

legge 28 agosto 1876, numero 5858 (Spesa ripartita), lire 3,500,000.

Capitolo 137. Ferrovie calabro-sicule. Costruzione della linea Caltanissetta-Santa Caterina e Caldare-Canicatti, lire 6,000,000.

Capitolo 138. Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, lire 2,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

CURIONI. Nella seduta di lunedì passato, parlando del servizio ferroviario economico, dissi come una delle condizioni più essenziali, quando questo servizio deve servire per il traffico locale, sia quella delle frequenti fermate non solo nelle stazioni, ma alle case cantoniere, ai crocicchi di via, ovunque siavi un solo viaggiatore da prendere ed un solo viaggiatore da lasciare.

Or bene fra le ferrovie che servono esclusivamente al traffico locale, vi è indubitatamente la linea da Novara a Gozzano, linea disgraziata giacchè sin dai primordi della sua esecuzione ebbe mancanza di stazioni per favorire le popolazioni che avrebbero potuto servirsene e per attrarre a se il movimento della regione da essa attraversata.

Nella seduta del 6 dicembre 1880, in occasione della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1881, io feci domanda all'onorevole Baccarini di una stazione nei dintorni della località denominata alla Madonna di Cressa. L'onorevole Baccarini promise che per intanto sarebbesi provveduto con una fermata, la quale diventò un fatto compiuto fino dal 21 agosto ultimo passato; e di questo io rendo all'onorevole ministro i miei più sinceri ringraziamenti.

Si servono di questa fermata i comuni di Cressa, di Fontaneto di Agogna, di Careggio e di Bogogno; ed ho informazioni sicure: che questa fermata soddisfa a veri bisogni dei succitati comuni; che ha contribuito ad aumentare il traffico della linea.

Però, per poter raccogliere tutto il movimento locale che può accedere a questa strada, sarebbe necessaria una stazione o almeno un'altra fermata, la quale dovrebbe essere posta in tal sito, da servire come centro di attrazione ai comuni di Suno, di Vaprio, di Cavaglio e di Cavaglietto.

Il solo comune di Suno, che è il più vicino alla strada ferrata, ha una popolazione di ben 4000 abitanti, e complessivamente i quattro comuni suindicati fanno una popolazione di circa 9000 abitanti.

Avendo riguardo alla posizione delle strade carreggiabili, per rapporto a quella della strada fer-

rata, risulta che la località più conveniente per l'ultima accennata stazione o fermata dovrebbe essere tra Momo e Cressa nel sito detto all'Albergo dell'Angelo. Onde è che io faccio voti affinché l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per le buone disposizioni che ha nel favorire e nel rendere accessibili le strade ferrate a tutte le popolazioni, voglia concedere una stazione, o almeno una fermata, nel sito che, anche pel bel nome che porta di Albergo dell'Angelo, non può a meno di riuscire centro sufficientemente attivo di traffico locale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genin.

GENIN. Nella seduta del 13 maggio scorso io aveva l'onore di rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alla condizione del tronco ferroviario da Bussoleno a Salbertrand sulla ferrovia internazionale Torino-Modane. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, pur facendo ragione ad alcune delle mie osservazioni, dichiarava che prima di prendere la decisione di far eseguire un tronco sussidiario tra Susa e la stazione di Salbertrand avrebbe mandato sul luogo una Commissione di persone tecniche.

Risulta che questa Commissione venne nominata e che si portò realmente sulla località e che presentò eziandio la sua relazione al Ministero.

Da questa relazione, per quanto potei conoscere, risulterebbe che la galleria di Exilles avrebbe ceduto di metri 0 38; però la Commissione crede che questo tronco ferroviario sia tuttavia in condizioni abbastanza stabili.

Invitai allora il municipio di Susa a fare esso eziandio eseguire un esame attento sullo stato della montagna percorso dal tronco ferroviario Chiomonte-Salbertrand, e la città di Susa aderendo alla mia proposta incaricava il direttore del museo geologico di Torino il dottore Baretto, il quale recatosi sulla località stendeva poscia la sua relazione, della quale se la Camera me lo permette, darò lettura di un solo periodo. Descrivendo lo stato di questa montagna percorsa dal tronco Chiomonte-Salbertrand il dottore Baretto dice:

« Tutto vi rivela la rovina, lo sfacelo in scala vastissima.

« La spinta non solo delle masse detritiche, ma delle falde di roccia scivolanti, deformò più volte e tende a rovesciare in lunghi tratti la galleria, poggiante su terreno scivolante.

« Si tentò di rassodare il terreno conficcando pali di legno; ma che cosa vale quando è tutto il versante di montagna che scivola, detriti e rocce? Si cerca di deviare od allacciare i piccoli colatori superficiali; ma a che vale questa misura quando