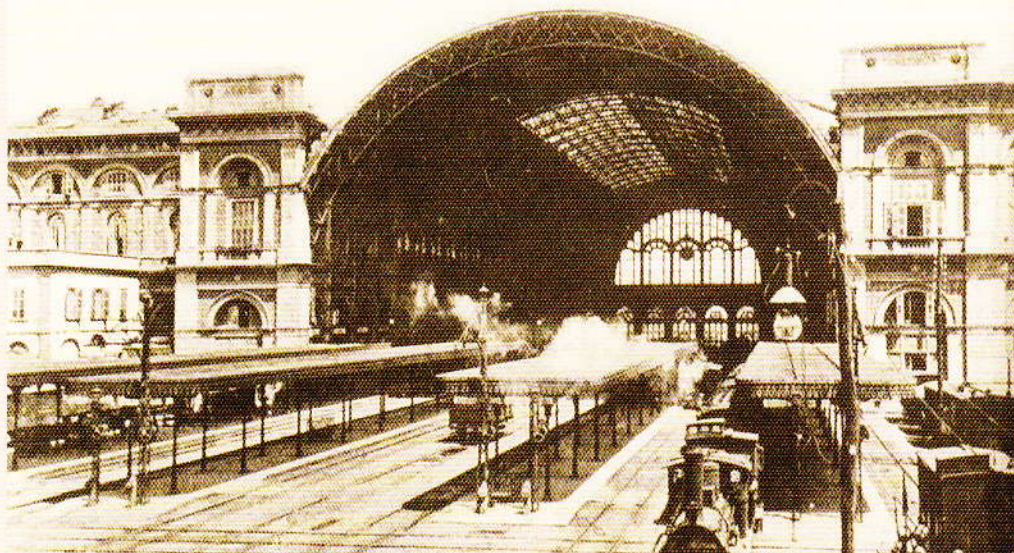


POTENZIALITÀ INDOTTE DALL'AVVENTO DELLA FERROVIA E DAL SUO PROLUNGAMENTO OLTRALPE



La stazione di Torino Porta Nuova ed il piazzale della stazione di Susa (a destra)

La legge che autorizzava la costruzione della ferrovia Torino-Susa, quale prolungamento della Genova-Torino, venne approvata il 14 giugno 1852 dopo un dibattito parlamentare che si protrasse intenso e serrato per oltre cinque giorni. Fu una vittoria del Cavour che nel suo intervento alla Camera aveva affermato: "Essa è il necessario completamento di una grande rete che dovrà presto percorrere in lungo e in largo gli Stati. Essa ci unirà alla Svizzera, farà capo, lo si spera, alle linee francesi, che si avvicinano già alle nostre frontiere... aumenterà l'affluenza delle navi al porto di Genova, per il vantaggio offerto da questa via a una parte della Svizzera. Ma al di sopra di questi benefici materiali ve-



nè uno morale e politico, quello di saldare la Savoia al Piemonte. (...)" Parole che dimostravano la ferma volontà del Governo di addivenire in futuro al traforo delle Alpi nel punto indicato dal Medail, cioè sotto il Frejus, nonostante si stessero vagliando anche altre soluzioni. La realizzazione della linea venne affidata, con la convenzione del 14/6/1852 alla società

inglese *Jakson, Brassey ed Henfrey*. Il Governo concorse per metà della spesa ed a lavori ultimati se ne assunse l'esercizio provvedendo al materiale rotabile ed al personale, dietro ad un compenso pari al 50% del reddito lordo. Non presentando l'esecuzione dei lavori particolari difficoltà tecniche, la linea venne ultimata nel corso di due soli anni e aperta al traffico il 22/8/1854. Come aveva preconizza-

to il Cavour, per togliere il Piemonte dal suo isolamento ed avvicinarlo al resto d'Europa, occorreva però che il suo sistema ferroviario fosse prolungato oltre confine. La scelta di perforare il Frejus fu resa definitiva dalla scoperta che l'aria compressa, prodotta da un impianto idraulico esterno alla galleria da scavarsi, poteva efficacemente veicolare, con insignificanti perdite, l'energia accumulata all'origine e restituirla

dove serviva. Ciò permise di mettere a punto mezzi di scavo animati con tale sistema, la cui efficacia fu verificata con una serie di prove rigorose che fecero ben sperare nella riuscita dell'iniziativa. Quindi il collegamento ferroviario tra il Piemonte e la Savoia era realizzabile, perché l'impresa di aprire una lunga galleria sotto il Frejus poteva essere compiuta. Con legge 15 agosto 1857, il Parla-

mento subalpino autorizzò il governo ad intraprendere la costruzione del traforo. Il regolamento per l'esecuzione dei lavori venne approvato il 29 agosto successivo. Esso stabiliva che la direzione tecnica degli stessi doveva essere affidata agli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller, coadiuvati da un ufficio di ispezione governativo.

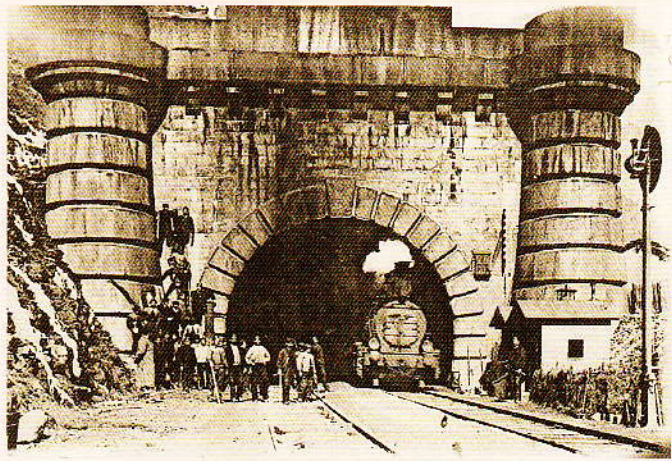
Dopo circa nove anni e mezzo dall'inizio, i lavori erano però giunti poco oltre la metà; l'opinione pubblica cominciava a dimostrarsi preoccupata, non per l'esito dello scavo, ma per la lentezza del suo progredire. Come previsto dal geologo Sismonda, un banco di quarzite, a circa 3 km dall'imbocco rendeva difficile l'avanzamento dal lato di Modane. La galleria nord era circa 1 km in arretrato rispetto a quella sud: si temeva che occorressero ancora una decina d'anni per portare a termine l'opera.

Fu a quel punto che la

società inglese *Brassey* propose ed ottenne di impiantare in via provvisoria lungo la strada del Moncenisio una ferrovia a scartamento ridotto da esercitarsi con il sistema ideato da John Fell, adatto alle forti pendenze.

Il 1° maggio 1866 si diede inizio alla posa dei binari, che procedette velocemente e terminò alla scadenza prevista. Il 15 giugno 1868 la linea veniva aperta al traffico. Mentre la ferrovia Fell svolgeva il suo utile servizio su per i tornanti della strada napoleonica, mercé i perfezionamenti apportati ai mezzi di scavo i lavori del traforo si avviavano rapidamente alla conclusione.

Il 29 novembre 1870 gli operai impegnati sui due fronti d'avanzamento percepirono per la prima volta i boati delle mine dell'altro lato. Il giorno di Natale lo scandaglio trapassò l'ultimo diaframma. Il 26 dicembre esplose la carica che abbatté lo strato di roccia che ancora sepa-

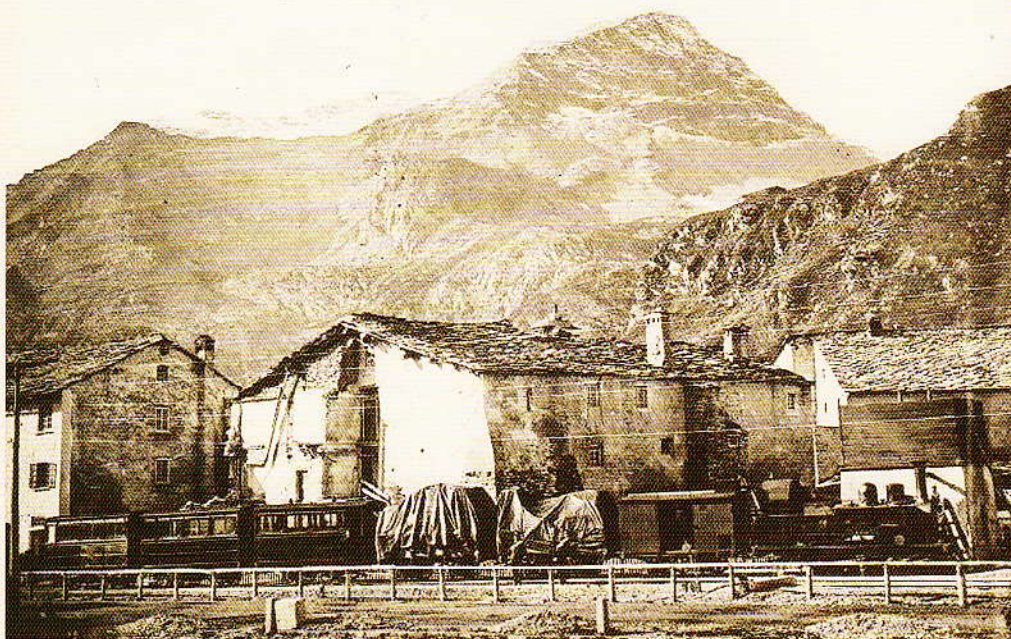


Treno a vapore all'uscita del tunnel del Frejus

rava i due tratti di galleria. L'opera principale era così terminata: erano trascorsi, dall'inizio dei lavori, tredici anni, dodici in meno di quelli inizialmente previsti. Restavano i lavori secondari: la posa dei binari, le rifiniture... Doveva anche essere conclusa la costruzione delle due ferrovie d'accesso a Bardonecchia ed a Modane. Il tratto Bussoleno-Bardonecchia, iniziato dallo Stato nel 1867, fu ultimato dalla società *Alta Italia* alla quale, con la convenzione 4/1/1869 era

stato concesso il successivo esercizio della linea e di quella parte del traforo su territorio italiano. Bisogna qui ricordare che con la cessione, nel 1860, della Savoia alla Francia, lo Stato sabaudo venne a perdere la sovranità su una parte della montagna sotto la quale si stava scavando il traforo, che da opera nazionale divenne internazionale. Ciò comportò l'esigenza di una partecipazione francese al finanziamento della medesima che il Governo piemontese aveva comunque deciso di portare a termine per conto proprio.

Il 16 settembre 1871 la ferrovia era pronta per essere inaugurata; il 19 settembre il primo treno internazionale entrava in galleria. La ferrovia Fell cessava, come previsto, il suo servizio. Il 16 ottobre dello stesso anno veniva completato anche il tratto St. Michel-Modane. Poteva così essere aperta al traffico un'importante via di comunicazione tra l'Italia, la Francia e l'Inghilterra.



Convoglio Fell in sosta alla Gran Croce