

del quale si sono detti i prezzi per ogni

Indicazione delle Corse	Consumo giornaliero al servizio dei Convallati in Carb. S. S.	Consumo giornaliero in Carb. S. S.
Cortina a S. Lucia	318.	5180.
Idem a S. Paolo	318.	5180.
Idem a Montebelluna	1050.	10800.
Villanova a S. L. Franca	150.	1500.
Montebelluna di S. Croce	1050.	11200.
Idem a S. Lucia	972.	9720.
S. Lucia a S. Felice (Locomotive doppie)	580.	7280.
S. Felice a Genova	286.	2860.
Genova alla Spezia caricamento	50.	500.
Matara a S. Giovanni	130.	1300.
Consumazione al giorno		49520.
che moltiplicata per giorni		309.
Da la consumazione annua di Convallati		18024500.
Si calcola un Decimo circa per servizio straordinario		1802450.
Totale Convallati		19826950.

La differenza tra queste quantità e l'altro fornimento di 24 per Convallati rappresenta il consumo della provvista per le incinerazioni del Coke e per la polvere non più atta ai foratori delle Locomotive, consumo questo che generalmente si può valutare in un quinto.

Per altri particolari calcolare sopra un acquisto di 1000 tonnellate di carbone fossile per le ferrovie e per le locomotive delle officine di anche coll'istruimento di convertire una parte di quest'Acquale in Coke.

Gli acquisti suddetti effettuarono coi due contratti del 11. Edol 1) settembre 1874. nei quali è stabilito il prezzo del combustibile consegnato a bordo dei bastimenti e franco d'equipaggio di sbarco in S. Lucia 10. la tonnellata pul Coke e pullici S. pul carbone fossile, restandoci la spesa del nolo a carico dell'Amministrazione che la fa converire dai suoi acquisti all'acquisto di S. Lucia.

La differenza risultata da S. Lucia ha dimostrato essere il più conveniente non fornimento che si possa adattare.

(1) Convallati 10 per ogni chilometro di servizio del Convallato a S. Lucia e S. Felice sul quale il servizio eseguito con le doppie Locomotive il consumo è ragguagliato in ragione di 1/10. Convallati per chilometro

da un pezzo di tempo a stabilimento per un anno e per il
corso di un anno al tempo di per un anno il cui prezzo può essere
da un anno a un altro un prezzo in presenza delle circostanze
e di guerra.

Il primo di cui si dice il contratto per tutta la quantità
di combustibile per un anno a 1000000 di sterline con
a fare possibile di acquistare la spesa acquistando una parte
nel Belgio e nella Francia, ed in alcuni paesi, ma a parte anche
le difficoltà di trasporto lungo il mare non sono sempre por-
tabili con grossi barili. Gli esperimenti fatti negli
S. jugoslavici e in altri al servizio di S. M. C. con il carbone
e per un anno a 1000000 di sterline al carbone inglese nelle stive
di Newcastle e Harby.

La quantità già qui fornita dai provvisti a guerra
dei loro contratti è di tonnellate 10120. di carbone di tonnellate
1924. di Newcastle per le quali sono state spese di sterline
100000. già si eroga la fornitura di £ 12571. 25. delle quali
£ 100000 circa rappresentavano le altre spese di carbone.

Il rimanente pertanto a provvista (tonnellate 13375. di
carbone di tonnellate 10120. di Newcastle le spese a £ 80. e le
spese a £ 22. compreso il nolo e le altre spese).

L'ammontare totale di questa provvista che giusta quanto
si è illustrato è indispensabile per il consumo corrente è
di £ 1521872.

Da tale somma deducendo il servizio indispensabile in litario
per le provviste in litario di £ 151128. 75. mancherebbe
così la fornitura di £ 1370643. 25. per occupare le suddette
provviste fornendo questa calcolata sul prezzo dei noli attuali
che però potranno modificarsi in più o in meno secondo le
circostanze politiche.

La spesa per combustibile in servizio delle nostre stive fornite
in quest'anno è stata molto più grave. L'amministrazione
è costretta quindi occuparsi preliminarmente di scegliere l'ingrediente
prodotto di combustibile che più convenientemente e non meno
utilmente si potesse impiegare per le locomotive.

Dopo molte prove si è finalmente provveduto a fornir
la colla sola Newcastle inglese in col mezzo di cui nostri provvisti all
Newcastle inglese un combustibile che sarà uguale a quello del carbone inglese.

È appunto per lo stabilimento in San Sir e in Nuova

si è, perciò, in tutto, fallito; sicchè, per ciò che non si può
costituire alla fabbricazione di vetro con vetro, occorre l'uso
di altra sostanza, quella che presenterà maggior utilità. Si è
adesso, altro fondo di L. 250,000, alla presente, e dopo di allora
fondo comparso per l'acquisto del vetro, per il proprio
dell'anno in corso, così che si ha prima speso di vetro per
gli anni successivi, con un'utile, economicamente, nella spesa, più
gravissima, per la provvista del vetro, e si introduce nel campo
una nuova industria, profittevole a tutte le altre, stando, tenuto
e ai proprietari delle macchine di fossili.

Il luogo prescelto per tale Stabilimento è quel tratto di terreno
che si guadagna sull'altro della Solovara, in seguito al suo arginamento,
e si estende dalla estremità dove della stazione di San
Pier d'Orona sino alle Stocco del Corrado in mare.

Il progetto di questo Stabilimento fu già approvato in consiglio
dal Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate, secondo la
proposta fatta dal Direttore Generale dei Lavori Pubblici
con relazione del 28. Aprile p.p. che qui si inserisce.

Da questa relazione si scorge come tutte le esperienze fatte nel
1841, in qualità di vetro, ai vari costanti, di progetti, in via del
Celle non abbiano condotto ad altro che a rinvenire l'incostante
della maggior utilità di questo combustibile sopra tutti gli altri, e naturali e artificiali.
Questo risultato era già abbastanza evidente fin dal 1833, e
in quell'ora, anzi in presenza di questo progetto, lo stabilimento del
Torre a Celle.

Però la proposta fatta in queste tempi, dall'ingegnere
Belga, il Sig. Frischon, di un più combustibile, cioè, di un vetro
costo, ma le successive esperienze dichiararono quel combustibile
inferiore al Celle, e quindi si ricorse all'idea di prima, la quale
in ora si trova rinnovata dal trovato di uno dei nostri ingegneri
il Sig. Tansa relativo alla carbonizzazione della lignite mescolata
col ferro, nelle Stocco Ingles.

La stessa Commissione che rinvenne il combustibile Frischon
esperimentò i primi progetti del Tansa, e il risultato ne fu
che il suo vetro misto, per effetto utile, sta a confronto del Celle
per 1.000.

Questo utile risultato suggerì al Sig. Tansa di comparare
in una sola tabella i risultati economici dei tre differenti
sistemi, e approssimativamente del Celle.

- 1.° quanto si pagano in Inghilterra
- 2.° quanto si pagano in Francia con due Shoullings
- 3.° quanto si pagano in Francia con un Shoulling e un quarto di Shoulling

Queste tre quantità considerate come la somma per la quale si pagano i magazzini e i consumi che si provano da una cura l'opere nelle nostre ferrovie stanno fra loro come segue:

La quantità di Coke che in un anno attualmente si consuma nelle locomotive è come già si accennò di tonnellate 26500. Si prende quindi questa cifra come punto di partenza. Qualunque fosse però questa cifra alla rimovibile invariabile tanto comparando il Coke all'estero, come fabbricandolo in paese con pure Shoulling.

Richiedesi però che lo storte e calo nel combustibile varia così nelle due ipotesi, che nel caso della compra (1.° sistema) il calo ammonta al 20% e nel caso della fabbricazione (2.° sistema) riduce al 5%. Si vorrebbe per avere la più vantaggiosa quantità utile di Coke. E risultò che nel primo caso acquistando 24500 tonnellate di Coke, si procurò solamente 21500 tonnellate di Coke. Nel terzo sistema però il quale rappresento come si è detto un rapporto agli altri due di 96:1. Le 20500 tonnellate non bastarono più al consumo annuale, ma covano invece 20880 di utili che si ottengono fabbricando con Coke 21880, cioè il 5% in più per il calo.

Ciò posto calcolando i tre sistemi secondo i prezzi seguenti del sig. Savisa si avrà questo presente:

1.° Sistema Coke comprato con 24,000	Prezzo massimo	£ 80	1,020,000
	Prezzo minimo	£ 48	1,080,000
2.° " " Coke di pure Shoulling prodotta in paese con 21,000	Prezzo massimo	£ 59	1,160,000
	Prezzo minimo	£ 48 20	1,012,000
3.° " " Coke di Shoulling estratta in paese con 21,880	Prezzo massimo	£ 2. 00	1,386,300
	Prezzo minimo	£ 2. 30	1,148,700

Da queste risultate si vede a colpo d'occhio che nel caso di prezzi uguali originali quasi esclusivamente dalla variazione dei costi il 2.° ed il 3.° sistema sono entrati preferibili al primo ed il terzo sistema è preferibile a tutti. Si ha infatti col secondo una economia annua di £. 261,000, e col 3.° quella di £. 553,500.

Nel 1840 si sono emesse le azioni di 100 lire, e si è
 nel primo semestre il capitale era accennato di L. 6.800.
 mentre si presentò anche sul totale con una differenza di L. 100.000.
 cioè L. 100.000.

E' indubitabile in ogni ipotesi la provvista di Carboni fabbricati
 all'Estero risultante sempre come la più estesa, e siccome il valore
 nuovo che possono portare i prodotti dei nostri mini si paragona con
 quello della nostra miniera, e si può avere i prezzi
 delle ligniti così queste potrebbero più convenientemente essere un elemento
 temperativo, il quale o ammetterlo o escluderlo si aggirerà sempre
 alla nostra fabbricazione di trovarsi ad un certo tale da renderla
 conveniente a fronte della fabbricazione inglese.

Una maggiore spesa è infine necessaria su questa categoria
 per l'olio occorrente all'illuminazione delle Strade e delle Lantornie
 lungo la via per uso del materiale mobile delle macchine delle
 officine e per le spese del Gas. Per tale oggetto occorre spesa
 di L. 100.000; ma l'ammontare del movimento dei convogli
 marittimi di merci e l'aggiunta di molte macchine nuove
 non che il servizio che va ora intraprendendosi di battelli a
 vapore sul Lago Maggiore motivarono un aumento di consu-
 mazione non lieve per cui tra le spese fin qui fatte e quelle
 che restano a farsi sparisce un dispendio per 1855 di L. 217.615. 98.
 e così una deficienza di L. 117.615. 98. sulla prima bilancia.

Riassumendo le tre aggiunte Spese di cui sopra occorre un credito
 supplementare alla categoria N. 28. suddetta di L. 157.584. 53.
 per cui ho l'onore di presentarsi l'analogo progetto di legge,
 cioè:

Per acquitte del coke e carbon fossile	L. 1.210.443. 53.
Per le stabilimento di ferri per coke artificiale	" 244.825. "
Per olio e gas	" 117.615. 98.

Totale come sopra L. 1.572.584. 53.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Abbiamo ordinato ed ordiniamo che il seguente progetto di Legge
sia presentato alla Camera Legislativa dal Ministro delle
Finanze che incarichiamo di svolgere i motivi ed postulare
la discussione unitamente al Ministro de' Lavori Pubblici.

Articolo Unico

È autorizzata una Maggiore Spesa di L. 15,725,584. 23. alla categoria
n. 28. Materiale Combustibili e grassumi stanziata sul Bilancio passivo per
1855. Ed al Ministero de' Lavori Pubblici fra quelle riguardanti
le Spese d'esperto delle Strade ferrate.

Dato Torino addì 4 Maggio 1855.

Pietro Caviglioglio