianluca Veronesi, Ezio Elia.

L'esordio è un webinar della scorsa settimana per discutere di questi 170 anni 'In treno

da Torino a Genova'. La videoconferenza, organizzata dal Collegio degli ingegneri ferroviari italiani delle sezioni genovese e torinese, parte dalla considerazioni sull'importanza storica della tratta, che ha giocato un ruolo di primaria importanza nello sviluppo del Regno d'Italia «e che può rappresentare tuttora – è la considerazione – un asse di fondamentale collegamento nel contesto nazionale e internazionale».

## I lavori dal 1845 al 1853

L'iniziativa ha il patrocinio di numerosi soggetti e l'elenco, lunghissimo e probabilmente da completare, dimostra l'interesse per il progetto e quale rete di alleanze il Comitato sia riuscito a creare.

Si inizia, ovviamente, dalla storia. È lo stesso Livraghi a ri-

**«Ha giocato un ruolo di primaria importanza nello sviluppo del Regno d'Italia»**

cordare come sia stato possibile «fare l'Italia con le strade ferrate», il tema del suo intervento in cui ripercorre le tappe che hanno portato a realizzare un'opera per l'epoca straordinaria, la prima ferrovia commerciale della penisola. Fu realizzata in otto anni, dal 1845 al 1853, con l'inaugurazione a piazza Principe di Vittorio Emanuele II, il 16 febbraio dell'anno successivo.

## Da Galateri a Cavour

Il dibattito che porterà a far partire i lavori è lungo, inizia nel 1833 ed è un confronto tra i progressisti e gli uomini dell'ancien régime come il governatore di Alessandria Gabriele Galateri. Carlo Alberto dispone così l'istituzione della 'Regia Commissione sopra le strade di ferro', le cui conclusioni portano a queste considerazioni: «Il collegamento tra Genova e la pianura padana è fondamentale per la prosperità interna dello Stato».

E Camillo Cavour? Attivo come costruttore di ferrovie, quando diventa uomo di Stato è esplicito a proposito di questo genere di collegamenti: «Nessun Paese come l'Italia – scriverà nel 1846 – è in diritto di fondare sull'azione delle



**ÉPOQUE** La galleria dei Giovi e la stazione di Serravalle

ferrovie le sue più grandi speranze». Le linee strategiche del progetto piemontese «prevedevano una direttrice padana inferiore – ricorda Livraghi – che collegasse Torino

con Genova e, via Tortona, Torino con Stradella. Per poi proseguire eventualmente verso Bologna». Quindi «una direttrice padana superiore che unisse Torino con Novara ed eventualmente, proseguendo verso Est, Novara con Milano e, a Ovest, Torino con Lione attraverso il Cenisio». Inoltre, «una trasversale padana che congiungesse Genova con Novara e Arona e da qui la possibilità, via battello, di raggiungere Locarno, Basilea e la Valle del Reno». Senza dimenticare una rete minore di penetrazione capillare nell'entroterra piemontese.

## Rfi: vogliamo ammodernare

E oggi? Il futuro è dietro l'angolo. Lo spiega Rosa Frignola, responsabile Sviluppo e commercializzazione Nord Ovest di Rfi, parlando degli sviluppi attuali e di quelli prossimi. Il piano commerciale dell'a-

zienda prevede, tra le altre cose, «una maggiore integrazione tra ferro e gomma, velocizzare le tratte extraurbane, aumentare l'accessibilità e potenziare i servizi nelle stazioni». Gli interventi in programma riguardano il nodo di Torino e quello di Genova. L'obiettivo è poi quello di velocizzare la Torino-Genova grazie a sistemi innovativi, in particolare la tratta da Trofarello ad Alessandria. Inoltre è previsto «un ammodernamento tecnologico lungo la tratta Alessandria-Novara». Uno sguardo particolarmente interessato non può non andare a quei 53 chilometri di linea e a quei 37 di galleria del Terzo valico, la cui conclusione dei lavori è ipotizzata per il 2024: un anno dopo il 170esimo anniversario della ferrovia che porta al mare.