

le quali hanno distratto il Governo dall'occuparsi con eguale assiduità di quest'opera, senza però che mai gli studii fossero da lui fatti intralasciare; che anzi il Governo ha dato i mezzi e per fare i rilievi geodetici, e, come dissi, anche per eseguire e perfezionare quel modello che è stato esposto alla vista ed all'esperienza pubblica.

Nell'anno ora scorso verso il principio dell'estate, cioè, se non erro, nel mese di maggio o di giugno, il signor Maus ha presentato il suo progetto completo per la macchina ed ha presentato inoltre i progetti (molto più particolarizzati ed accuratamente calcolati di quel che si esiga ordinariamente in un progetto presuntivo), ha presentato, dico, i progetti di due tratti di strada ferrata che danno accesso al *tunnel*, uno dei quali comincia da Susa e termina all'ingresso meridionale del *tunnel*, l'altro comincia da Modane e termina al suo ingresso settentrionale.

Quando il Governo ha ricevuto questo progetto della macchina e delle linee di accesso egli ha nominato una Commissione composta degli uomini più competenti a giudicarne, presieduta dal mio antecessore ch'era in allora ministro dei lavori pubblici. La Commissione studiò molto accuratamente questi progetti, tanto relativamente alla macchina, quanto relativamente ai due accessi, perchè era troppo evidente che quand'anche vi fosse stata la prospettiva di una felice riuscita nel perforamento del *tunnel*, conveniva di più assicurarsi che si poteva pervenire con sicurezza e con buone linee di strade ferrate alle due imboccature del *tunnel*.

La Commissione ha studiato maturamente, come dissi, questo progetto, ed è appunto perchè un tale studio non poteva farsi seduta stante che fu necessario spendere molto maggior tempo. Gli individui componenti la Commissione hanno avuto la cura di esaminare partitamente il lavoro del signor Maus per poter presentare un ponderato giudizio. E quando i membri della Commissione sono stati bene istrutti della cosa, è stato scelto un relatore che ne facesse il rapporto raccogliendo l'opinione dei vari membri.

Questo rapporto è stato presentato dal relatore poco innanzi che io venissi al Ministero, verso la fine dell'ottobre prossimo passato.

Le conclusioni del relatore furono pienamente favorevoli al progetto del signor Maus, tanto per rispetto al perforamento del *tunnel*, lungo 12,290 metri, come relativamente alla via ferrata di accesso dalle due parti.

Tali conclusioni riferite alla Commissione sono state pienamente accettate dalla medesima, che giudicò in fatto d'arte che la macchina possa riuscire ad ottenere pienamente lo scopo di perforare il *tunnel* e di perforarlo in tempo molto conveniente, cioè in un periodo che si stimò di cinque anni, tenuto conto di tutte le circostanze che potevano ritardare il lavoro.

Questo in quanto al fatto d'arte.

Quanto al fatto d'economia si è anche preso in accurata considerazione l'argomento.

Il *tunnel*, secondo la perizia presentata dal signor Maus, avrebbe importato 13,800,000 lire. Veramente quando si esaminò la perizia del signor Maus non si può intaccarla in nessuna parte; e dirò anzi che non vi è spesa o lavoro che non vi sia contemplato e convenientemente contemplato; tutto è stato messo a calcolo secondo l'aspetto che presentavano le circostanze esteriori ed il giudizio pronunciato dai geologi e particolarmente dal signor Sismonda sulla probabile natura interna delle rocce.

Ad ogni modo la Commissione si è fatto dovere di andare indagando quali altre più svantaggiose circostanze impreve-

dute potessero intervenire, e basandosi sulla supposizione che intervengano queste più sfavorevoli circostanze, e principalmente supponendo che, a malgrado di tutta la probabilità di trovar roccia forte atta a dispensare da ogni rivestimento di muratura, si trovino 2000 metri di cattiva roccia che abbisognino di travestimento, ha istituito una nuova perizia, e malgrado ciò ha trovato che il *tunnel* di 12,000 in 13,000 metri incirca non importerebbe più che 22,000,000 di lire. Il qual prezzo, quando si paragoni in proporzione di lunghezza coi prezzi di altre opere simili intraprese in altre parti d'Europa, non solo non è eccedente, ma è moderatissimo. Il che si deve in gran parte alla natura della roccia, la quale se non in tutto, nella principalissima estensione permette di far senza rivestimento; ed in parte al vantaggio grande che offre la macchina del signor Maus, la quale, oltre a far procedere i lavori con molta sollecitudine, li fa procedere con molta economia, perchè con essa si adopera, invece della forza dell'uomo e della polvere, quella delle acque che si trovano tanto a Bardonnèche, come a Modane.

La Commissione adunque ha giudicato che questa spesa, benchè per sè grave, sia ben lontana dall'essere sproporzionata alla grandezza dell'opera considerata in sè stessa, e molto meno a fronte dell'immensa utilità che deriverà dall'aver una linea di strada ferrata continua, che, partendo dal mare di Genova e traversando il Piemonte e la sua capitale, scenderà per la valle dell'Arco nell'ampia valle dell'Issero, e da quivi potrà volgere per ogni direzione in Savoia e quindi in Francia.

Ed in questo giudizio si confermava la Commissione, perchè eccedenti in proporzione dell'utilità non sono nemmeno le spese per i due lunghi accessi valutati insieme 21 milioni di lire circa. Di guisa che tutta la linea da Susa a Modane, il *tunnel* compreso, non importerà, secondo le prime valutazioni di perizia, che 33 milioni, e, nelle supposizioni più sfavorevoli di cui si è discorso, 44 milioni.

In conseguenza la Commissione è stata d'unanime avviso di proporre al Governo di ordinare fin d'ora la costruzione di una delle due macchine nel Belgio, e di dar opera ad uno degli stabilimenti in cui deve lavorare, cioè a quello verso Modane.

Per semplice precauzione la Commissione proponeva al Governo che prima della macchina operativa se ne facesse un archetipo delle dimensioni naturali, il quale archetipo nell'atto stesso che andava eseguendosi avrebbe anche dato luogo a que' perfezionamenti che si sarebbero ravvisati opportuni; la qual cosa fu domandata dallo stesso ingegnere Maus, al quale debbo tributare i maggiori elogi per la maturità di giudizio e per le molteplici cognizioni che egli ha dimostrato anche in questo lavoro.

La Commissione avendo dunque fatto questa proposizione al Governo, il Governo la potrà sottoporre alle deliberazioni della Camera. Ed io posso anticipatamente annunziare che la domanda sarà di 720,000 lire, nelle quali si comprenderanno le spese per la macchina, quelle per lo stabilimento, ed una somma pel primo avviamento del lavoro. Per i quali oggetti, come ebbe già ad avvertire l'onorevole deputato Brunier, era stata già nei bilanci 1846-1847 iscritta una somma di lire 800,000. Se il Parlamento accorderà al ministro di finanze i crediti domandati, in cui entra un assegno di trenta milioni per la strada ferrata, su questo assegno sarà portata la detta spesa di lire 720,000 e quella ulteriore che nello stesso esercizio si potesse fare intorno a questa grande opera.

Il Governo aveva già ordinato, per illuminare il paese, che si pubblicassero tutti gli studii di cui ho discorso, cioè che si