

Esposizione dei motivi

Signori,

Stringere con tenaci nodi di affetti di leggi e d'interessi tutti i popoli d'Italia in un popolo solo, far confluere al santo fine della indipendenza e della libertà comune le forze di tutti gl'Italiani, tale è il decreto oramai manifesto della Provvidenza, tale la missione che essa ha data ai popoli della penisola ed ai loro reggitori, tale il glorioso assunto del Re Carlo Alberto:

~~La guerra del grande Capitano, il ordine ^{dei suoi} suoi~~ soldati, quello dei suoi alleati, cacciarono dal nero suolo della patria il nemico: la libertà proclamata, le leggi migliorate e rese eguali per tutti, l'istruzione più diffusa, le arti protette e svolte, le comunicazioni di provincia a provincia aperte, accelerate, i commerci coi popoli vicini agevolati, daranno forza, splendore, ricchezza alla ridatata nazione.

Non piccola gloria è, o Signori, pel nostro paese che mentre fervono nei piani della Lombardia le pugne tra liberatori e tiranni, mentre in ogni città si apparecchiavano armi ed armati, non meno un istante cessati i lavori della pace, e che la nazione attenda con eguale ardore ad assicurare l'indipendenza della patria col ferro ed ad auerscerne la ricchezza con nuove strade;

18.11.1874

~~con profitto~~, con ogni maniera d'opere di pubblica utilità

I progressi della civiltà hanno messo fra le nostre mani un portentoso strumento di cultura progressiva, un mezzo di unire paesi finora disgiunti, di ricreare popolazioni fin qui straniere le une alle altre. Il Governo da tre anni attende alla costruzione della strada da Genova a Corio, a preparare quella da Corio al confine di Francia. Un genere d'impresa nuovo egualmente per i nostri amministratori, per i nostri ingegneri, per i nostri capitalisti è stato introdotto nel paese con successo minore dei nostri desideri e forse dell'altrui aspettazione, non minore però di quello che sia stato in qualsivoglia altra parte ottenuto. Malgrado le difficoltà che la natura e la configurazione del terreno ad ogni passo opponevano, e che la perizia e la diligenza dei nostri ingegneri hanno superato, o approssimano certamente superare, noi ci troviamo ora sul punto di poter fra poche settimane mettere in esercizio un primo tronco di strada ferrata, e confessiamo che entro l'anno ~~non prima del riacquiescere della bella stagione~~ l'intera tratta di Corio a Mevi potrà essere aperta al pubblico, tranne una breve lacuna che non si perdurerà a lungo per colmare nel tempo più breve. Da Mevi a Genova tutte le opere sono intraprese, tutti i progetti sono

compiuti per quanto lo hanno permesso alcune
contingenze che ancora non sono del tutto risolte,
e col corso delle Camere due anni potremmo
bastare a terminare questa prima e magnifica
strada ferrata. (Compiere questa linea), avviare
senza ritardo la costruzione della seconda verso
Savona, unire con più strettezza tutte le parti
dell'antico stato, e dovere urgente per Noi.

Placato i felici destini d'Italia, l'unione o
confederata od incanta o propina di nuovi fratelli,
di nuove provincie, e' imporgono nuovi doveri, ci
aprono più vasto campo di azione, e il Governo
del Re si confida che le Camere unanime si uni-
ranno per dargli i mezzi di rispondere alla
chiamata della Provvidenza, di adempire i bisogni
dei popoli. Il Governo si propone di gettar le basi
di una rete di strade ferrate che unendo tutti i
grandi centri di produzione e di consumazione tra
loro, e coi porti e scali principali, soddisfacca ai generali
bisogni dello Stato, non meno che ai quinti desideri
delle località: egli avrà in mira di sollecitare
particolarmente la costruzione di quelle linee
che per la direzione loro e per i punti che
metteranno in comunicazione potranno meglio
cementare l'unione lungamente sospirata, recente-
mente compiuta di diversi Stati contigui.

Il Governo vi domanda fin d'oggi, con la
presentazione di un progetto di legge, che vogliate

3

decidere in massima la costruzione di una
strada ferrata da Torino a Chambéry con due
viamazioni, l'una al confine di Francia, l'altra
a quello di Svizzera.

I primi studi fatti sulla linea da seguirsi
e sui mezzi di vincere le difficoltà che le alpi
oppongono, ma che opporranno invano, al
passaggio di una strada ferrata, hanno abbastanza
dimostrata la possibilità di un tale passaggio: e

perchè non farsi impossibilità
andata i fatti nostri contemporanei sebbene avessi imparato
che ^{non esiste l'impossibile per l'uomo} nulla è impossibile all'Italia quando essa muove
forzemente.

L'importanza somma di questa linea, la
grandezza dell'impresa, la natura delle opere
di essa necessitate, e finalmente le condizioni
presenti poco felici del credito in Europa, imperio-
samente comandano di essa sia condotta a spese
dello stato. La lunghezza di questa linea colle
due viamazioni indicate può essere di dugento cin-
quanta chilometri; supponendone il costo per
ogni chilometro eguale a quello della strada del
Genova a Torino, la spesa totale potrà essere
di _____.

Ma il Ministero crede di
non doverci chiedere alcuna allocazione di fondi
per la costruzione della strada, finchè non sia in
grado di rassegnare al Parlamento più precisi e
sicuri dati. Noi ora ci domanderemo di dare
alla linea di strada ferrata da Torino alla

Frontiera francese una importanza di gran lunga
maggiore, un carattere pienamente italiano ed
prolungarla verso oriente per cento chilometri
circa al territorio di Lombardia alla foce
di poterla ben presto estendere fino alla gloria
e via Milano, e di congiungerla così con quella
linea Lombardo-veneta che sarà certamente compiuta
in breve giro di anni, ora che ai bisogni dell'
Italia provvedono menti e cuori italiani: Venezia
da una parte come Genova dall'altra, saranno
neppure a poche ore di distanza da Livorno e
Lione. Noi vi domanderemo finalmente di decretare
lo studio completo di un'altra importantissima
linea di strada ferrata che dipartendosi da
Alessandria e passando per Piacenza, Parma,
Reggio e Modena secondo la direzione dell'antica
via Emilia si stenda fino al confine degli Stati
pontificii, giovandosi secondo l'opportunità degli
studi parziali o preparatorii già da altri fatti
sulla linea padovana.

Vi hanno altre linee di più o meno grave
rilevanza per la prosperità del paese, e il Governo
non le trascurerà, e spera che migliorate in
Europa le condizioni del credito commerciale, non
mancheranno i mezzi per ottenerne la costruzione.
Ora noi ci riteniamo ad intrattenervi di
quelle sole che costituiscono un bisogno della
monarchia italiana, e si può dire dell'Italia tutta.

3

214
Così nuove arterie di vita commerciale e
sociale percorrendo le antiche e le nuove
provincie faranno dello Stato intero una famiglia
sempre più unita e forte, e, per mezzo delle nuove
strade opportunamente dirette a rammoderni colle vie
principali del commercio estero, i porti d'Italia
ritornanti all'antico splendore, diverranno l'emporio
di gran parte d'Europa.

Il Re, il Parlamento, il popolo
hanno approvato questa legge.

Progetto di Legge.

Lugemio ecc

Per l' Autorità a Noi conferita ecc
abbiamo proposto, la Camera hauro
determinato, e Noi abbiamo ordinato ed
ordiniamo quanto segue:

Art. 1.

Sia costrutta a spese dello Stato una
strada di ferro da Torino a Chambesi, con due
direzioni, l'una al confine di Francia, e
l'altra al confine di Genova.

I lavori per l' ultimazione del progetto
regolare di questa strada di ferro saranno
iniziati immediatamente.

Art. 2.

Si faranno gli studj necessarii per la
compilazione dei progetti di due altre linee
di strada ferrata, l'una diretta a congiungere
Torino con Milano passando per Veduggio, e
a uscire nello stesso tempo Genova con Milano
per mezzo della linea già decretata per Alghero,
l'altra da Alessandria al confine degli Stati
Pontificii passando per Lincea, Senna, Doggio
e Modena.

Art. 3.

Per gli studj sopra enunciati è allouata
la somma di Lire 200 mila in aggiunta al
bilancio speciale delle strade ferrate per l'esercizio
1848.

Comandiamo a chi spetta di osservare e
far osservare la presente legge, la quale sarà

~

munite del sigillo dello Stato, e sarà
inserita nella raccolta degli atti del governo.

Fatto

Camera dei Deputati

Relazione sul Progetto di Legge
riguardante la Costruzione di una Strada ferrata
da Torino a Chamberi, con due diramazioni,
l'una al confine di Francia e l'altra al con-
fine svizzero, e gli studi di altre tre linee.

~~Letta~~ nell'adunanza del 18. Luglio 1848.

La Commissione che voi incaricate, o signori,
di esaminare il progetto di legge presentato dal
sig. Ministro di Lavori Pubblici, e relativo
agli studi ed alla costruzione di alcune linee
di strade ferrate, ha plauso anzitutto al
grandioso concepimento di una rete di Strade
ferrate, la quale innalzar deve la Patria nostra
al più alto grado di prosperità di potenza,
e di civiltà. Si tratta, o signori, di richia-
mare all'Italia il commercio dell'Oriente
e del Mediterraneo, che già la fece un
di gloria e potente; e' degna l'Italia
nostra di riconquistarlo, ora che, come in
quei tempi, trovarsi retta da libere istituzioni,
ora che il senno e la spada di Carlo
Alberto la innalzano al grado di nazione
libera ed indipendente.

La linea più importante della rete pro-
posta è certamente quella, che congiunger
deve Torino con Chamberi, e quindi colla
Francia e colla Svizzera. Essa è la più grandiosa,
la più dispendiosa, ma è ad un tempo quella
che maggiormente importar deve al nostro paese

conmista Del Sigillo dello Stato, e senza
indietro nella Cancelleria verso l'atto del governo

di vedere al più presto aperta.

La seconda linea, che vi viene proposta, è quella da Torino alla gloriosa e ricca Milano per poi congiungersi colla linea Lombardo-Veneta la quale, come ben disse il ministro, sarà certamente compiuta in breve tempo, ora che ai bravi dell'Italia provvedono menti e cuori italiani. Questa linea incontrando quella già decretata ed in corso di costruzione, fra Genova ed il delta maggiore per Alessandria Lamellina e Novara, servirà inoltre a congiungere Torino Milano e Venezia col Lago stesso e quindi colla Strada del tempione, del san Gottardo, e del san Bernardino, congiungendo ad un tempo Genova con Milano e Venezia.

La terza linea proposta è quella, che dipartendosi da Alessandria, e passando per Tortona, Voghera, Piacenza, Parma, Reggio, e Modena, seguendo la Via Emilia, congiunge da Genova Torino e Milano con Bologna, Ancona, Roma, Napoli, Brindisi, ed Otranto ~~scali~~, queste due ultime città, e più propriamente pel commercio orientale, stante la maggior vicinanza colla Grecia e coll' Egitto.

Le due linee da Torino a Milano, e da Alessandria agli Stati Pontifici, quand'anche non dovesse aprirsi la prima delle linee proposte da Torino a Cambesì, sarebbero tuttora importanti; ma servirebbero piuttosto, quanto a merci, per la sola consumazione interna, e quanto a passeggeri faciliterebbero la circolazione de' nazionali, non attraverserebbero pienamente quella de' forestieri. La posizione geografica d'Italia indica invece, che per essa succeder deve

il maggior transito delle merci e de' passeggeri dall' Oriente all' Occidente, per essa il maggior commercio del Mediterraneo col nord della Francia, colla Svizzera, colla ~~occidente~~ ~~Germania~~, e colle Isole Britanniche. Ma per ottenere tale intento è necessario, che da Torino a Chamberi, e di là alla Francia ed alla Svizzera, sia aperta una comunicazione accelerata e sicura. Allora non vi sarà altra regione d' Europa la quale presenterà più favorevoli circostanze al commercio. Il commercio, simile ad un fiume, richiede il pendio delle circostanze; queste circostanze consistono specialmente nel presentarsi al commercio le vie più dirette e sicure, nel tempo stesso che quelle di mare siano le più brevi.

Genova e Venezia acquisteranno nuovo splendore, riviviranno le antiche e gloriose insegne di regine del Mar Rosso e dell' Adriatico, e per esse avrà luogo il maggior commercio del rispettivo mare.

Torino, l' augusta Torino, da cui in questi ultimi anni si spara tanta luce in Italia, da cui partirono i primi moti del nostro risorgimento, da cui forte generosa e tremenda sorse la parola di bando allo straniero, Torino sarà un centro principale del grandioso commercio. In Torino ~~si congiungeranno~~ ^{metteranno capo} le tre linee di strade ~~permanenti~~ ^{ferrate italiane}, le quali congiungeranno Genova Milano Venezia e gli estremi punti d' Italia coi principali mercati d' Europa.

Un altro vantaggio grandissimo di una tale rete di strade ferrate sarà quello di congiungere

inimita Del Sigillo dello Stato, e sarà
indata nelle raccolte della città di Genova

e direi quasi affratellare fra loro maggior-
mente i vari popoli d'Italia. Nel Belgio
si osserva specialmente un tale risultato: le
varie provincie di quel Regno erano fra loro
divise di interessi, di simpatie, di tendenze: alle
strade ferrate non formano più che una sola
famiglia. Una volta era la guerra soltanto
che metteva i popoli in contatto fra loro, per
lasciarli quindi più ostili; ma al presente sono
le agevolate e numerose vie di comunicazione,
e specialmente le strade ferrate, che mettono
i popoli a contatto fra loro, e quindi li uni-
scono, e ne formano una sola famiglia.
La prosperità di un popolo non è già con-
siderata come calamità di un altro popolo,
ma come esempio, ed anche come mezzo,
per essere egualmente prospero.

La strada da Torino a Chamberi ha pure
politicamente una grande importanza; essa
ci assicura l'unione politica della generosa
Savoja, e per essa noi abbiamo assicurato
il commercio orientale all'Italia. La Savoja
sarà quindi non solo l'antemurale dell'
indipendenza d'Italia, ma sarà ancora il
più sicuro mezzo di sfogo al nostro commercio.

Non parlo dei vantaggi particolari che ne
risulterebbero alla Savoja ed al Piemonte
dall'unione più stretta dei due paesi: sono
vantaggi di località preziosi e considerabili
sì, ma non paragonabili a quelli immensi
che ne trae l'Italia tutta.

Egli è per tali considerazioni, o signori, che
la vostra Commissione concorre unanime nel
riconoscere una tale linea di strada ferrata
come la più importante del Regno, e quin-
di la somma convenienza di ripigliare imme-
diatamente gli studi per l'ultimazione del

relativo progetto, onde potere al più presto intraprendere i lavori di traforo delle alpi, i quali esigeranno di loro natura assai lungo spazio di tempo per essere condotti a termine.

Nacque nel seno della Commissione il dubbio se fosse conveniente di dichiarare fin d'ora, che la costruzione di tale linea di strada ferrata s'aver dovesse a carico dello Stato, o se dovesse una tale determinazione prendersi solo quando saranno ultimati gli studi, e quando sarà riconosciuto che le forze dello Stato saranno bastevoli per sopportarne l'ingente spesa. Ma, ponderate maturamente le già enunciate considerazioni, la Commissione adottò unanime la proposta del Ministro del Re, di dichiarare fin d'ora a spese dello Stato la costruzione di quella linea, perchè di somma interesse nazionale, di somma importanza politica, e di dipendenza tale che nessuna società privata potrebbe intraprenderne l'esecuzione senza la concessione di una forte tariffa. ~~di pedaggio~~. Si osservò inoltre, essere importante per l'Italia, che la tariffa s' ~~tenesse~~ ~~tenesse~~ quanto più possibile, per maggiormente sostenere la concorrenza con qualunque altra strada ferrata, sul riflesso ad un tempo, che fra i ricavi, che ne trarrà lo Stato, il minimo deve essere quello proveniente dalla tariffa; ~~il~~ ~~il~~ il maggior commercio, il maggior prodotto delle dogane di confine, la maggior circolazione di persone, il pronto spaccio ed il valore creato od accresciuto di molti prodotti indigeni, il pronto e meno costoso acquisto di prodotti esteri, sono altri vantaggi grandissimi che lo Stato riceve, e che ricevere non può una società privata.

inviata Del Sigillo dello Stato, e sarà
insesta nella Raccolta degli atti del lavoro.

È in vita di tali vantaggi, che la tariffa delle linee belgiche (costrutte a spese dello Stato) corrisponde a poco più del terzo del prezzo risultante dalla tariffa delle linee inglesi costrutte a spese di società private. Una strada poi di tale e tanta importanza non deve dipendere da altri che dal governo, deve spogliarsi d'ogni interesse privato, onde realmente possa presentare al commercio europeo le più solide ed onerosi garanzie. Il dichiararla fin d'ora a carico dello Stato sarà altresì un atto politico, che anticiperà l'unione dei popoli, e li stringerà con più forti vincoli d'amore e d'interesse. Aggiungasi finalmente che una tale dichiarazione non autorizzerebbe già la costruzione della strada in discorso, ultimato che fosse il progetto, il progetto stesso dovrà prima essere sottoposto al Parlamento, perché dal Parlamento approvata essa sia la spesa, e quindi i mezzi per sopportarla.

La linea di strada ferrata diretta a congiungere Torino con Milano venne pure riconosciuta dalla Commissione della massima importanza. Una tale linea congiungendo Torino e Genova con Milano e Venezia, e con esse le principali città del Regno, sarebbe già per se stessa eminentemente utile, e direi anche necessaria; ma essa in grande proporzione l'importanza sua per le comunicazioni dirette che stabilirà da Venezia e da Milano al Piemonte alla Francia, alla Svizzera, alla Germania, ed all'Inghilterra, per la Savoia per il Lemano per il San Gottardo e per il San Bernardino.

La strada ferrata, già decretata fin dal 1844 e ad ora in corso di costruzione, da Genova al Lago Maggiore, sarà necessariamente intersecata dalla linea di strada ferrata che da Torino metterà a Milano.

Fecce quindi cenno di trovarsi nel progetto di legge
legge indicato solo Vercelli come punto inter-
medio determinato fra Torino e Milano, sen-
brando invece, che avrebbe dovuto indicarsi
anche il punto d'incontro della linea
di Genova al Lago Maggiore. La maggioranza
della Commissione volle in ciò riconoscere la pru-
denza del ministro di indicare bensì l'andam-
ento di massima della nuova linea, ma di
non pregiudicare i risultati degli studi da
farsi; alla minoranza invece sembrava più
utile e più conveniente, che si stabilisse
fin d'ora, che la nuova strada ferrata, la qua-
le congiunger deve Torino con Milano, passasse,
come l'attuale cavalletteria, per Vercelli e Novara,
e che a Novara succedesse l'incrocicchiamen-
to delle due linee ferrate. Trovavi quella
città nella posizione la più conveniente per le
varie strade (otto) Regie e Provinciali che vi si
mettono capo, ed è la più opportuna per le
comunicazioni di Torino e di Milano
col Lago Maggiore, e quindi colla strada del
sempione (glorioso monumento del già Rege
d'Italia), e con quella del San Gottardo e del
San Bernardino, senza bisogno di costruir altra
strada. Per Alessandria Valenza e Novara
avrebbe Genova una diretta comunicazione
con Milano. E Novara centro di provincia
fertile per territorio, ricca di abitanti, ma
abbondante di legnami, di pietra, di marmi
e di molta industria, troverebbe congiunta
direttamente con Torino Genova e Milano.
L'importanza della sua posizione venne già
riconosciuta e proclamata da insigni scien-
zisti fra cui piacemi di citare il Conte
Belletti ed il Conte di Cavour. Scriveva questi
fin dal 1846, che se la valle del Po formasse
un solo regno, la linea che partendo da

unita Del Sigillo dello Stato, e sarà
insesta nella raccolta Verde, oltre del l'ovano

— Torino si dirige a Milano passando per
Vercelli e Novara, sarebbe la principale dell'
Italia settentrionale, perchè congiungerebbe
Torino colle provincie le meglio coltivate del
paese, colle valli industriali di Asta e di
Biella, con quelle che circondano le sponde
del Lago Maggiore; ~~alle Provincie danubie~~
~~avrebbe~~ procurerebbe inoltre un notevole app.
al commercio estero e di transito di Stati terzi
verso la Lombardia e verso la Svizzera.

La terza linea da Alessandria agli Stati Pontifi-
fici è di tale e di evidente importanza per
la linea centrale d'Italia, che certamente non
esige di essere maggiormente dimostrata. Solo
basterà di ripetere che se, come sperasi, verranno
costrutte le strade ferrate da Bologna ad Anco-
na, e quindi a Roma a Napoli a Brindisi ad
Otranto, la proposta linea sarà la più oppor-
tuna specialmente per le ~~non~~ i passeggeri
che da gran parte d'Europa volgono all'orient
e viceversa, essendo di sua natura quella che è
intervista da meno lunga via di mare. Napoli,
Roma, Bologna, Firenze, Livorno, Genova, Torino,
Milano, e Venezia non saranno più fra loro
distanti che poche ore di viaggio!

La Commissione creda quindi cosa impor-
tantissima di tosto attivare gli studi neces-
sari per la compilazione di un regolare
progetto di strada ferrata anche per
le due seconde linee proposte.

Dopo aver esaminato e discusso le tre
linee proposte dal sig. Ministro de' Lavori Pubbli-
ci, parve alla Commissione che aggiungere si
dovesse una quarta linea, se non di eguale
importanza, certamente di importanza grande
per il nostro paese, quale sarebbe quella, che
da Torino metteva all'alto Piemonte e quin-
di alla Contea di Nizza. Per essa si appropria

grandi vantaggi locali all'alto Piemonte ed alla detta Contea, e si avrebbe aperta un'importante comunicazione da Viggià e Massiglia con Novara, e quindi col Lago Maggiore, colla Lombardia e col Veneto. Da Massiglia al Lago di Costanza al Reno, al cuore della Germania, si avrebbe la comunicazione la più diretta. Unanime però la Commissione propone, che anche per una tale linea si intraprendano i necessari studi utilizzando quelli già fatti da Novara a Cuneo, senza determinare per ora il reciproco andamento verso Albenza pel colle San Bernardo, o verso Ventimiglia pel colle di Cenda e la Valle Staja, o per la valle di Stura. Una tale determinazione esser deve il risultato degli studi da farsi nelle diverse località, all'intento di combinare la maggiore agevolezza e la minore spesa colla maggior densità di popolazione e di produzione delle diverse provincie, le quali senza una tale strada resterebbero affatto segregate dalla gran rete delle strade ferrate.

Finalmente la Commissione propone, che tanto per quest'ultima linea, quanto per la ~~linea~~ proposte dal sig. Ministro di Lavori Pubblici, si dichiari parimenti fin d'ora, che saranno costrutte a spese dello Stato, per che di utilità eminentemente nazionale. Nel fare una tale proposta la Commissione non fu trattenuta dalla grandezza della spesa perchè le proposte linee intersecano egualmente tutto il nuovo Regno dell'Italia e perchè le forze di un tal regno non saranno certamente minori alla grandezza delle spese. Molte delle considerazioni già fatte per la linea da Novara a Chamberi

La seconda e terza linea

in unita Del Sigillo Dello Stato, e sono
in custodia nella cancelleria dell'Ufficio del Senato

valgano anche per il caso presente. Una tale
dichiarazione poi non pregiudicherebbe la questione,
e conservata dopo ultimati gli studi, e dopo
restaurata la pace in Europa, di affidare in tutto
ed in parte ciascuna delle indicate linee a
qualche società privata, e specialmente nel
caso che si volesse simultaneamente procedere
alla costruzione delle medesime.

Nel Belgio, regno non vasto, e che conta una
popolazione di circa 4 milioni di abitanti,
in meno di un decennio si costruirono più
di 500 chilometri di strada ferrata a carico
dello Stato, colla spesa di oltre 150 milioni*
e siccome lo Stato non si era speso, che
la costruzione delle linee principali, si intrinse
per le private speculazioni la costruzione
delle linee secondarie. Queste linee hanno
puramente un'estensione complessiva di oltre
500 chilometri, e costarono 180 milioni.

E non potrà il Regno dell'Alta Italia, appena
che sarà libero dalle stranieri, e che gli
anni di pace succederanno alle esultanze
del trionfo, non potrà forse imitare il
Belgio, ed appurarsi una estensione di
linee ferrate proporzionata alla sua popo-
lazione, alla sua ricchezza territoriale, ed
all'importanza commerciale della sua posi-
zione geografica? Anche nel nostro
Regno, come nel Belgio, non mancherebbero
convenienti linee da concedersi alle private
speculazioni: fra queste basterà per ora l'en-
cennare quelle da Obiino a Pinerolo, da
Casale a Valenza, da Casale a Novelli, come
già lo sono da Milano a Como, da Milano
a Monza.

Il Relatore della Commissione
ha incaricato ~~il Relatore della Commissione~~
~~di incaricare~~ ~~il Relatore della Commissione~~
di incaricare ~~il Relatore della Commissione~~
segue il progetto di legge quale fu modificato
dalla Commissione.

* di franchi.

Progetto di legge

Art. 1.

Sarà costrutta a spese dello Stato una strada di ferro da Ovino a Cambesì e due diramazioni, l'una al confine di Francia, e l'altra al confine Svizzero.

I lavori per l'ultimazione del progetto regolare di questa strada saranno ripigliati immediatamente.

Art. 2.

~~Immediatamente~~ Si costruiranno per a spese dello Stato le seguenti linee di strada ferrate, cioè:

1.° Da Ovino a Milano, passando per Uvelli, ed intersecando la linea già stata, ed in corso di costruzione, da Genova al Lago Maggiore, onde serva ad un tempo per la comunicazione di Genova con Milano di Ovino e Milano col Lago Maggiore.

2.° Da Alessandria agli Stati Pontifici, passando per Tortona, Voghera, Piacenza, Parma, Reggio, e Modena;

3.° Da Ovino all'alto Piemonte, e qui alla Contea di Nizza, utilizzando a tale effetto gli studi già fatti da Ovino a Cuneo.

Art. 3.

Per le tre linee di strada ferrate, cui all'articolo precedente ~~è~~, si faranno i pavimenti gli studi necessari per la compilazione di un regolare progetto.

Art. 4.

Per gli studi sovra enunciati e' ob-

~~emenda del sigillo dello Stato, e sarà~~
~~inserita nella raccolta degli atti del governo~~

la somma di ~~L.~~ 200,000 in aggiunta al
bilancio speciale delle strade ferrate per
l'esercizio 1848.

~~Alcavalante~~

Luigi