



1853-2023 **Torino-Genova**  
Una rotaia lunga 170 anni

**1845-1853**

# **Fare l'Italia con le strade ferrate.**

Roberto Livraghi

Presidente Comitato SLALA per i 170 anni della ferrovia Torino-Genova

Venerdì 5 marzo 2021

**GIULIANO**  
Viaggi sulle Ferrovie Piemontesi

**VIAGGIO  
DA  
TORINO A GENOVA**

**CONTENENTE**  
La Descrizione Geografica, Storica ed Archeologica di tutte le località attraversate; Le principali vedute, la planimetria della strada; Alberghi, comodità, curiosità, commercio e popolazione di ciascun luogo.

**PRECEDUTO**  
Da un Estratto dei regolamenti della polizia della linea e da alcune Notizie Storiche sulle strade di ferro si estere che nazionali.

**E SEGUITO**  
Dalla Tabella indicante le pendenze, dalle Tariffe dei prezzi per trasporto dei viaggiatori e delle merci dai servizi pubblici, ed annunzi.

**TORINO 1855.**  
presso la Libreria delle Strade Ferrate  
Via del Fieno, N.º 8. e da tutte le Staz.™

Da tutti i principali Libraj delle Provincie limitrofe

Libro da Gio. Grondona, Via Carlo Felice.

Novara alla Libreria Editrice di Enrico Crotti

La linea ferroviaria Torino-Genova, arteria fondamentale per collegare la capitale del regno di Sardegna con il suo porto sul mar Ligure, fu realizzata dal 1845 al 1853.



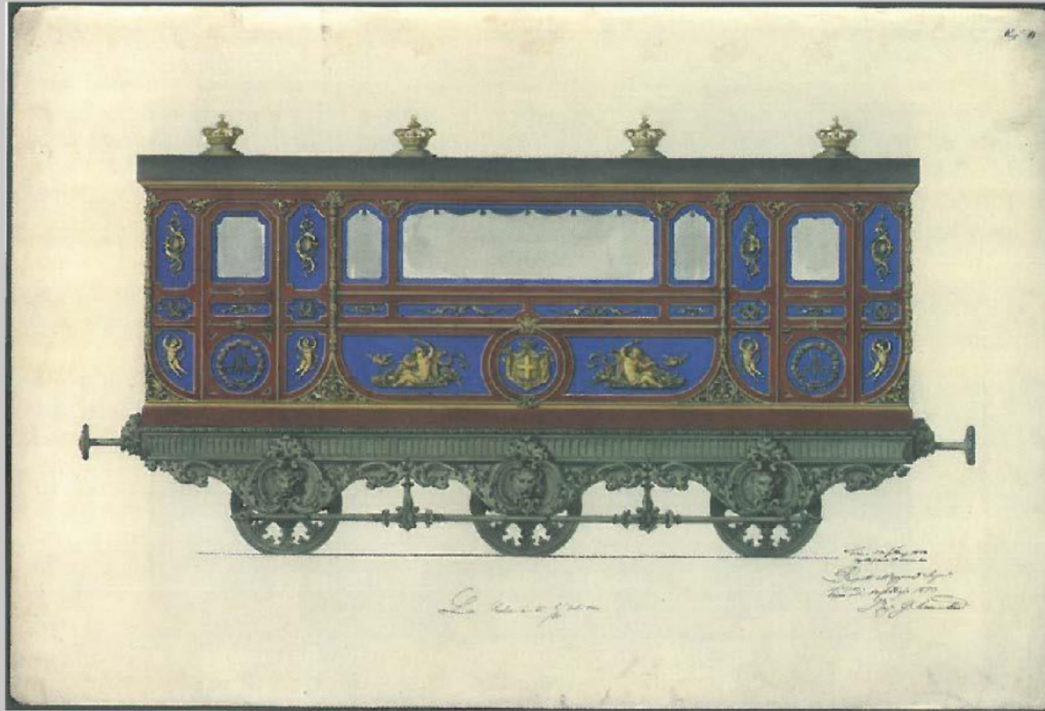
Il 1° gennaio del 1850 la ferrovia raggiungeva la stazione di Alessandria.



Il 18 dicembre del 1853 entrava in funzione il collegamento da Torino a Genova.

Il 16 febbraio 1854, alla stazione di Genova Piazza Principe, il re Vittorio Emanuele II poteva inaugurare ufficialmente la linea.

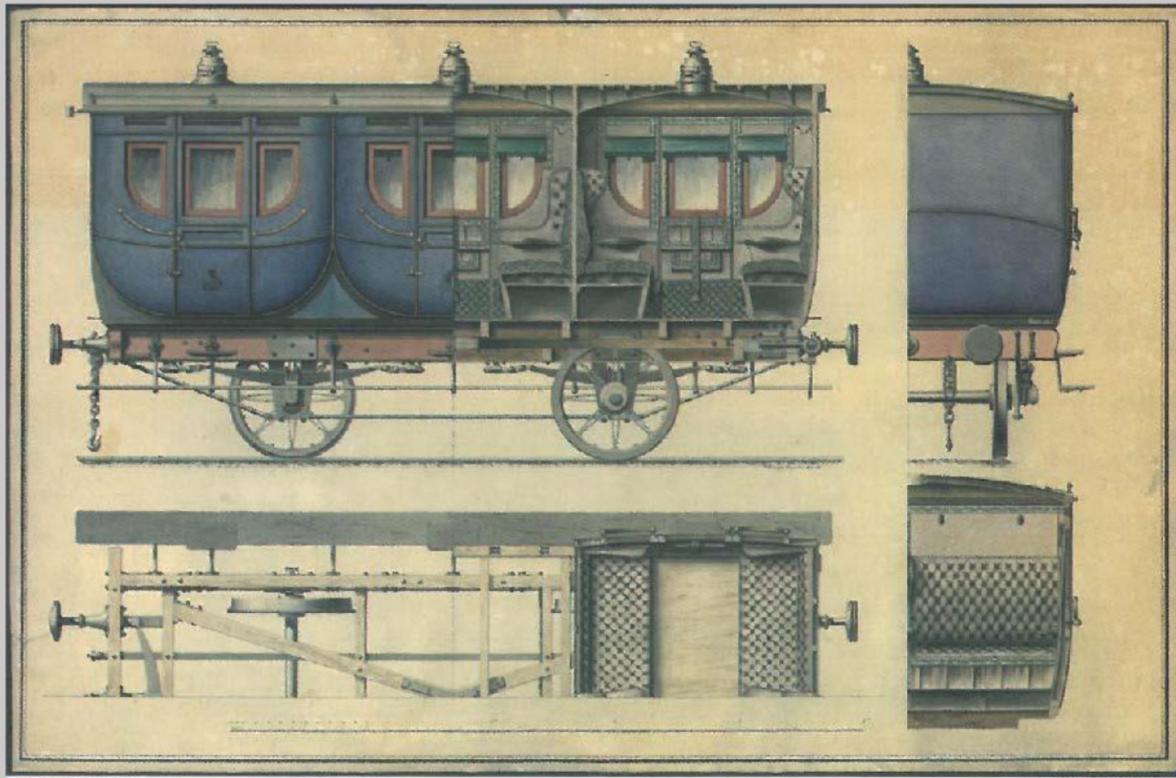
## Vent'anni di analisi, di progetti e di dibattiti (1825-1845)



1824: la relazione dell'ingegnere di ponti e strade Lorenzo Musso sulle ferrovie francesi e inglesi.

1826: il primo progetto commerciale genovese: Cavagnari, Pratolongo, Noli, sul tracciato Genova-Sale.

1831: il progetto di strada ferrata a doppia rotaia da Genova ad Alessandria  
di Clemente Asinari Verasis di Castiglione.



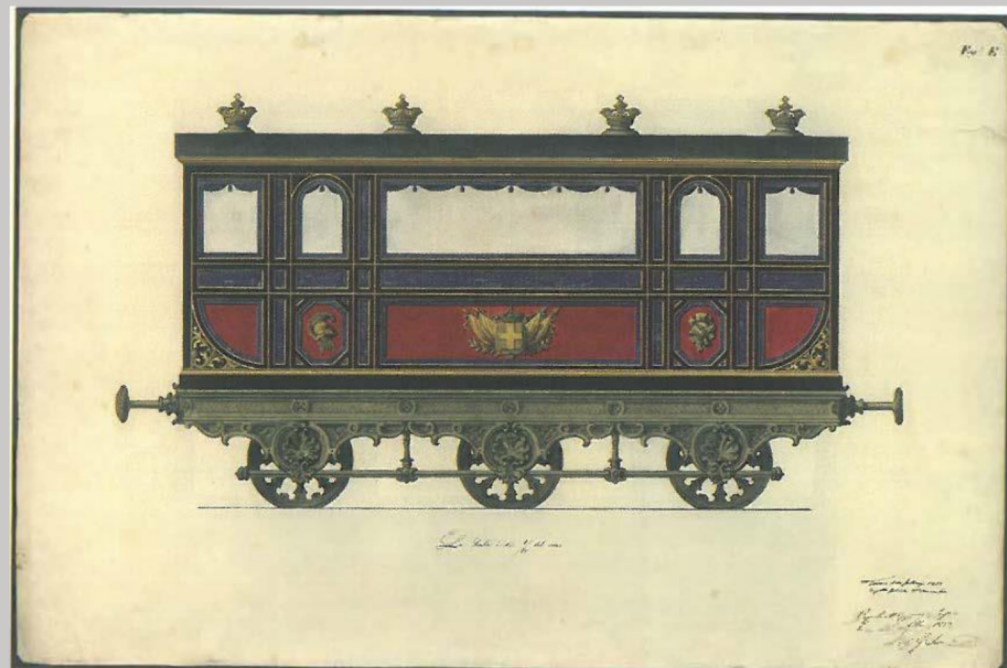
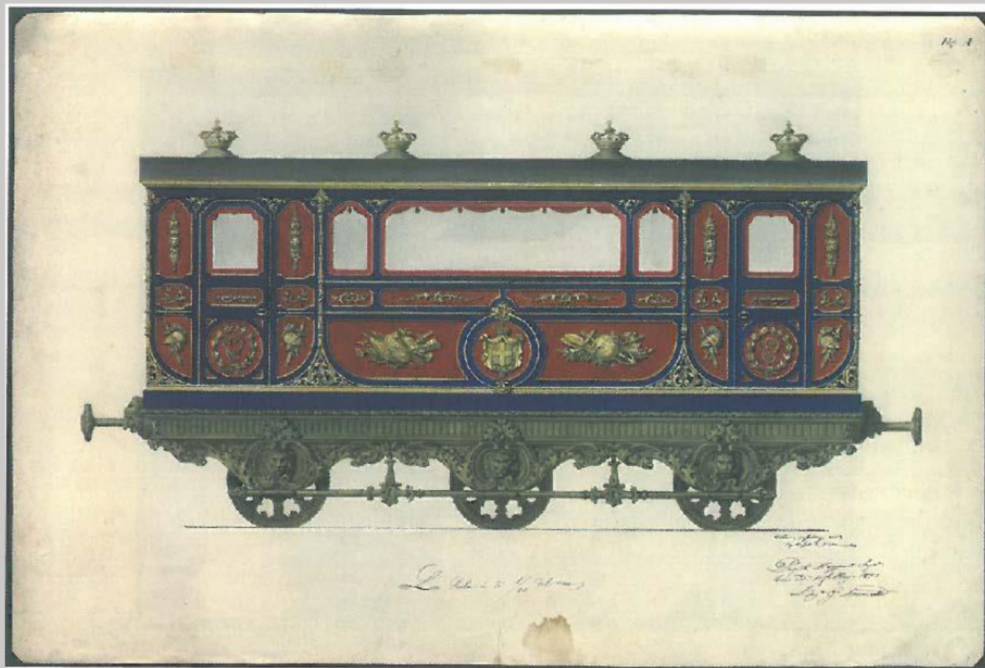
1833:

*La Notizia sulla convenienza di una strada di ferro da Genova ad Alessandria dell'ingegnere di ponti e strade Giovanni Negretti.*

Il piano per un sistema misto di comunicazioni (ferrovia più canale navigabile) tra Genova, Alessandria e Torino dell'ingegnere Giovanni Antonio Carbonazzi.

Il progetto francese (il duca d'Esclignac e il conte Monthiers) per una ferrovia da Genova ad Arona, con diramazione per Casale e Torino.





Progressisti in lotta contro le idee di uomini di *ancien régime*,  
come il governatore di Alessandria, Gabriele Galateri,  
e il Capo di Stato maggiore, generale Annibale di Saluzzo



1837: l'opera *Delle strade ferrate e della loro futura influenza in Europa* dell'economista Antonio Piola.

Carlo Alberto istituisce la "Regia Commissione sopra le strade di ferro", le cui conclusioni, ispirate dall'ing. Carlo Bernardo Mosca, sono pubblicate nel 1839.

Il collegamento tra Genova e la pianura padana viene individuato come fondamentale per la prosperità interna dello Stato.





1840 Carlo Alberto autorizza la Società fondata dagli imprenditori genovesi per “intraprendere studi per una parte delle Strade Ferrate da Genova al Piemonte e al confine lombardo”.

Il progetto è redatto tra il 1841 e il 1842 dall'ingegner Ignazio Porro e poi revisionato e modificato da Kingdom Isambard Brunel, (responsabile della Great Western Railway).





18 luglio 1844: Regie Patenti di Carlo Alberto che chiariscono il ruolo dello Stato nella costruzione e gestione delle ferrovie.

13 febbraio 1845: Regie Patenti che delineano il piano dettagliato delle principali linee ferroviarie del regno.  
Nel bilancio statale del 1844 si istituisce una nuova categoria sotto il nome di “strade ferrate” e la si dota di uno stanziamento di 100.000 lire.



Incarico al belga Henri Maus (1808-1896), vero coordinatore della costruzione della ferrovia.

Per valicare l'Appennino si sceglie il percorso che dalla Valle Scrivia conduce al passo dei Giovi che, con i suoi 472 metri sul livello del mare, costituisce la via più favorevole.



1845. Il Consigliere di Stato Carlo Ilarione Petitti di Roreto pubblica:  
*«Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse».*

L'opera definisce una rete di "strade ferrate italiane dall'Alpe all'estremo confine della Penisola".





**Camillo Cavour  
e le ferrovie, tra  
capitalismo e politica**

1838: collegamento Chambéry-lago del Bourget

1842: idea di costituire con Emilio de la Rue un pool internazionale di banchieri

1843: società per la Torino-Savigliano

1845: iniziative imprenditoriali per la Torino-Genova.



1846: pubblicazione dell'articolo di Cavour intitolato: *Des chemins de fer en Italie* sulla "Revue Nouvelle".

***"Nessun Paese più dell'Italia – scrive Cavour –  
è in diritto di fondare sull'azione delle ferrovie le sue più grandi speranze".***





Regie Patenti del 13 febbraio 1845: nascono il Consiglio Speciale per le Strade Ferrate e tre Commissioni di studio, che lavorano su parti distinte del percorso.

Lettere Patenti del 30 giugno 1847: viene creata l'Azienda Generale delle Strade Ferrate, dipendente in un primo tempo dal Ministero dell'Interno, e, nel dicembre dello stesso anno, dal nuovo Ministero dei Lavori Pubblici, Agricoltura e Commercio. L'Intendente generale Bartolomeo Bona, alla guida dell'Azienda.





## Le linee strategiche del progetto piemontese

- una direttrice padana inferiore, che collegasse Torino con Genova e, via Tortona, Torino con Stradella, per poi proseguire eventualmente verso Bologna;
- 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;
- una trasversale padana, che congiungesse Genova con Novara e Arona e da qui, eventualmente via battello con Locarno, il passo di Lucomagno, Coira, Basilea e la valle del Reno;
- la realizzazione di una rete minore di penetrazione capillare nell'entroterra piemontese.

STRADA FERRATA  
in esercizio fino a BUSALLA.



Orario della partenza de' Convogli dal 1° maggio 1853.

Corse da TORINO a BUSALLA					CORSE da BUSALLA a TORINO					
STAZIONI DI PARTENZA	O RE				STAZIONI DI PARTENZA	O RE				
	ant.	ant.	pm.	pm.		ant.	ant.	pm.	pm.	
TORINO . . . . .	6.	9.	4.5	2.30	4.30	BUSALLA . . . . .	2.	6.30	11.15	4.30
MONCALIERI . . . . .	6.44	9.59	2.44	4.44		RONCO . . . . .	»	6.38	11.23	4.38
TRUFFARELLO . . . . .	6.24	10.9	2.54	4.54		ISOLA DEL CAN- TONE . . . . .	»	6.47	11.32	4.47
CAMBIANO . . . . .	6.30	10.15	3. »	5. »		ARQUATA . . . . .	»	7.4	11.46	4.54
PESSIONE . . . . .	6.39	10.24	3.9	5.18		SERRAVALLE . . . . .	»	7.9	11.54	4.59
VALDICHIESA . . . . .	6.48	10.33	3.18	5.18				pm.		
DUSINO . . . . .	7.2	10.47	3.32	5.32		NOVI . . . . .	3.5	7.22	12.7	4.52
VILLAFRANCA . . . . .	7.16	11.1	3.46	5.46		FRUGAROLO . . . . .	»	7.37	12.22	5.7
BALDICHIERI (1) . . . . .	7.22	»	»	»		ALESSANDRIA . . . . .	3.45	7.55	12.40	5.25
S. DAMIANO . . . . .	7.27	11.42	3.57	5.57		SOVERO . . . . .	»	8.7	12.52	5.37
ASTI . . . . .	7.32	11.27	4.7	6.12		FELIZZANO . . . . .	»	8.19	1.4	5.49
ANNONE . . . . .	7.56	11.41	»	6.26		CERRO (2) . . . . .	»	8.29	1.14	»
CERRO (2) . . . . .	8.1	»	»	6.34		ANNONE . . . . .	»	8.35	1.20	6.5
FELIZZANO . . . . .	8.14	11.59	»	6.44		ASTI . . . . .	5. »	8.52	1.37	6.22
		pm.				S. DAMIANO . . . . .	5.11	9.3	1.48	6.33
SOVERO . . . . .	8.24	12.9	»	6.54		BALDICHIERI (1) . . . . .	»	»	1.53	»
ALESSANDRIA . . . . .	8.41	12.26	»	7.11		VILLAFRANCA . . . . .	5.25	9.17	2.2	6.47
FRUGAROLO . . . . .	8.55	12.40	»	7.25		DUSINO . . . . .	5.38	9.30	2.15	7. »
NOVI . . . . .	9.20	1.5	»	7.50		VALDICHIESA . . . . .	5.51	9.43	2.29	7.13
SERRAVALLE . . . . .	9.31	1.16	»	8.4		PESSIONE . . . . .	6. »	9.52	2.37	7.22
ARQUATA . . . . .	9.43	1.28	»	8.13		CAMBIANO . . . . .	6.10	10.2	2.47	7.32
ISOLA DEL CAN- TONE . . . . .	10. »	1.45	»	8.30		TRUFFARELLO . . . . .	6.16	10.8	2.53	7.38
RONCO . . . . .	10.10	1.55	»	8.41		MONCALIERI . . . . .	6.26	10.18	3.3	7.48
ARR. a BUSALLA . . . . .	10.19	2.4 »	»	8.49		ARR. IN TORINO . . . . .	6.38	10.30	3.15	8. »

(1) A Baldichieri si fermano tutti i mercoledì il primo convoglio diretto a Busalla, ed il penultimo convoglio diretto a Torino.  
(2) Al Cerro si fermano tutti i lunedì, il primo convoglio diretto a Busalla e l'ultimo diretto a Torino, e tutti i mercoledì, il secondo convoglio diretto a Torino e l'ultimo diretto a Busalla.  
\* Il terzo Convoglio che parte da Torino alle ore 2 30 finisce la sua corsa in Asti. — Il primo Convoglio che parte da Busalla alle ore 2 trasporta il corriere co' suoi dispacci, ed i Viaggiatori di 1a e 2a classe solo per la stazione di Novi, d'Alessandria e d'Asti; da questa stazione poi fino a Torino, accetta Viaggiatori d'ogni classe ed in tutte le stazioni.

**AVVERTENZE.**

L'orario delle partenze è regolato a tempo medio.  
Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci, vi sono spedizioni fra Busalla e Genova in corrispondenza colla Strada Ferrata.  
L'ufficio di distribuzione dei biglietti si chiude due minuti prima dell'ora fissata per la partenza nelle Stazioni di Torino, e Busalla, e cinque minuti prima nelle Stazioni intermedie.  
L'ufficio di consegna dei bagagli si chiude dieci minuti prima dell'ora di partenza in tutte le Stazioni.  
I Viaggiatori debbono mostrare il proprio biglietto alle guardie a qualunque chiamata di esse, anche quando si trovano nelle vetture.  
È proibito ai Viaggiatori di fumare nelle vetture.  
I Viaggiatori che trasgrediscono queste disposizioni dopo una prima ammonizione fatta dalle guardie del convoglio si fanno discendere dalle vetture.  
Quando all'uscita d'una Stazione un Viaggiatore è senza biglietto dovrà pagare l'ammontare del prezzo fissato per i posti di prima classe per tutta la corsa del convoglio.  
Si raccomanda ai Viaggiatori di non stare in piedi nelle vetture, e di non alzarsi all'arrivo se il convoglio non è prima ben fermato. Essi lasceranno aprire gli sportelli dalle guardie.  
I Viaggiatori possono esigere che siano tenute chiuse le finestre dal lato da cui spira il vento.

Gli obiettivi di questa rete infrastrutturale:

- il collegamento Torino-Genova
- il collegamento Torino-Lione
- il collegamento Genova-Pianura padana (Torino e Milano) e con la valle del Reno
- i collegamenti Torino-Bologna e Torino-Milano
- il collegamento dell'entroterra piemontese con Torino e Genova
- la valenza militare-strategica