

valle superiore della Toce per entrare nella valle del Rodano ripassarla al Grimsel, e andare fino a Lucerna, osserverò che questa linea, per gl'interessi del Piemonte, sarebbe la migliore, perchè non corre punto sui confini degli Stati vicini, perchè nella parte principale sta dentro il limite del nostro Stato, e non in territorio straniero, e finalmente perchè essa è di gran lunga più breve; per quanto riguarda questistudi, se il Ministero non se ne è direttamente occupato egli stesso finora, si fu perchè due ingegneri inglesi di molta capacità, il signor M. Clean ed il signor Stileman, erano stati incaricati, non saprei dire precisamente da quale società, ma pare più probabile da una società inglese, di fare questi studi. Essi si sono anche messi in corrispondenza con me, e l'onorevole preopinante può esser certo che non mancai d'invitarli a studiare il modo di congiungere la linea da loro progettata con quella che da noi si va promuovendo a sommo vantaggio del paese. Ora posso dire che tali studi sono in massima compiuti, e che questi ingegneri mi hanno presentata una memoria sui loro lavori or sono pochi giorni, nella quale danno un sunto di un primo progetto non definitivo, nè propriamente di massima, ma che però, a dir loro, presenta una grande probabilità di riuscita, fondata essenzialmente su questo, che quantunque s'incontrino gravi difficoltà, soprattutto per l'elevatezza dei piani inclinati, ciò non pertanto sotto altri rispetti, ed in ispecie per la brevità della linea, questo progetto è di grandissimo vantaggio.

Infatti, da Momo a Gravellona vi sarebbero 42 chilometri, da Gravellona a Lucerna, secondo la linea studiata dagli'ingegneri inglesi, va ne sarebbero 168, e così in tutto vi sarebbero 210 chilometri. Invece, la linea per cui si erano fatti anteriormente diversi progetti, aveva la seguente lunghezza: da Momo ad Arona chilometri 24, da Arona a Locarno per il Lago Maggiore 54, da Locarno al Lago di Costanza 240, in tutto chilometri 318. Dunque si vede facilmente che la prima linea ha il vantaggio di 108 chilometri di maggior brevità, oltrechè non vi è il passaggio del lago, e quindi si evita un doppio scaricamento e caricamento.

Per questo rispetto gl'ingegneri inglesi dimostrarono il grandissimo utile di questa linea, la quale non richiederebbe una così forte somma, e sarebbe inoltre assai più facile ad eseguirsi.

Le tre gallerie che s'incontrano nella medesima, in complesso sono di una lunghezza maggiore di quelle della linea del Luckmanier, ma in dettaglio sono molto più brevi; e vi sarebbe anche un altro compenso nel minor tempo che si richiederebbe per costruirle, potendosi intraprendere tutti i lavori contemporaneamente.

Questi sono i primi studi e le prime proposizioni che meritano un serio esame, tanto più che si tratta di una spesa di 80 a 100 milioni: il Ministero farà esaminare questi progetti ed avviserà al modo più conveniente di entrare in trattativa coi vari Stati della Svizzera. Frattanto non ometterò di avvertire che la somma stata messa in bilancio è bastevole per proseguire gli studi in parte compiuti e che pel rimanente devono ultimarsi per andare sino a Gravellona, e per continuare gli occorrenti lavori.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa categoria quinta nella somma di lire 80,000.

(La Camera approva.)

Categoria 6, *Casuali*, portata in bilancio in lire 50,000 ed aumentata dalla Commissione di lire 6000 avuto riguardo alla soppressione dei due articoli sopra le categorie 1 e 4, gratificazioni e sovvenzioni, di cui la somma si eleva a lire 12,030.

Pongo ai voti questa categoria così aumentata dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 7, *Assegnamenti straordinari*, portata dal Ministero, e consentita dalla Commissione in lire 26,000.

(La Camera approva.)

Categoria 8. Da questa fino alla 17 inclusivamente la Commissione ha portato un voto complessivo, adottando in massa le somme proposte dal Ministero per ciascuna categoria.

Per questa categoria 8, che riguarda il tronco da Genova a San Pier d'Arena fu portata la somma di lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 9, *Tronco da Sampierdarena o San Francesco del Chiappetto*, lire 400,600.

(La Camera approva.)

Categoria 10, *Tronco da San Francesco a Pontedecimo*, lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categorie 11, 12 (*Soppresse*).

Categoria 13, *Galleria dei Giovi*, in lire 1,800,000.

(La Camera approva.)

Categoria 14, *Tronco da Busalla all'abitato di Pieve*, in lire 100,000.

(La Camera approva.)

Categoria 15, *Tronco da Pieve ad Isola del Cantone*, in lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 16, *Tronco da Isola del Cantone a Marella*, nella somma di lire 1,200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 17, *Tronco da Marella a Rigoroso*, lire 1,000,000.

BERRUTI. Domando la parola.

A pagina 22 del bilancio, sotto questa categoria 17 si dice, che nel bilancio del 1850 è stanziata la somma di lire 20 mila per la stazione di San Damiano, somma che non vedo riprodotta in alcuna delle categorie che si stanno discutendo.

Prima dunque che si ponga ai voti cotesta categoria, se la Camera non permette; io le sottoporro alcune osservazioni che crederei di qualche rilievo.

Alla pagina decimaterza della relazione della Commissione, sotto il titolo *schiarimenti*, sono descritte le opere che si dovranno costruire nelle diverse stazioni della strada ferrata da Torino a Genova; ed accennate quali siano queste opere nelle stazioni di Torino, Moncalieri, Pessione, Villafranca, Asti, Felizzano, Alessandria e Novi, si dice che tutte le altre stazioni non avranno che un ufficio.

Quest'ultima asserzione, la quale sarebbe vera, se volessimo attenerci unicamente ai documenti ed ai bilanci presentati, nel fatto però non è esatta, perchè nella stazione di San Damiano nella quale (come dice la relazione) non vi dovrebbe essere che un solo ufficio, si sta presentemente lavorando per stabilirvi uno scalo di merci.

Ritenga la Camera, che per stazione con scalo di merci io intendo quella in cui si ricevono le merci di qualunque genere, peso e volume: e per stazione con solo ufficio quella in cui si ricevono unicamente quelle piccole merci, il cui carico non arrechi una fermata maggiore di quella prescritta dall'orario dei convogli. Giusta la distinzione contenuta nel decreto 5 febbraio 1850, nel quale è pure stabilito quali siano le stazioni nelle quali vi debba essere uno scalo di merci, quelle cioè di Torino, Asti, Alessandria, Novi e Genova, che siavi uno scalo di merci in ciascun capoluogo di provincia.

Ripeto adunque che nella stazione di San Damiano si sta in questo momento costruendo uno scalo di merci, e ciò contro