

Lo scandalo delle forniture ferroviarie e la questione del Terzo Valico

di Gian Battista Cassulo

Il fatto

Nell'iniziale tratto appenninico della linea *Torino-Genova*, tra Pontedecimo e Busalla, l'11 Agosto 1898 si verifica un grave **incidente ferroviario**, che le cronache dell'epoca riporteranno con grande evidenza sia per la drammaticità del fatto, sia soprattutto per le complicità politiche che da esso scaturiranno.

Quel disastro infatti metterà in luce uno **scandalo** di vaste proporzioni sulle **forniture** di carbone alle ferrovie, e svelerà gli **interessi** che hanno condizionato la nascita dei collegamenti ferroviari alle spalle di Genova.

Il resoconto di quella giornata descrive una tragedia che, come vedremo, era da tempo annunciata.

Un treno *merci*, affrontando in salita verso Busalla la ripida pendenza **della Galleria dei Giovi**, rimasto all'improvviso senza guida inizia a retrocedere e piomba a forte velocità su un convoglio *passaggeri* in attesa, alla fermata del **Piano Orizzontale**, di affrontare a sua volta l'impegnativo itinerario.

Tra le lamiere contorte vengono estratte tredici vittime e circa una ventina di feriti.

Che cosa aveva procurato quella catastrofe che, oggi, a distanza di cento anni ricordiamo?

Uno dei passeggeri, che miracolosamente riesce a mettersi in salvo, riferisce ad un cronista de Il Secolo XIX che: "*... per il maledetto carbone usato da qualche tempo a questa parte dalla società ferroviaria, tutto il personale di macchina del treno merci è stato colto da **asfissia** assieme al frenatore che, cadendo dalla sua cabina soffocato dal fumo, ha lasciato il treno abbandonato a se stesso*".

Le cause

Le vaporiere dell'epoca sono infatti da alcuni anni alimentate da una particolare mistura: **le mattonelle di carbone**.

Questo composto - *formato da un impasto di pece, catrame e polvere di carbone* - se permette un notevole **risparmio** di "esercizio", durante la combustione sprigiona però **esalazioni così velenose** da costringere i ferrovieri, per meglio resistere nelle lunghe gallerie ai fumi, a coprirsi bocca e naso con bende ben bagnate.

In particolare il transito sotto la galleria dei Giovi - *dove la corsa dura in salita nove minuti e undici in discesa* - è così massacrante che ai "*macchinisti*", all'uscita del tunnel, a Pontedecimo o a Busalla, viene somministrato "*per servizio*" un bicchiere di latte a scopo disintossicante.

L'impatto sull'opinione pubblica di questo incidente - *che vulnera l'immagine di un mezzo **tecnologicamente avanzato**, come è appunto per l'epoca il treno* - suscita un acceso dibattito che non può non approdare in Parlamento, dove Giuseppe Saracco tuona contro la gestione delle ferrovie per l'uso di quel "*velenoso miscuglio*": le **mattonelle di carbone** prodotte dall'on. Edilio Raggio nella **Carbonifera** di Novi Ligure.

Un Imprenditore impegnato in politica: l'on. Edilio Raggio

Il Raggio, un armatore ed imprenditore genovese, che ha avviato questa sua attività oltre-appennino, - *perché colà può disporre di ciò che a Genova non trova e cioè di vasti terreni pianeggianti, poco costosi e, soprattutto, di una mano d'opera più malleabile e disponibile perché privilegiata dall'integrazione dei redditi dovuti all'agricoltura con quelli derivati dall'industria* - è il **fornitore unico** delle ferrovie per il carbone. Forte di questo monopolio, impianta anche in altre città quali Venezia, Ancona, Brindisi, Civitavecchia e Torre Annunziata (*che poi rifornirà, come vedremo, via mare attraverso una flotta di Cargo-Boat appositamente costituita*) fabbriche per la produzione di **mattonelle**, ma quella di Novi Ligure, per le innovazioni che sarà costretto ad introdurre, resterà per il Raggio la principale.

Per trasferire a Novi il carbone d'importazione giornalmente scaricato nel capoluogo ligure si sviluppa così un intenso traffico merci sulla *Torino-Genova*, che ben presto, anche per l'eccessiva pendenza del primo tratto che rende estremamente difficoltoso il transito, giunge alla soglia della saturazione.

Il secondo valico: la Succursale dei Giovi

Per questi motivi e per la ritrovata importanza del Porto di Genova, che dopo l'apertura del canale di Suez (1869) e del traforo del Gottardo (1882) torna a collocarsi sulle grandi direttrici commerciali, viene costruita la **Succursale dei Giovi**, la quale è inaugurata il 30 aprile 1889 con grande soddisfazione del Raggio e con pari delusione degli acquesi e degli alessandrini, che invece avrebbero preferito (*come risulta da un duro scontro parlamentare del 1881*) un **secondo valico** attraverso Ovada, realizzato poi nel 1894, con caratteristiche però di linea secondaria. La "*Succursale*", in ausilio alla vecchia *Torino-Genova* nella tratta compresa tra Sampierdarena ed Arquata Scrivia, contribuisce in modo determinante, grazie anche al tracciato tecnicamente più ardito, a favorire il celere rifornimento di carbone alla fabbrica novese, che ormai si estende su 88.000 metri quadrati ed occupa a pieno regime oltre 300 operai.

L'incidente di Pontedecimo però inizia a far vacillare la stella del Raggio - *nel frattempo nominato Conte in occasione delle colombiane del '92* - il quale, non avendo nessuna concorrenza da vincere, onora il suo contratto garantendo più la **quantità** che la **qualità** del prodotto.

Lo scandalo delle forniture ferroviarie

In seguito alle interpellanze parlamentari scaturite da questo incidente e da numerosi altri - *quelli successivi avvenuti nel 1899 a Campoligure, a Novi Ligure ed un'altro ancora, sempre nel '99, a Ceriale* - viene avviata una **Commissione d'Inchiesta** e il nuovo Direttore Generale delle ferrovie decide di istituire un **Commissariato** per l'acquisizione diretta del carbone di Cardiff.

Il Raggio, dopo aver inutilmente tentato di far trasferire quel funzionario e poi, fallita questa mossa, inducendo i macchinisti attraverso una rete di **corruzione** (*scoperta in seguito da un sindacalista del compartimento di Napoli, tale Ermanno Colella, che costerà al Raggio una denuncia alla Procura*) a **boicottare** il carbone di importazione, è costretto, per forza maggiore, a rinnovare i suoi impianti nei quali sino ad allora ha reinvestito gli **utili** in modo **molto limitato**.

La Carbonifera

Nel 1902 costruisce così a Novi Ligure un impianto di **lavatura dei carboni** e potenzia la produzione dello stabilimento novese. Di conseguenza aumenta, tra Genova e Novi, il già fitto traffico merci a supporto del quale, in mancanza di ampi piazzali nello scalo genovese, era già stato realizzato nel 1885, presso la **Carbonifera**, il grandioso parco di **Novi San Bovo** fornito di piattaforme girevoli, di una rimessa per 18 locomotive e capace di ospitare 500 carri .

Questo impianto, in grado di manovrare giornalmente 2.400 carri, nel 1891, primo in Europa, viene illuminato con potenti *"lampade ad arco"* per permettere la formazione dei treni 24 ore su 24. Un tale incremento di transiti fra il capoluogo ligure e il Basso Piemonte fa nascere l'esigenza di una **nuova linea ferroviaria** che nel Consiglio Comunale genovese del 17 dicembre 1897 il consigliere Cappellini la definisce *"utile per non lasciare ai futuri un'eredità passiva"* e la vede in funzione di un collegamento diretto internazionale tramite il traforo del Gottardo (1882) *"per avvicinare Genova alla Svizzera"*.

La "Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novì" e la "Direttissima Genova-Rigoroso-Tortona".

Per questo nuovo collegamento vengono presentati numerosi studi tra i quali si confrontano principalmente quello sostenuto dal Raggio, che prevede il percorso **"Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novì"** ed un'altro, condiviso da buona parte dell'imprenditoria genovese, redatto dall'ing. **Carlo Navone**, che presuppone una linea "direttissima" **Genova-Rigoroso-Tortona**.

Questo secondo progetto - *sostenuto dalle rappresentanze dei lavoratori che in esso vedono un motivo di maggiore incremento delle attività portuali* - non si limita alla sola creazione di un **nuovo tracciato**, ma presuppone anche una **integrazione** del nuovo valico con le linee già esistenti tramite la realizzazione, alle spalle del porto ligure, di un *by-pass* che renderebbe più funzionale il **nodo** ferroviario genovese.

Il 7 dicembre 1900 una apposita **Commissione Consiliare**, insediata nel marzo precedente, presceglie tra i diversi elaborati quello relativo alla **"direttissima"** perché ritenuto *"il miglior tracciato sotto ogni rapporto"*.

L'iter che viene avviato per rendere operativo questo progetto, che, come risulta da una **relazione geologica** del 15 novembre 1903 firmata dal Prof. Taramelli e dagli Ingg. Locher e Capello, *"è il più compatibile con la natura geologica dell'Appennino Ligure-Piemontese"*, procede però tra molte lentezze e con notevoli difficoltà burocratiche.

Il dibattito politico

La verità vera è che dietro ai grandi proclami, pur animati da sincere intenzioni e da effettivi bisogni, si muovono **interessi** ben più casalinghi, quali la costruzione di un **Terzo Valico**, non tanto al servizio dell'**intera portualità genovese**, quanto a sostegno di una più scorrevole e meno onerosa *"movimentazione"* della produzione della **Carbonifera** alla quale, proprio nel 1897, il Raggio lega - *come prima ricordato* - l'attività di un'intera flotta (la Società Commerciale di Navigazione) costituita da quindici **Cargo -Boat**.

Tutto questo emerge con chiarezza nel Consiglio Comunale genovese del 14 luglio 1904 dove, in seguito ad una interpellanza, presentata a nome della maggioranza consiliare dal consigliere Giulio Pittaluga, riguardante **"I provvedimenti idonei al compimento del progetto esecutivo del tronco appenninico della direttissima Genova-Rigoroso-Tortona"**, scatta nell'opposizione l'ira del **Gruppo Consiliare Socialista** il quale, per

voce del consigliere Massone, accusando la Giunta di non avere **sostanzialmente a cuore** il buon esito di quel progetto - *"Andate a Roma solo quando il Ministro chiama"* - denuncia che il Conte Edilio Raggio già da tempo **"ha fatto nominare una apposita commissione parlamentare la quale riferisse in favore della linea Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novi"**.

A quelle parole il trambusto che scoppia nella sala consiliare è incontenibile; tra i vari consiglieri volano reciproche accuse e dal pubblico un certo Mario Malfettani grida *"Andatevene via ... gli interessi di Genova li avete sotto le scarpe !"*.

Interviene la forza pubblica e, tra il clamore, il Sindaco Gian Battista Boraggini ordina lo sgombero dell'aula.

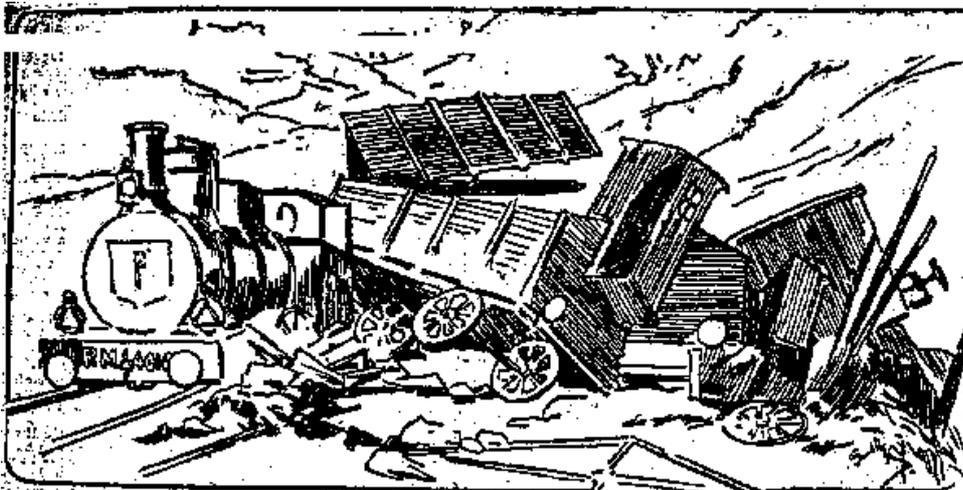
Conclusioni

Da quella data il **Terzo Valico** entra in un sonno profondo, la **Camionale prima** (1936), le **autostrade** dopo (1958) sono le nuove vie di comunicazione che gli imprenditori e i politici preferiranno per le **infrastrutture** del porto di Genova.

Solo nel 1960, con un progetto dell'Ing. **Bordoni** che per buona parte riprende quello del Navone, le ferrovie tentano di riproporsi come mezzo competitivo del **trasporto merci**, ma non se ne fa nulla ed è un vero peccato perché se quel collegamento ferroviario fosse stato eseguito, oggi **Genova** disterebbe solo 34 chilometri dalla pianura Padana e l'Appennino adesso non sarebbe violentato da un traforo già bocciato quasi un secolo fa: quello della **Galleria Flavia**.

Genova, 11 agosto 1998

Gian Battista Cassulo.



1898, dalla prima pagina del Secolo uno schizzo dal vero della tragedia

Fonte: "Il Secolo XIX"
del 11/08/98

Stralcio da una ricerca sul *"funzionamento politico-amministrativo del Consiglio Comunale di Genova"* condotta da G.B. Cassulo per conto del Dipartimento di Scienza Politica e Sociale - Facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Genova anno 1994-97.