

provvedere a completare gli studi tecnici opportuni per decidere prontamente la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Giaccone ha facoltà di svolgerlo.

GIACCONE. Onorevoli colleghi, il fatto che il mio ordine del giorno inizia l'ultima facciata degli ordini del giorno presentati su questa legge, e l'altro fatto che poche volte ho avuto l'onore di parlare a voi, valgano a conciliarmi un po' di benevola attenzione della quale userò, ma non abuserò certamente.

L'egregio collega onorevole Agnesi, che è pure uno dei firmatari, insieme con l'onorevole Falletti, del mio ordine del giorno, ricordando nella tornata di martedì scorso, nel suo magistrale discorso di uomo tecnico, le ferrovie che allacciano il Piemonte al mare Ligure occidentale in costruzione od in esercizio, enumerava fra le ferrovie in esercizio la Torino-Brà-Savona: ed è precisamente intorno a questa che io avrò l'onore di intrattenervi, poichè da questa trae argomento e trova ragione d'essere il mio ordine del giorno.

È unanime il consenso che questa ferrovia non serve più alle esigenze presenti, astrazione fatta anche dai bisogni del futuro i quali possano imporre la costruzione di altre linee, quando sia esaurita la potenzialità della linea ora esistente.

Quindi si sono escogitati i mezzi per provvedere al suo miglioramento sotto il doppio aspetto della celerità dei trasporti e della maggiore potenzialità della linea.

A questa urgente necessità già accennava la relazione che precede il disegno di legge del Governo, e questi mezzi ai quali provvede l'attuale disegno di legge consistono nella elettrificazione della linea nei tratti San Giuseppe-Savona e Ceva-San Giuseppe e nel raddoppio del binario da Trofarello, ove la linea si stacca da quella di Torino-Cuneo, a Ceva, coi fondi della legge 23 dicembre 1906, n. 638.

È specialmente di questo raddoppio che io mi occuperò nel mio breve discorso.

Il raddoppio del binario in quanto ha tratto al breve percorso Trofarello-Brà, non può essere oggetto di discussione: si tratta di un vero raddoppio di binario che

deve servire a questa linea ed a molte altre linee che tendono a Cavallermaggiore, ad Alba, ad Alessandria. Unanime quindi deve essere il consenso perchè il raddoppio sia fatto, e sia fatto presto.

Ma, andando avanti, segue il tronco Brà-Ceva dove il raddoppio è quasi impossibile a costruirsi, e mi spiego.

Raddoppiare una cosa significa farne un'altra identica; ma per raddoppiare questa linea si deve demolire in grande parte la linea esistente, otturare gallerie e farne altre, atterrare ponti, cambiare in sostanza tutta la linea e costruirla di nuovo.

Non abuserò della pazienza della Camera addentrandomi in dati tecnici ai quali del resto sono profano; basti ricordare che si tratta di un percorso di 51 chilometri che risale in tortuose spire nel fondo della valle il corso del fiume Tanaro lontano per lo più dai centri abitati dai quali le stazioni prendono nome fra l'avvicinarsi di trincee, di ponti, di gallerie, di rilevati, in un terreno soggetto a continue corrosioni del fiume, ad inevitabili quasi periodiche frane tanto che per più anni una galleria (quella di Roeto) ed una stazione (quella di Monchiero) erano si può dire in continuo movimento.

Sono ben 19 ponti di 1,400 metri di lunghezza complessiva e nove gallerie per 2,700 metri che si tratterebbe di rifare.

In tali condizioni raddoppiare il binario significherebbe raddoppiare un errore del passato, mentre gli errori non debbono essere raddoppiati, ma corretti.

Sorse pertanto l'idea di sostituire al raddoppio una nuova linea, la Fossano-Mondovì-Ceva, che staccandosi parimenti dalla linea Torino-Cuneo alla stazione di Fossano oltre Carmagnola (dove si diparte quella attuale per Brà e Savona) e percorrendo la zona di pianura che separa Mondovì da Fossano e le colline tra Mondovì e Ceva raggiungesse a questa stazione la linea di Savona con circa soli 35 chilometri di percorso totale e così con un abbreviamento effettivo forse di qualche chilometro, ma virtuale assai maggiore tenuto conto della assai maggiore facilità di esercizio e della possibile solidità della linea costruenda.

Nè la spesa, che pel doppio binario è preventivata in 20 milioni, raggiungerebbe, certo non supererebbe tale cifra.

Con una linea nuova poi verrebbe evitato il pericolo che nel caso di frane o di inondazioni resti interrotta la linea per quanti binari vi si costruiscano, e sospeso