

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Sulla proposizione del Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici.

Visto l'art. 1. della Legge 2. Maggio 1856.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo Unico.

Il predetto Ministro dei Lavori Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento l'unico progetto di Legge tendente ad ottenere l'approvazione della spesa necessaria per far ponte alla quota spettante alle finanze dello Stato, nelle opere di apertura di una Galleria attraverso il colle di Moncenisio nella catena del Gran S. Bernardo, ed a sostenerne la discussione.

Dato a Torino il 7 Gennaio 1856.

Vittorio Emanuele

Alcany
7

Relazione

SESSIONE 1855

N.° 36-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CROSA, SINEO, TORELLI, ANNONI, SANTA CROCE,

GERMANETTI, DEBENEDETTI

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

nella tornata del 7 gennaio 1856

Apertura di una Galleria attraverso il colle di Ménouve nella catena del Gran San Bernardo

Tornata del 17 gennaio 1856.

SIGNORI,

Il 7 del corrente mese il signor Ministro dei Lavori Pubblici vi presentava un progetto di legge tendente ad ottenere l'approvazione pel progetto relativo all'*Apertura di una Galleria attraverso il colle di Ménouve nella catena del Gran san Bernardo*.

Il voto degli uffici fu unanime per la sua accettazione. Una breve e succinta relazione parrebbe quindi sufficiente, trattandosi di progetto che, ammesso senza contrasto, fa supporre come tutti siano persuasi della sua utilità. Nonpertanto, siccome uno fra gli argomenti che vennero adottati si fu quello del vincolo già incontrato, allorchè venne dichiarata nazionale la strada da *Chivasso al confine Svizzero per Ivrea ed Aosta*, e d'altronde l'interesse che desta in più d'una provincia del nostro Stato questa nuova strada internazionale deve rendere ben accetto anche qualche deltaglio intorno a questo progetto; così la vostra Commissione ha creduto opportuno che si entrasse, benchè brevemente, in alcune particolarità, segnatamente intorno all'importare della spesa ed alla sua utilità.

Si fu il 14 agosto del 1851, in un congresso tenuto in Aosta che vennero concretati i primi studi, gettate le prime basi, per la realizzazione di una comunicazione fra il Piemonte e la Svizzera, da farsi mediante il traforo delle alpi Pennine. Persone animate per l'interesse del ben pubblico d'ambi i paesi, si erano riunite in Commissione con approvazione dai rispettivi governi per l'esame preliminare della più facile comunicazione ed avevano percorso quei luoghi, studiati tutti gli accessi, e tutti i passi dell'uno e dell'altro lato della catena alpina, e la scelta era caduta sulla vallata detta di Ménouve, che dà il nome anche al monte ai piedi del quale deve venir praticata la galleria. Riunivasi in detto giorno presso l'Intendenza d'Aosta, la Commissione suddetta componevasi, per parte degli Stati Sardi, dal cav. Racca intendente della provincia d'Aosta, dal cav. Capello ingegnere capo, dall'ingegnere della provincia d'Aosta sig. Guallini e dal sig. avv. Lorenzo Martinet deputato al Parlamento. Per parte della Svizzera, componevasi dal colonnello federale Buchwalden commissario federale, e da sette altri personaggi come delegati di sette Cantoni interessati: fu deciso in essa che si sarebbe data la preferenza alla linea tracciata sul territorio svizzero dall'ingegnere sig. Venetz del canton Vallese, ed a quella tracciata pel territorio sardo dall'ingegnere Guallini, linee che venivano ad incontrarsi nel centro della galleria di Ménouve, stabilivansi quindi, in un processo verbale composto di 11 articoli, alcune basi preliminari, che servir doveano di norma e direzione comune per quell'impresa; in uno di essi (art. 9) era detto: *che i progetti reciproci doveano essere comunicati e concertati definitivamente nello spazio di un anno fra i due governi.*

L'ultimo articolo stabiliva che *tutti i Cantoni Svizzeri interessati sarebbero stati chiamati ad essere rappresentati alla conferenza definitiva.* Fedele agli impegni assunti, il nostro Governo incaricò allora il sig. ingegn. Guallini del progetto definitivo per la parte che corre sul nostro Stato, ed esso presentava il 50 aprile 1852 un lavoro molto esatto che ottenne l'approvazione del Congresso consultivo; ma dalla parte dei Cantoni Svizzeri non fu possibile il procedere con eguale celerità; precisamente il numero troppo forte dei Cantoni che dovevano andare d'accordo, la differenza reale d'interessi, la difficoltà di stabilirne il grado e la corrispondente compartecipazione impedirono che si effettuasse la conferenza definitiva menzionata all'ultimo articolo della citata convenzione o verbale del 14 agosto 1851, e passarono due anni senza che si potesse fare altro passo. Il Governo del Re volle allora onorare il relatore, che a nome della Commissione ha ora pure l'onore di riferirvi su questa legge, d'una missione in Svizzera per dar moto a quel progetto. Egli credette, anzichè chiedere la compartecipazione di molti Cantoni, di restringerne più possibilmente il numero, rivolgendosi ai due più interessati, cioè al Cantone del Vallese ed al Cantone di Vaud, e stipulò seco loro in Losanna la convenzione dell'11 agosto 1853 che venne approvata

dai rispettivi Governi, ed è la base dei reciproci accordi. Il desiderio di assicurarsi bene della scelta della linea, alcune difficoltà di dettaglio e forse più che altro quell'influenza paralizzatrice, che le vicende politiche esercitarono più o meno in tutti i paesi e su tutte le imprese, protrassero ancora l'esecuzione del progetto, ma vinto finalmente ogni ostacolo, il passo del Ménouve fu nuovamente riconosciuto il più opportuno, e stabilito ogni accordo anche di dettaglio, il sig. Ministro fu in grado di presentare il progetto alla vostra sanzione.

La spesa che ora si dimanda è quella richiesta per il perforamento di quella parte del colle di Ménouve che appartiene al nostro Stato, ossia per una linea che partendo dalla parete esterna del monte raggiunge la verticale che discende dal culmine, che forma il confine fra i due Stati. La sua lunghezza è di metri 1,295, e l'importare della spesa è di L. 450,000. La complessiva lunghezza della galleria è di metri 2,321, e la spesa presunta di L. 763,000, talchè la parte svizzera misura metri 1,026, e per alcune circostanze più favorevoli, oltre la minor lunghezza, la spesa è calcolata in sole L. 333,000. Raggiungiamo la spesa complessiva a quella sostenuta per le gallerie praticate negli Appennini, e tenuto pur conto della diversa ampiezza, essendo quelle di metri 8 larghezza per 7 altezza, mentre la galleria del Ménouve di 6 per ogni lato, ne risulterebbe sempre una stima di gran lunga minore; ma la relazione tecnica dà per motivo la diversa natura della rocca, e la circostanza sperata e quasi certa che non sarà d'uopo rivestirla o solo saltuariamente. Ad ogni modo, se dessa potrà stare nei limiti assegnati, sarà fra i lavori i meno costosi di quel genere.

La galleria è a doppia pendenza; nel suo punto culminante trovasi a metri 2,399 sul livello del mare; è quindi di 152 metri più bassa del passo del gran San Bernardo, e trovasi a pochi metri di differenza di livello dei passi del Sempione e del Cenisio, ma ha sopra di questi il grande vantaggio che la sommità si passa in galleria, quindi al sicuro d'ogni pericolo in tutti i tempi.

La quota di L. 450,000 spettante al nostro Stato si suddivide nella parte già assunta da provincie interessate, che sale a L. 100,000; nella parte che deve pure essere a loro carico in L. 85,000 da ripartirsi nel consorzio, o secondo le norme della legge 2 maggio 1853, in L. 60,000 offerte dalla Camera di Commercio di Genova, ed in L. 185,000, che è la quota a carico dell'erario pubblico, e che il signor Ministro ha diviso in 5 rate corrispondenti agli anni che richiedonsi per condurre a termine quel lavoro. Durante questo spazio di tempo dovrà pure essere praticata la via di accesso, ossia quella che da Aosta conduce per il villaggio di Étrouble nella valle di Ménouve all'ingresso della galleria. Quest'obbligo, portato dall'art. 1.º della convenzione 11 agosto 1853, venne di già sancito da voi colla legge nella quale approvaste fra le strade nazionali quella da *Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta*. La lunghezza della linea menzionata in quell'articolo, cioè da Étrouble

(36-A)

4
all'ingresso della galleria è di metri 23,272; nel suo complesso poi da Aosta al detto punto è di metri 36,900.

Dalle stime fatte dall'ingegnere Guallini risulterebbe che la spesa di sistemazione della strada da Étrouble alla galleria sale a L. 433,000, non occorrendo per ora alcuna spesa rilevante per il tratto da Aosta ad Étrouble, essendovi strada carreggiabile. Così in definitiva questa nuova strada di comunicazione colla Svizzera verrebbe a costare, tutto compreso, L. 873,000, della qual somma L. 620,000 verrebbero sostenute dall'erario pubblico e L. 243,000 in parte dalle provincie interessate ed in parte dalla Camera di Commercio di Genova, come si è detto. Siccome poi la linea da Martigny all'ingresso della galleria sul territorio svizzero si fa salire a circa L. 400,000, e come si disse 333,000 importa la sua parte di galleria, così il totale importo di tutte le opere nei due Stati salirebbe a L. 1,608,000 e rappresenterebbe tutta la linea che in Aosta dall'un lato ed a Martigny dall'altro, si congiungerebbe con altre linee già esistenti.

Quando si considera che questo sarà uno dei passaggi delle Alpi i più comodi, aperto tutto l'anno, e lo si pone in confronto alle spese che si dovrebbero sostenere dai diversi Stati che aprirono consimili comunicazioni a traverso delle Alpi dallo Stelvio al colle di Tenda, non si può a meno di ravvisarla una delle comunicazioni ottenute con minor sacrificio.

Se non che il sacrificio è sempre relativo, e la spesa comparativamente tenue può divenire poco produttiva e quindi grave, posta al confronto dei risultati. L'utilità di questa linea fu quindi una considerazione sulla quale la vostra Commissione portò la sua attenzione.

Lo Stato Sardo comunica presentemente per due grandi vie commerciali, colla Svizzera, oltre la via d'acqua che gli offre il Lago Maggiore: l'una è la gran strada del Sempione che, attraversando l'Ossola, raggiunge la Svizzera quasi all'estremo punto settentrionale del nostro Stato e mette a capo nell'alto Vallese; l'altra è quella che per il Cenisio traversando la Savoia ci unisce al Cantone di Ginevra, cioè al punto diametralmente opposto del primo. Fra l'uno e l'altro punto corre la lunghissima catena delle Alpi per uno spazio di oltre 200 chilometri non interrotta da nessuna gran via commerciale, ma solo da valichi e sentieri praticabili con muli e che solo si prestano al ristretto commercio di paesi confinanti e limitatamente ad alcune stagioni dell'anno. Ne segue, come natural conseguenza, da questa disposizione geografica delle due grandi vie che corrono gli estremi confini, che i paesi che tanto dello Stato Sardo quanto dello Stato Svizzero, i quali si trovano collocati verso il centro di quella gran linea delle Alpi, non possono avere fra di loro che poco o nessun commercio, attesa l'enorme distanza che devono percorrere per arrivare al centro opposto. Infatti, se si prende la carta geografica del Piemonte e si esamina quali sono le provincie che si trovano in questa condizione, si vedrà che sono in modo precipuo quelle di Aosta, Ivrea,

Torino, Biella e Vercelli alle quali corrispondono dalla parte Svizzera i Cantoni del Vallese, di Vaud, di Friburgo, Berna e Neuchâtel; ma per giungere al capo-luogo del Cantone il più vicino, ossia a Sion, per la via più breve che è quella del Sempione, e prendendo come punto di partenza Chivasso come uno de' luoghi i più centrali della pianura fra l'Alpi, il Pò e la Sesia, corrono 320 chilometri, e dal lato opposto prendendo la capitale del Cantone, fra i nominati, il più vicino alla Savoia, ossia Losanna, corrono 370 chilometri.

Queste cifre bastano a dimostrare quanto quelle grandi distanze debbano paralizzare un commercio reciproco; infatti quello che ora si fa colla Svizzera si può ridurre ai tre sommi prodotti principali, oltre la seta, e sono il riso, il vino e le granaglie, e quel commercio passa da un lato il S. Gottardo e va nei Cantoni centrali o verso quelli del nord-est; tenue invece è il commercio che passa per il Sempione. Dall'altro lato poi fra i prodotti del nostro suolo, esclusa sempre la seta, è quasi esclusivamente il riso che passa il monte Cenisio e va a preferenza in Francia, parte solo a Ginevra, ed oltre quel limite poco si spinge. Ma queste condizioni verrebbero cambiate se quella lunghissima linea di catena alpina, che corre dal Sempione alle ultime sue diramazioni verso il Canton di Ginevra, venisse tagliata nel centro, e ciò è appunto quello che si ottiene colla nuova comunicazione a traverso il colle di Mévouve che si trova quasi egualmente distante dal punto nel quale le strade del Sempione tocca il territorio Svizzero, che da quello nel quale la gran strada della Savoia si congiunge con quella del Canton di Ginevra. Dal punto centrale del territorio indicato nel nostro Stato, ossia da Chivasso, non occorrono più circa 320 chilometri per recarsi a Sion, ma 170; e per andare a Losanna non più 370, ma circa 200. Questo confronto indica chiaro qual può essere l'influenza della nuova strada a vantaggio reciproco de' due Stati.

Essa si allargherà certo anche all'infuori della cerchia assegnata ora piuttosto per una dimostrazione dei limiti su' quali eserciterà un' influenza incontestata, che per determinarne la sfera; e la Camera di Commercio di Genova ben comprendeva l'importanza quando si offriva di concorrere nella spesa per incoraggiare le provincie più interessate a darsi la mano onde condurre a termine quell'opera. Del resto, non solo sarà strada che faciliterà il commercio segnatamente delle provincie limitrofe, ma fino a tanto che il Moncenisio non si potrà passare che con via ordinaria come in oggi, e sarà quindi in eguale condizione del passo del Mévouve, la strada potrà servire, e specialmente nella stagione estiva, qual passaggio favorito dai viaggiatori che si recano nel centro d'Italia; infatti, costrutta la via ferrata da Alessandria a Piacenza, che è assicurata, e che nei cinque anni che durerà il perforamento della galleria Mévouve, potrà essere aperta, ed eseguito pure il tronco che unirà Ivrea colla strada di Novara, e che senza stabilire l'epoca che potrà farsi, si può tener per certo, stante la facilità che

(36-A)

6

offre, nessuna linea si presenta così retta per il viaggiatore che trovasi nei Cantoni svizzeri occidentali, escluso Ginevra, quanto la linea che attraversa le Alpi al colle di Ménouve. Superata con un sistema di vie ferrate qualsiasi, le difficoltà del Cenisio, la concorrenza del Ménouve, come gran linea di transito cesserebbe, rimarrebbe come principale scopo quello del commercio, e per tutti i rapporti poi sarà sempre importantissima per le provincie di Aosta, Ivrea, Torino e Vercelli. Riasumendosi quindi, la vostra Commissione crede che senza voler esagerare l'importanza di questa linea, ma posta al confronto del sacrificio che esige d'essa, sia tale che lo compensa ampiamente; essa non dubita poi che contribuirà al benessere di buona parte del nostro paese, e sotto l'egida del principio di libertà commerciale varrà a svolgere in pratica i beneficii che entrambi gli Stati si ripromettono dai trattati commerciali già stipulati, e pei quali l'apertura di nuove e comode vie è il primo e più potente elemento.

Per tutte queste considerazioni la vostra Commissione vi propone unanime che vogliate approvare la legge quale vi venne proposta dal signor Ministro dei Lavori pubblici.

LUIGI TORELLI *relatore*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

È autorizzata la spesa straordinaria di lire cento ottanta-cinque mila, importare della quota spettante alle Finanze dello Stato nelle opere di perforamento di una galleria di comunicazione colla Svizzera attraverso il colle di Ménouve nella catena del Gran S. Bernardo, conformemente al progetto presentato in data 30 aprile 1852, dall'ingegnere-capo Luigi Guallini.

~~Art. 2.~~

Questa spesa sarà ripartita in cinque consecutive rate annuali di lire trentasette mila caduna, delle quali la prima sarà inscritta nel Bilancio dei lavori pubblici per l'Esercizio 1856, e le altre nei Bilanci degli anni successivi.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

*Approvato nella tornata del 21 gennaio 1856.
Villati*

più vive le istanze già inoltrate parecchi
anni prima al Governo di S. M. per
ottenere l'apertura di una strada interna
regionale attraverso la falda del gran
San Bernardo, e nel quale, ^{anzi,} anche la Provincia
di Aosta ed Ivrea s'associarono a queste
istanze, e si disposero a gravissimi
sacrificii per riuscire nell'intento.

Si nominava perciò, d'accordo cogli
Stati Sardi una Commissione mista,
incaricata d'explorare le diverse parti
credute praticabili per il valico del
monte, e di proporre quella fra cui che
si sarebbe riconosciuta il più conveniente
sotto i rapporti tecnici ed economici. A
tale mandato adempiva la Commissione
con suo verbale del 14 Agosto di quell'anno,
nel quale proclamando preferibile a
tutti gli altri passaggi quello della Valle
del Mérouve in quella d'Entremont,
mediante il traforo del colle che le separa,
proponeva pure in via preliminare le
basi generali per il tracciamento della
Galleria e della strada su entrambi
i versanti.

Queste basi essevate state adottate con
poche modificazioni dai rispettivi Governi,
si ordinava all'ingegnere capo Quallini
che era stato membro di detta Commissione,
di compilare su di esse il progetto definiti-
vo della Galleria e della parte di strada
cadente nel territorio Savo, il quale

progetto presentato il 30. Aprile 1872. dopo
la piena approvazione del Congresso
Germanico, come risulta dai suoi proce-
di del 31. Luglio di quell'anno, e del 29.
Gennaio 1873.

Il Ministero che apprezzando al-
quanto la grandezza di quest'opera,
desiderava poterne affrettare l'esecuzione,
ma nel tempo stesso riconosceva che non
avrebbe convenuto impegnarsi nell'in-
trapresa di quella parte di essa che non
sul nostro territorio, senza che fosse bene
assicurato l'avvicinamento e la prosecuzione
dei lavori su quello della Confederazione,
non omise di fare perciò gli opportuni
uffici presso i Cantoni interessati. Ma
la grave entità della spesa a sopportare
la quale non potrà bastare il
Cantone del Vallese, a cui propriamente
appartiene il tratto Serrero della
Civisata strada, ancorché sussidiato
dal Cantone di Vaud, rendere indispen-
sabile il concorso di altri Cantoni, o
meglio ancora del Governo Federale.
Da qui venne il lungo indugio
frapposto alla stipulazione di una
definitiva convenzione, a sollecitare
la quale il Governo di S. M. inviò
in Svizzera, munito degli opportuni
poteri, il Sig. Maggiore per. Corsetti
Duceroth. Il Comito di questa Camera,
il quale nel giorno 11. Agosto 1872 riuscì

S

a concludere tale desiderata concessione
coi Sign. Barman e Alambonay, rappre-
scentanti dei cantoni paritelli, in virtù
della quale il cantone del Vallesio im-
ponerà ad eseguire a tutto suo carico la
distanza che dalla strada d'accesso alla
Galleria partendo da Orsiera, e quello di
Vaud ad erogare 200 m. franchi del proprio
per il trasporto della Galleria, con riserva di in-
ferire dagli altri Governi cantonali e
dal Governo Federale il concorso per la por-
zionante dispendia: promettendo il Sig. Ca-
relli a nome del Governo Sardo, che si sta-
rebbe domandati al Parlamento i fondi
necessari per abilitare le Provincie inte-
ressate ad eseguire l'opera, che allora
non costava ancora fra le Nazionali.

Se non che alcuni dubbi sortirono nel
Consiglio di Stato del cantone Vallese,
sulla convenienza del progettato transi-
mento della strada nel versante Svizzero,
fecero che il cantone medesimo esprimesse
il desiderio di far nuovi studi, desiderio
al quale si associava anche il cantone
di Vaud. Ed il Ministero che nulla
voleva commettere per conservare il
miglior accordo fra i due Governi, quan-
tunque convinto che la linea prescelta
fosse la sola attuabile con prospettive di
felice successo, acconsentì tuttavia alla
nuova richiesta esplorazione del terreno,
la quale confermo per sempre la preferenza



La darsi al passo del Menoure.

Con cessò ogni incoerenza ed ogni questione che nel rispetto tecnico potesse ancora frapporsi all'adempimento della stipulata convenzione; il felice e pronto successo della quale fu sempre più assicurato anche nella parte economica quando il Governo Elvetico si partecipò che l'Assemblea federale aveva votato un sussidio di 500,000 franchi a favore del Cantone Gallese per abilitarlo a far fronte all'assunto impegno.

Ad assicurare però il simultaneo e regolare provvedimento di quella parte dell'opera che richiedeva indispensabilmente il mutuo concorso dei due Governi, del traforo cioè di Tunnel, che all'art. X della suaccennata convenzione era stabilito dover formare oggetto di una sola impresa, importava ancora che venisse compilato ed intero fra i due Governi un capitolato d'appalto unico, nel quale prendendo essi ricovero l'impegno di sopperire ai rispettivi eventuali pagamenti, si obbligassero egualmente a seguire una determinata linea di condotta nella futura direzione dell'impresa.

Agli Ingegneri Quallini e Deplanche delegati dai rispettivi

Governi fu affidata la redazione di
questo Capitolato che ottiene poscia
l'approvazione d' ambe le parti contra-
tte, e nel quale appunto per meglio
conseguire il doverato fine e per ovviare
pregiudizievole complicazioni, fu di-
stabilito un modo stabilito che l'appalto
e gli incanti seguissero in Piemonte
sotto l'osservanza delle Leggi Sarda in
materia feudale, e si riservasse ai
Tribunali Piemontesi la cognizione
delle eventuali contestazioni cui desse
occasione l'Impresa comune: Salvo
ben inteso il deferire alla Decisione dei
Tribunali dell'uno e dell'altro Paese
quelle questioni che riguardassero interessi
locali dei rispettivi territori, e fossero
estranei all'interpretazione del contratto
d'appalto ed agli obblighi e diritti reci-
proci dell'Appaltatore e della Stazione
appaltante. La quale riserva era già
era conforme allo spirito dell'Art. II^o del
Capitolato d'appalto, desidero il Contone
Vallese, e si annui, che fosse esplicita-
mente dichiarata.

La redazione e la definitiva auette-
zione di questo Capitolato furono ragione
di un altro non breve ritardo. Ma rimasta
ora finalmente ogni difficoltà che potesse
frapponersi al compimento della riserva
contenuta nell'arte 1.^a della Legge 9. Mag-
gio p. p., non resta più se non che il

S

Governo Sardo si metta anch'egli in
misura di poter adempiere all'aspirato
impegno; ed è perciò che il Ministero
viene a domandarvi l'approvazione
della spesa a cui ammonta la quota
incumbente alle Finanze dello Stato,
e la contemporanea concessione di
un primo assegnamento in conto della
medesima, proporzionato all'entità
dei lavori che si presumono potersi
fare nell'annata 1886, onde poter
non invitare all'appalto i costruttori
d'appena la stagione il permetta far
intraprendere l'opera.

La spesa totale del tunnel per
la parte discorrente nel territorio
Sardo è calcolata in progetto a $L. 480^m$
Da cui deducendo $L. 400^m$ di sussidio
votato dalla Camera di commercio di
Genova che giusta il disposto dell'ar-
ticolo 13. Della precitata Legge debbo-
no portarsi a carico del totale importo
dell'opera, rimangono $L. 80^m$ da
sostenersi per metà dallo Stato e
dalle Provincie, e cioè $L. 150^m$ a carico
del primo. Ripartendo ora questa
spesa in cinque anni, termine assigna-
to nel Capitolato pel compimento
della Galleria, risulta di $L. 30^m$
la quota da imporsi annualmente
sui bilanci dello Stato, a partire
dall'anno 1886.

R

All'allocamento di queste somme
è intesa la Legge che il Ministero
ha l'onore di presentare alla vostra
approvazione, riservandosi di compiere
le pratiche necessarie per procedere
alla formazione del contratto, nella con-
formità voluta dall'art. 14. Della
ripetuta Legge fra le Divisioni o
Province più specialmente interessate
nell'opera pel riparto delle quote che
loro spettano, in conto delle quali si
osservano ^{intanto} eseceri già disponibili nei
bilanci della Divisione d'Izrea un
fondo di L. 800m; ed altro di L. 200m
in quella della Divisione di Torino,
e potrà quindi senza più procedere
all'appalto, e quindi all'intrapresa
dei lavori colla sicurezza che non man-
cano i fondi.

A corredo del presente progetto di
Legge il Ministero si rassegnò copia
autentica della convenzione come venne
stipulata in Lovanna il giorno 11. a
gosto 1853, la quale è stata ratifica-
ta dai Governi dei cantoni del Vallese
e di Gaud, e poi dal Governo federale
il giorno 25. Giugno 1853, e da quello
di S. M. il 13. Luglio stesso anno;
il progetto e perizia dell'Ingegnere
Capo Quallini, e per ultimo il capi-
tolato, munito pure dell'autorizzazione
dei Governi cantonali e del Consiglio

1
Camerale.

Progetto di Legge

Art. I.

È autorizzata la spesa straordinaria di Lire cento ottanta cinque mila importare della quota spettante alle finanze dello Stato nelle opere di perforamento di una galleria di comunicazione colla Svizzera attraverso il colle di Albinouve nella catena del Gran S. Bernardo, conformemente al progetto presentato in data 30. Aprile 1852. Dall'ingegner Capo Luigi Quallini.

Art. II.

Questa spesa sarà ripartita in cinque consecutive rate annuali di Lire trentasette mila ciascuna delle quali la prima sarà iscritta nel bilancio dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1856. e le altre nei bilanci degli anni successivi.

(Vedi retro l'elenco delle carte unite.)

Elenco

Delle carte che si transmettono alla Presidenza della Camera
dei Deputati a corredo del progetto di Legge relativo al traforo
del colle di Mérouve.

1. Progetto d'arte della Galleria in data 30 Aprile 1852, e 5. Marzo 1853. composto delle carte seguenti:
 - A Piano generale della Galleria
 - B C Profili in lungo
 - D Sezioni trasversali
 - E Disegni relativi alla fesa fantoniera
 - F Perizia generale dei lavori
 - G Analisi dei prezzi
2. Relazione Quallini in data 30 Aprile 1852.
3. id. id. 12. dicembre 1852.
4. Decreto del Congresso Permanente del 21. Luglio 1852.
5. idem id. 29. gennaio 1853.
6. Copia autentica della convenzione stipulata in Losanna li 11.
agosto 1853. fra i Sigg. Corelli, Sarman e Blancheray
7. Capitolato d'appalto presentato dall'Ing. de Quatery e
Quallini sotto le date 6. e 27. novembre 1852.

N. 36.