

mica di costruzione e di esercizio, aumenterebbe di molto l'efficienza del porto di Genova, e questa sarebbe la Tortona-Mortara. Comunque si risolve la questione dei valichi (poichè, o si dovrà provvedere immediatamente ad aumentare la potenzialità delle linee attuali, oppure si dovrà scegliere l'altra soluzione della costruzione di un nuovo valico, o meglio, come pare più probabile, si dovranno adottare tutte e due le soluzioni, prima l'una e poi, a breve andare, l'altra) è certo che dal porto di Genova verranno fra pochissimi anni convogliate tante merci al di là dell'Appennino, che le attuali due grandi arterie, la Novi-Voghera-Pavia-Milano e la Novi-Alessandria-Novara-Arona, che portano queste merci attraverso la valle Padana ed alle Alpi, più non basteranno, come già a stento bastano oggi.

Quindi diventa necessario ed urgente lo studio di una nuova linea, la quale sussidi e completi le due attualmente esistenti. E per questa nuova linea fu già da tempo da un Comitato, composto di rappresentanti degli interessati appartenenti alle provincie di Alessandria e di Pavia studiato il tronco Tortona-Mortara, che, partendo dal *rondò* di Tortona, alla sinistra dello Scrivia, toccherebbe la borgata di Sale, valicherebbe il Po appena a valle della confluenza del Tanaro, a 1500 metri circa da Cambiò, e poi toccando le altre borgate di Pieve del Cairo, Lomello, San Giorgio e Cernago, raggiungerebbe la Alessandria-Novara e Mortara.

Questa linea, di rasa pianura, con pendenza minima, fu studiata da un distinto ingegnere tecnico, l'ingegnere Guido Ravasio di Lomellina, per cura del Comitato che testè ho detto. Essa avrebbe — per la maggior parte un andamento orizzontale, un raggio minimo delle curve di 700 metri, una pendenza massima del 4.50 per mille, un andamento presso che rettilineo da sud a nord, — sarebbe quindi una linea di grande traffico adattatissima per il transito internazionale. Questa linea avrebbe una sola opera d'arte importante: un ponte sul Po; ma qualunque linea si faccia per raggiungere lo scopo di questa, si dovrà provvedere di un ponte sul Po; e lo traverserebbe in un punto, dove questo fiume è abbastanza incanalato, e dove, con 600 metri di travata metallica, si potrebbe provvedere con sicurezza e sufficienza al ponte. Questa linea a doppio binario non costerebbe che 250 mila lire a chilometro, ossia, per 40 chilometri, 10 milioni; ed avrebbe il

vantaggio di poter sussidiare la linea attuale Novi-Voghera-Pavia-Milano, avviandola per Vigevano; ed avrebbe l'altro vantaggio di scaricare del soverchio la linea Alessandria-Novara, già sopraccarica, accorciando la strada di 9 chilometri.

Questa sarebbe la vera linea razionale pel commercio di transito da Genova alle Alpi; e rappresenterebbe la parallela alla vecchia strada nazionale...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Bergamasco, senta: non descriva la linea!

BERGAMASCO. Ho finito, onorevole Presidente.

... e quindi, con una spesa relativamente piccola, permetterebbe alle linee esistenti di bastare ancora per anni alle esigenze del traffico; e metterebbe davvero Genova in condizioni di lottare seriamente oltre le Alpi nel commercio internazionale.

Tanto più diventa necessaria questa linea, per l'imminente apertura del Sempione, perchè rappresenterebbe la vera congiungente, in linea retta, tra Genova ed il Sempione, ed assicurerebbe maggiormente a Genova l'estensione del suo bacino d'influenza sulla Svizzera occidentale. Aggiungo ancora una parola ed è che la linea proposta attraversa una regione fertilissima, con alta densità di popolazione, ricchissima di produzioni agricole e non priva di industrie e che le grosse borgate sopramenzionate unitamente alle due città capolinea, Tortona e Mortara, assicurano un discreto traffico locale. Inoltre le economie dell'esercizio saranno tanto più apprezzabili in quanto ne fruirà lo Stato esercente.

E finisco raccomandando vivamente all'onorevole ministro, anche a nome dell'onorevole collega Bertarelli, che a quello stesso organismo tecnico, al quale affiderà lo studio delle altre linee, che interessano il porto di Genova, affidi contemporaneamente lo studio di questa, la quale, nel sistema ferroviario, che serve al porto di Genova, sarebbe un complemento ed un perfezionamento necessario e di grandissimo giovamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Odorico.

Però stia nei termini del capitolo che contempla una somma fissata per studiare nuove linee.

ODORICO. Ho chiesto di parlare su questo capitolo, non avendone trovato alcun altro adatto.

Parlo sull'importanza che viene acquistando all'estero l'applicazione delle automotrici sulle ferrovie; e su questo argomento richiamo tutta l'attenzione del ministro.