

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il progetto di legge del tenore seguente; e di sostenerne la discussione

Articolo Primo

Le opere di arginamento e regolazione del torrente Polavera a partire da Dolzanetto sino al ponte di Cornigliano coordinate con quelle della strada ferrata corrente lungo la sinistra del torrente valutate in lire 1,122,230. saranno eseguite giusta il progetto, perizia e Capitolato delli 9 Marzo 1856 dell'Ingegnere Capo Torraccio per cura e sotto la direzione dell'Ufficio Generale delle strade ferrate insieme alle opere attinenti al tronco corrispondente della strada ferrata medesima comprese nello stesso progetto.

Articolo Secondo.

Fra le opere necessarie alla regolazione del torrente, le due che riflettono il nuovo ponte di strada comunale sulla Polavera a San Francesco del Chiappetto, ed il muraglione a destra all'origine del gran taglio di nuova inabbeverazione del torrente valutate nel progetto e perizia suddetta in lire 1,117,580. saranno a titolo di sussidio eseguite a carico dello Stato.

Articolo Terzo

La rimanente spesa per tutte le altre opere di regolazione di Polavera valutate a tenore della suddetta perizia nella somma di lire 944,630. sarà dal Governo anticipata

Articolo Quarto

Tutti i proprietari sia privati che pubblici di terreni, case ed ogni altra sito nei Comuni di San Cipriano, San Quiro, Brazile, Bogzole, Livarolo, Comigliano, e San Pier d'Arena, tanto a dritta che a sinistra del torrente Polvera, a cui vantaggio sono specialmente dirette le opere di arginatura e regolazione del torrente non meno che i Comuni stessi in quanto il beneficio possa estendersi alla generalità del territorio concorreranno in detta spesa per la somma fissa ed invariabile di Lire 439,650. 20.

Articolo Quinto

Il riparto dell'accennata somma fra i suddetti proprietari e Comuni interessati verrà eseguito in via di consorzio per mezzo di una Commissione composta dei Delegati proposti dai Comuni suddetti, ed approvati dall'Intendenza Generale di Genova; e sarà regolato secondo le norme e sulle basi sancite dal Regolamento delli 29. Maggio 1851. sui ponti acque e strade.

Articolo Sesto

Il pagamento di questa somma da farsi dagli interessati al Governo, sarà ripartito in quindici anni ed in altrettante rate eguali. La prima rata comincerà ad essere pagata nel 1851.

Se la Commissione di cui all'articolo 4.º non avesse in tempo compiuta la distribuzione dell'imposta consorziale, sarà l'imposta medesima gettata sui Comuni, salvo poi il reintegro da farsi dal Consorzio ai Comuni.

Articolo Settimo

Le spese di manutenzione e conservazione di dette opere saranno per la sponda sinistra sopportate integralmente dall'Erasio dello Stato; e per la sponda destra saranno adossate al detto Consorzio, del quale verranno progressivamente a far parte i terreni nuovamente beneficiati, per sempre giusta la proporzione, e le basi medesime che saranno stabilite pel riparto delle Lire 439,650, 20. di prima costruzione; e sulla proporzione della Commissione di cui all'articolo quarto.

Articolo Ottavo

Un Regolamento Speciale stabilirà le norme colle quali sarà tutelata l'arginatura destra che resta a carico del Consorzio, ed il modo di

procedere onde assicurame in ogni evento la pronta difesa, o la riparazione
contro danni minacciati e sofferti.

Articolo Nono

La proprietà dei terreni e spazii che si acquisteranno col restringimento
del letto attuale del torrente Polcevera, sarà di assoluta spettanza
del Governo, il quale potrà disporre in quel modo che arriserà essere
di maggiore sua utilità e convenienza alla miglior condizione della Valle.
Una preliminare ricognizione e delimitazione del letto attuale del
torrente da ambe le sponde fisserà la separazione delle proprietà private
o comunali dalle nuove concessioni.

Articolo Decimo

Per supplire alla spesa occorrente per le dette opere di arginamento
e regolazione sarà stanziata ripartitamente nei bilanci degli anni
1851. = 52. = 53. la somma sovraindicata di lire 1.122.230. insieme
ai fondi assegnati per le strade ferrate.

Pietro Emanuele

Palazzo

Relazione sulla legge proposta dal
Ministero di Lavori pubblici per essere
autorizzati a far eseguire i lavori della
Regolazione del torrente Polcevera insieme
a quelli della strada ferrata lungo
quella valle.

Sig.^o Deputati.

Le linee della strada ferrata dalla valle del Canaro
al mare di Genova per attraversare gli Appennini,
furono già da tempo definitivamente determinate,
ascendendo da Alessandria per Novi e per la
valle della Scrivia al giogo di Giovi, poi discon-
=tando per la valle del Rici sino a Pontedecimo.

Ma quando si trattò di continuare la strada
per la valle di Polcevera sino a S. Pier d'Arona, soffero
questioni che hanno, con grave disappunto, impedito
che finora sia in questo tratto stabilita la linea
da seguirsi.

Il primo divisamento fu quello di passare la
Polcevera a Ponte Duino portando la strada sulla
destra del torrente, e sulla destra mantenendola
fu poco inferiormente a S. Francesco del Chiappello,
ove ripassato il torrente si tornava sulla sinistra,
sulla quale sponda si sarebbe mantenuta la strada
sino a S. Pier d'Arona: che da quivi sino a
Genova la linea è non solo determinata, ma i
lavori ne sono molto bene avanzati. Fu confi-
=dato il progetto secondo questo divisamento, il
quale non avendo altro scopo, se non che quello di
procurare una ben tranquilla e sicura sede alla
strada ferrata, e non mirando punto alla regolazione
del torrente, importava $\text{L}^{\text{e}} 3,750,000$.

Gli interessati nella valle di Polcevera, rappresentanti
Comunali, e proprietari particolari, fatti attivi come
i grandiosi lavori della strada ferrata potessero

2

effettuare una bella occasione di provvedere insieme alla regolazione del torrente, da cui la Valle è continuamente minacciata e danneggiata, invocarono con replicate suppliche, rivolte ai Ministri ed a Sua. Maestà, che si studiassero modo per cui i lavori della strada ferrata giovassero alla meditata regolazione, e scemassero così quanto era possibile quella ulteriore spesa che a compiere la regolazione medesima sarebbe stata necessaria.

E qui s'è da notare che col progetto succennato secondo il quale portavasi la strada sulla destra da Ponte Decimo oltre a S. Francesco, non solo si lasciava senz'alcuna difesa, ma piuttosto si aggravava la condizione di S. Quirico e di Bolzanetto, terre ambedue, e la prima specialmente, di molta importanza, che sarebbero state messe fuori dalla linea della strada ferrata, e per difendere le quali avrebbe convenuto fare altre opere ed altre spese, senza ottenere tuttavia quel miglioramento nel corso del torrente a cui si poteva riuscire portando la strada sulla sinistra. A S. Francesco poi conservavansi le vizietture dell'alveo attuale, e da S. Francesco in giù, benché fosse portata la strada sulla sinistra, le sue difese adrenti poco o nulla potevano influire a sistemare il torrente. Il interesse insistono dunque, purché mutata assolutamente la linea da Pontedivino alla Bransetta, poco sotto a S. Francesco, e portata costantemente la strada sulla sinistra, se ne regolasse il tracciato in guisa che a S. Francesco fosse tagliata fuori la grande svolta che fa quivi il torrente, rettificandone il corso con

un caso di nuova inalterazione. L'alta Borchetta in
giù ammettevano che si conservasse il primitivo
tracciato, ma invocavano che si associassero ai
lavori propri della strada quelli che erano richiesti
dalla regolazione del torrente, contro il quale i
lavori stessi avrebbero difesa la strada ferrata.

1/10/1848

Questi desideri degli interessati erano giusti e
plausibili; ma le domande loro erano basate
sopra calcoli e progetti non ben maturati e non
potevano condurre né gli uffici a sicure proposizioni,
né il governo a mature e giuste deliberazioni.
Però dall'Assemblea Generale delle strade ferrate fu
ordinato all'ingegner Capo Braccio di redigere un
progetto di massima il quale, basato sul principio
che si mantenga la strada ferrata costantemente
sulla sinistra del Polcevera, comprendesse, oltreché
tutti i lavori necessari alla strada stessa, anche
quelli richiesti dalla sistemazione del Polcevera.
Questo progetto di massima fu compiuto in principio
del 1848, ma dopo le molte discussioni cui diede occa-
sione, e di cui farò cenno in seguito, essendosi
proceduto alla compilazione di ^{quel} progetto compiuto
e definitivo, che ho l'onore di presentare alla Camera,
espongo qui i risultamenti di questo, come quelli
che dovranno essere fondamento alle deliberazioni
del Parlamento.

Il progetto è diviso in tre sezioni, le risultanze
delle quali fanno conoscere 1.° Che i lavori attinenti
alla pura e propria costruzione della strada ferrata
montano a $\text{L. } 2,404,000$; 2.° Che quelli necessari
per difenderla dalle inondazioni e dai guasti che

potrebbe annoverarsi il torrente, coordinati in guisa da
soddisfar insieme allo scopo della reclamata rego-
lazione importano £ 1,651,000. ., 3° finalmente
che i lavori che si richieggono per compiere la
regolazione medesima, e sono esclusivamente diretti
a tale scopo, rilevano a £ 1,122,230. . così
l'importar generale del progetto della strada e
della regolazione insieme del torrente ascenderebbe
a £ 5,177,230. . Ma siccome regolando il
torrente, oltre a salvare la valle da continui
disastri che la percuotono, s'acquista una note-
vole estension di terreni che ora fanno parte
dell'ampio letto del torrente, e che valutati nel
progetto di massima a £ 482,850. . secondo
l'offerta fattura fin da principio da una Società
d'interessati, si può ora per la misura cresciuta
nel progetto definitivo, e ritenuti gli stessi prezzi,
calcolare in £ 505,000. . così l'ammontare
totale del progetto riducesi in realtà a £ 4,672,230. .
e tutti i lavori richiesti, sia per l'immediata
costruzione della strada, sia per difenderla dal torrente
importano £ 4,055,000. .

Il progetto di massima che invece faceva ascendere
la totale spesa a £ 5,420,000. .; quella della
strada colla sua opera di difesa a £ 4,045,000. . e
quello per i lavori esclusivamente dedicati alla
regolazione di Polvera a £ 1,375,000. ., fattolo
conoscere fin dalla prima sua redazione agli
interessati, aveva dato occasione a moltissime
discussioni. Vedendo essi che la spesa per la
costruzione della strada portata sulla sinistra

ed associata ai lavori di difesa contro il torrente che
 servissero ad un tempo alla regolazione di questo,
 credeva notevolmente la spesa necessaria per
 costruire la strada sulla destra, mossero prima
 molti dubbi sulla necessità di dare alle opere
 le proposte dimensioni, opinando che si si-
 potessero portare notevoli economie; ad alcuna
 delle quali domande fu anche fatta ragione nel
 ridargli le perizie di cui ho accennati or ora i
 risultamenti; ad altri fu dichiarato non potersi
 far luogo per non compromettere la stabilità
 delle opere. Gli interessati stessi poi complicavano
 la questione volendo dimostrare che la strada
 portata sulla sinistra dovesse importar meno,
 o non più, che sulla destra, al qual fine avrebbero
 voluto che alcuni lavori messi nelle perizie fra
 quelli che si richiedevano per la strada, venissero
 riguardati invece come parte delle opere di rego-
 lazione del torrente. Con che però è evidente che
 non si mutava punto la condizione economica
 del lavoro, e non facevasi che portare le partite
 di spesa da uno ad un altro titolo. E siccome
 gli interessati finivano però sempre col domandare
 che (tutte le opere ^{anche} fossero fatte, o fatte merce' un
 sussidio che accordasse lo Stato, così poco in fin
 di conti importava che una parte della spesa
 fosse riguardata sotto uno o sotto altro aspetto.

1/10

L'offerta poi che come sopra accennavasi,
 alcuni fra gli interessati costituitisi in società
 avevano fatta di assumere l'esecuzione di tutti
 i lavori, veniva giudicata inammissibile. Dai

competenti uffici, come quelli che concludevano
anch' essa col mettere o sotto un titolo, o sotto
un altro tutta la spesa a carico della Regia
Amministrazione. Offerivano essi cioè di
assumere l'esecuzione di tutti i lavori ma
colle seguenti condizioni:

Volevano che fosse loro concesso di fare diminue-
zioni di opere che erano state trovate inconvenienti
dal Regio Ufficio d'Arte; volevano il prezzo di
perizia senza ribasso; accettavano in pagari
terreni acquistati per la sopra indicata somma;
e domandavano un sussidio di £ 400,000.

Di quisa che tra per il sussidio medesimo, tra
per il valore dei fondi d'acquisto, tra per il
nessun ribasso d'asta su lavori in cui si può
mediamente contare di ottenerne uno del 10 per
l'Amministrazione veniva non solo a pagare
tutto l'importo della strada e delle sue difese,
ma e quindi quello dei lavori che esclusivamente
e propriamente appartengono alla regolazione del
torrente. E v'era di più a temere che le inopportune
restrizioni, che gli offerenti intendevano fare
nella esecuzione dei lavori, mettessero l'opera a
cimentò, o per lo meno la rendessero di troppo
difficile e costosa manutenzione.

In questo stato erano le cose, quando rim-
=vando le domande degli interessati, ed essendo
pure pressante di prendere un partito decisivo per
la continuazione della strada, il Ministero de'
Lavori pubblici istituì una Commissione, incarico
della quale era di "esaminare le proposizioni dei

« Comuni e proprietari della Valle di Polcevera, i quali
« vorrebbero che si trovasse modo di combinare colla
« strada ferrata da farsi in detta Valle, un sistema di
« arginatura per salvare dall'invasione del torrente
« Polcevera la strada stessa, e molti terreni in parte
« già coltivati, ed in parte riducibili a coltura, offrendo
« il loro concorso nella spesa degli argini e chiedendo
« nel tempo stesso di essere dal Governo sussidiati.»

La Commissione dopo essersi recata sul sito nel
mese di febbrajo 1849 e di avere conferito con
alcuni di' rappresentanti comunali che avevano
presentate le suppliche e fatte le antecedenti pro-
posizioni, rassegnò al Ministero una detti-
gliata relazione degli studi da essa fatti. Era
quesiti si proponeva di sciogliere la Commissione
in questa relazione:

1.° Se col portarsi la strada ferrata da Pontedivino
a S. Francesco del Chiappetto sulla sinistra,
anzichè sulla destra, si possa ottenere un buon
tracciato, un buon profilo, e procurarsi alla strada
una perfetta sicurezza: cioè insomma se si possa
avere sulla sinistra una strada egualmente buona
che sulla destra.

2.° Se la divisata regolazione del torrente si
possa operare che risieda a sicuro e permanente
risultamento; e se l'utile che se ne opera sarà
proporzionato alla spesa, avuto riguardo alla
opportunità che offre la strada ferrata nel compiere
questa regolazione.

3.° Finalmente come si possa procurare una
adeguata distribuzione di detta spesa, in guisa da

conciliare la possibilità della esecuzione con
principii di equità e con una ragionevole propor-
zione fra l'utilità generale e le locali che ne
conseguono.

Sciogliendo il primo quesito la Commissione
ha riconosciuto che tanto nel rispetto del tracciato,
come nella pendenza, la strada ferrata portata
sulla sinistra era dotata di condizioni non punto
meno vantaggiose che costruendola sulla destra,
e che quanto alla difesa sua contro il torrente
le opere disposte erano tali da renderla sicurissima.
Alla quale prima conclusione è per giusto ed
importante di aggiungere che le opportunità di
sito, sono di gran lunga migliori sulla sinistra
che sulla destra del torrente. Sulla sinistra è
S. Quirico, luogo luogo di Mandamento e la
popolosa contrada di Poljanetto; sulla sinistra
sono le convalle e le pendici più estesamente
coltivate e più popolate; sulla sinistra un
continuo esogyato ed un movimento continuo
da, e verso Genova. Né certo avremmo potuto
preferire di passare e ripassare la Polverara per
trasportar la strada sulla destra che trovasi
in tanto meno proprie circostanze locali, se non
fosse stato, bisogna per dirlo, la malintesa
renitenza dei possidenti della Valle a concorrere
in un aumento di spesa, notevole invero, ma che
recava loro un immenso beneficio, ed era pure
una necessaria conseguenza di quella regolazione
del torrente che veniva da essi con tanta istanza
richiesta.

Quanto al secondo quesito cioè alla probabilità di riuscita della regolazione medesima, ed al grado di utilità permanente che si potesse aspettarsi, la Commissione riconobbe esseri realmente gravissimi i danni che la valle soffre per cagione del disregolato corso di questo torrente, e le minaccie di danni maggiori, e purtò opinione che grandi e sicuri sarebbero i vantaggi ottenuti colla regolazione, sia per salvare le campagne, il casggiato e gli officii, da continui e crescenti guasti, sia per accrescere il territorio coltivabile della valle a spese del letto del torrente. Essendo conto di quali vantaggi tutti, giudicava essa che sarebbero stati compensati assai largamente le spese occorrenti.

Dopo tali soluzioni affermative sui due primi quesiti, la Commissione concludeva concordemente essere preferibile che si portasse la strada ferrata sulla sinistra anche da Portodesimo sino a S. Francesco, a malgrado che tra i lavori e difese (fatta più sempre astrazione dai lavori compresi nella terza parte del progetto esclusivo = mente spettanti alla regolazione del torrente) l'importo crescesse di £ 285,000. Se le sembra doversi riguardare questa spesa maggiore come un sussidio che si accordasse alla regolazione del Polverara, ma doversi considerare, come in tanti altri casi, quale conseguenza dell'avere preferita fra più linee che si offrono all'andamento di una strada ferrata, non quella che presenta la minor possibile spesa di costruzione, ma quella che

quantunque alquanto più costosa e consigliata da eminenti riguardi di pubblica economia, non meno che dalla prospettiva di una maggior utilità per la strada stessa, come appunto avviene in questo caso. E di vero portando la strada sulla sinistra, nell'atto stesso che si salva la valle di Polivera, si presenta all'esercizio della strada ferrata una prospettiva di maggiore utilità, sia per chi, come direvasi or ora, la si fa correre per una parte la più popolosa della valle stessa, e si trovano i centri di popolazione, sia per chi si prepara a quel territorio, difendendolo dalle irruzioni del torrente, ed ampliando le sue colture, un incremento di ricchezza che in tanta vicinanza di Genova renderà animatissimo il concorso dei passeggeri.

Tenendo al terzo quesito, cioè al modo di assicurare l'esecuzione di tutti i restanti lavori esclusivamente spettanti alla suddetta regolazione, e di ripartirne equamente la spesa, si è già notato che questi lavori costituenti la terza sezione della perizia del progetto importano £ 1,122,230. Si deve però aver presente che colla regolazione del Polivera, si bonifera una grande estensione di terreno il cui valore, ammesso un ulteriore restringimento del letto del Polivera proposto dalla Commissione, ammonta a £ 542,850. La Commissione medesima proponeva che il valore di questi acquisti fosse adito a sollievo delle spese che gli interessati avrebbero avuto a sostenere per compiere la regolazione. Solo mostrava il bisogno di tenerne a

a disposizione dell'amministrazione, come parti di
 nuova strada ferrata in contiguità della
 stazione di S. Pier d'Arena, quella zona di terreno
 che colle opere di regolazione si acquistò sul letto
 attuale del fiume, dal detto sito di S. Pier d'Arena
 sino a l. Ponte Corveltrano dove la regolazione
 finisce). Questa zona di terreni acquistati tra
 S. Pietro e il Ponte valutata al prezzo stesso degli
 altri, importava £ 37,850 circa: opporlo il
 valore totale degli acquisti cheudevano a sollevamento
 delle spese di regolazione valutavasi come si è notato
 dianzi a £ 505,000. La qual somma dedotta dal
 suddetto ammontare della spesa per le opere di
 semplice regolazione del torrente riduce secondo il defini-
 to progetto questa spesa a £ 617,230.

Gli interessati di Polverara nell'atto stesso in
 cui riconoscevano la grande diminuzione a cui
 era condotta tale spesa in confronto della
 importanza dell'opera da eseguirsi a pro della valle,
 ed erano penetrati della verità che, ove fosse stata
 per loro perduta questa propizia circostanza, poteva
 riguardarsi come svanita ogni speranza di riuscire
 mai più alla regolazione del Polverara, rappresen-
 tavano tuttavia che la triste condizione di
 una gran parte di quel territorio e la
 miseria di molti e forse di più beneficiati, a
 conseguire spontaneamente a gravi dispendii,
 avrebbero reso impossibile di condurre a termine
 l'impresa ove il governo non avesse:

1.° Accordato un sussidio a sgravio del carico che
 loro incombere per la regolazione del torrente.

2°. Ordinato per forza di legge il consiglio scattivo che costringesse tutti gli interessati a concorrere in proporzione dell'utile che loro ne derivava).

La Commissione trovò meritevole di essere appoggiato amendue queste domande. E quanto alla prima, cioè quanto al sussidio proposto che in luogo di assegnare una somma in danaro, il Governo eseguisse a sue spese due fra le opere che nella perizia erano state messe a carico della regolazione del torrente.

Tal modo di sussidiare gli interessati era tanto più conforme ad equità, e tanto più conveniente, quanto che le due opere, benché veramente attinenti alla sistemazione del torrente, interessavano però grandemente anche la miglior condizione della strada ferrata, ed eseguite dalla Regia Amministrazione troncavano le questioni sorte cogli interessati, che per fare economia avrebbero voluto eseguirle con dimensioni insufficienti.

Un'altra deduzione era ancor giuŕta che si facesse, ed era l'importo di quel tronco di arginatura o restringimento del letto di Polivona sulla sinistra da S. Pim d'Arena sino al ponte di Corneghano, dove cessa la regolazione del torrente. Questo tronco si era nel progetto di massima tenuto a carico degli interessati, perchè esso non vantaggiava la strada, e solo valeva a difendere i terreni in tal sito recuperati. Ma poichè è riconosciuto il bisogno di conservare questi acquisti per la stazione di S. Pietro, è giuŕto che l'Amministrazione cui la stazione appartiene sostenga anche l'importo domandato dalla loro conservazione, il quale in

fatto nel progetto definitivo fu portata fuori le opere
allineate alla difesa propria della strada).

Ma a ciò ancora si ridussero le diminuzioni della
quota di spesa che avrebbero dovuto sostenere
gl'interessati nel compiuto sistema dei lavori di
regolazione. La Commissione riprendendo ad esame
le domande altre volte, come sopra si disse, avanzate
perché fossero portate in alcuni di questi lavori
delle restrizioni economiche riconoscibili, che se in
generale le domande stesse non potevano ammettersi,
pure in quelle opere che attenevano esclusivamente
alla regolazione del torcuto, alcune ulteriori economie
potevano essere introdotte, e lo furono infatti nel
progetto definitivo.

Dal complesso di queste economie valutate più
approssimazione in base del progetto di massima
risultava per ultimo termine che la spesa a carico
degli interessati sarebbe ridotta a £ 483.350., ma
quando si ebbe il progetto definitivo dove tutto è
calcolato con precisa misura, e giusta analisi si
riconobbe stringersi questa somma a £ 439.650..

Quanto alla seconda domanda, e quella cioè
della istituzione di un consorzio coattivo, la Commissione
convinta della impossibilità di ottenere senza ciò
un generale concorso degli interessati, proponeva che
il Governo vi facesse ragione a termini di legge.

Giunta la trattazione dell'affare a questo punto
e prima che il Governo prendesse alcuna definitiva
deliberazione, i Comuni di Polivera presentavano
alla Camera una petizione che fu trasmessa al
Ministero dei lavori pubblici, con cui rinnovavano la

autichi istruge perché la strada ferrata fosse costruita sulla sinistra del Polverara.

Questa petizione o la protesta giudiziale che l'accompagnava e che era stata già dianzi intimata all'Assemblea Generale delle strade ferrate, si mostravano, al primo leggibile, dettati sotto la preoccupazione di un mal fondato timore. Si arguiva cioè che i reclamanti si volgevano alla Camera, temendo che il Governo, considerata la maggiore spesa che esige la strada per essere portata continuamente sulla sinistra, e per essere difesa contro il torrente in un modo che ben si coordini colla compiuta regolazione di questo, volesse rinunciare a siffatto divisamento e tornando al primo progetto, fare perdere l'opportunità di salvare e redimersi la Valle. Ma le cose esposte fin qui mostrano che tale soggetto non aveva fondamento, e che gli indugi avevano dipenduto da fatto proprio degli interessati, i quali mentre riconoscevano i grandi vantaggi che loro derivavano dagli invocati lavori, o non volevano sentirne aggravio di sorta, o non sapevano mettersi d'accordo per sopportare questo aggravio nei modi e termini di giustizia.

Comunque sia, stesa la supplica sotto la preoccupazione suddetta, speravano i ricorrenti di evitare le temute contrarietà, col sostenere, non già volentieri che alla Regia Amministrazione conveniva meglio portare la strada sulla sinistra, ma anzi che non si può far altrimenti perché altrimenti facendo si offenderebbero, dicevano essi, le leggi vigenti, e si darebbe adito a giusti reclami.

per parte dei pontisti e dei Comuni limitrofi al fiume); per far ragione ai quali concurrebbe che l'Amministrazione s'involvesse in tanti e così gravi lavori di difesa locale di questo o quel punto, che eccederebbero la spesa richiesta per compiere l'intera regolazione di Polsevera, senza tuttavia conseguire i tanti propositi risultanti da questa regolazione.

Questo loro assunto lo fondavano essenzialmente sul paragrafo 26 del Regolamento per le Acque del 1817 il quale stabilisce non potersi fare opere nell'alveo dei fiumi o torrenti, cioè nello spazio compreso fra le due sponde fisse dei medesimi. Ma, come si noterà meglio in seguito, il concordato parere degli uomini d'arte sia nel Consiglio Speciale delle strade ferrate, sia nel Congresso Permanente, che fu pure sentito, assicurava che quando pure si facesse la strada sulla destra si potrebbe regolarla in modo da togliere anche il più piccolo dubbio e il più sottile cavillo, fondato sulla detta disposizione di legge, e ciò senza involgersi in spese troppo gravi.

Gl'interessati inoltre citavano ad appoggio della loro domanda l'articolo 37 del Regolamento suddetto che vieta fare nei fiumi opere respingenti, e l'articolo 68 che impedisce di arborare le arginature. Ma è troppo evidente che questi articoli erano citati a sproposito; perchè il trionfo della strada secondo il primo progetto, lungi da presculturare l'ine respingenti, dovunque toccava il letto del fiume regolava vantaggiosamente.

=samuti la direzione della piovra, così che provve-
=dendo ai pochi siti di sensibile restringimento,
il regime del torrente si veniva anzi migliorato.
E quanto alle piantate sugli argini esse sono
abolite per tutt' altre ragioni, e per tutt' altro fine
che quelli a cui vorrebbero riferirle i ricorrenti.
Vuolisi d' altra parte osservare come la petizione im-
plicasse contraddizione. Imperciocché nel mento
stesso che i ricorrenti intendevano provare, non
poter l'Amministrazione fare la strada sulla
destra, e farla sulla sinistra dove essa
essendo assumerà a spese sue tutte le opere
che costituiscono la compiuta sistemazione del
torrente, invocavano poi a pro' loro la disposizione
del §. 1.º del suddetto Regolamento, secondo il
quale, quando i ripari o argini che si debbono
costruire contro un torrente per evitarne il
disalveamento o la rovina dei Borghi o Villaggi
domandano una spesa eccedente le forze di Comuni,
l'Erario interviene a sussidiarli. E dichiaravano
essere questo appunto il caso, perché la spesa
occorrente a compiere la regolazione di Polivra,
dopo fatte per tutte le opere attinenti alla strada,
ascendeva ancora a troppo ingente somma. Se
non che dare sussidio vuol dire sollevare da una
parte della spesa, non finanziare di tutta; ed
ammesso che la detta somma fosse oramai
sproporzionata alle forze della Valle, ciò era
argomento per domandare un ulteriore sgravio di
spesa, come avevano infatti domandato gli inte-
=ressati nelle conferenze avute colla Commissione.

del febbraio 1849, ma non per conchiudere che lo Stato debba sopportare tutta questa spesa maggiore.

Quantunque questi motivi potessero di per sé stessi sembrare sufficienti a mostrare il poco fondamento, e l'innocenza delle domande dei petenti quando, non limitandosi più alle ragionevoli domande che la strada ferrata fosse portata sulla sinistra ed associata alla regolazione del torrente, volevano di più non conivere in parte alcuna alla spesa di questa regolazione, tuttavia il Ministero desiderando per sempre di conciliare nel miglior modo l'utilità della strada ferrata colla prosperità della Valle, ordinò fossero fatti nuovi studi onde riconoscere se e quali fondamenti avesse veramente l'asserito che il primo progetto che portava la strada sulla sponda destra da Pontedecimo sino a S. Francesco, esponesse la Valle a più gravi danni e pericoli, il rimediare ai quali sito per sito, importasse più che il compiere la sistematica regolazione del torrente.

Questi nuovi studi dimostrano che quanto al tronco di strada fra S. Francesco e S. Pier d'Arena, il quale starebbe in ogni caso sulla sinistra, bastava che le difese della strada invece di essere avanzate nel fiume venissero immediatamente raddoppiate al rilevato stradale, per far cessare ogni giusto timore che ne venisse il minimo danno ai possidenti della sponda opposta.

Relativamente poi alla linea superiore da Pontedecimo sino a S. Francesco del Chiappetto Torre

la strada secondo il primo divisamento correa
sulla sponda destra non si poteva disconoscere esservi
alcuni siti in cui la strada venendo ad invadere
il letto del torrente già quivi più ristretto che
altrove, ciò poteva suscitarsi qualche non irragio-
nevole allarme in quelli della sponda sinistra.
Ma non mancava il rimedio o di ritrarre in
queste parti il tracciato della strada ferrata, o di
meglio regolare la medesima sponda sinistra e
difenderla con ben tracciata e robusta murosaglia.
Nel quale secondo modo non solo si toglieva
motivo ad ogni giusto reclamo, ma si poteva
anzi affermare di aver messi i siti medesimi in
assai miglior condizione che non sono attualmente.

Per altro queste ricognizioni provavano la
possibilità di eseguire la strada ferrata sulla
sponda destra da Pontedecimo a S. Francesco del
Chiappetto, con l'aggiunta di non molti lavori
al primo progetto, e pur togliendo ogni fondato
motivo di reclamo agli abitanti e alle comunità
della Valle, non si può tuttavia negare che sarebbe
assai inconveniente il perdersi, ben più d'insi per
sempre, la speranza di ottenere un miglioramento
di territorio notevolissimo e per se stesso e per la
sua prossimità a Genova ed alla strada ferrata,
la quale, come osservava la Commissione di
 febbrajo 1849, perderebbe essa stessa non pochi
e non lievi vantaggi, scostandosi dalla parte
più popolata e più ricca della Valle.

Oltrechè rinunciando alla compiuta siste-
-mazia di Polvera, manca la possibilità di avere

quel vasto terreno d'acquisto sul letto del torrente che come si è detto in principio di questa relazione si divisa) annettere) alla stazione di S. Pier d'Arona senza questa aggiunta il terreno già nei scorsi anni comperato a carissimo prezzo non si reputa sufficiente ad una stazione di tanta importanza quale sarà quella di S. Pier d'Arona, in cui affluiranno le provenienze della riviera di Ponente, e dove importa avere una spaziosa e libera comunicazione colla grande officina Bayler e Prandi, e coi magazzinaggi che ivi intorno si fonderanno. E se venisse a mancare l'opportunità offerta dalla regolazione di Polverara non si potrebbe supplirvi che acquistando a prezzi enormi orti e casuggiate all'intorno, senza potere aver mai uno spazio così ampio e così bene situato come quello che si acquistaffi sul letto del torrente.

Il complesso di questi motivi consiglia ad adottare definitivamente il partito di portare la strada costantemente sulla sinistra e di associarvi la compiuta regolazione del Polverara, non però a fare che lo Stato debba assumerne integralmente la spesa, ma esigendo che entro ai limiti di giustizia e di equità si conservano gl'interessati che ne provano tanto beneficio.

Di quanto alla misura di questo consorzio si è veduto come esso risultasse di £ 483350. in base del progetto di massima, e come secondo il progetto regolare e definitivo questa somma si

ridusse a quella di £ 439,650 « che si riassumi nel
conto seguente :

Importo delle opere esclusivamente destinate alla
regolazione di Polcevera £ 1,122,230..

Valore dei terreni d'acquisto £ 505,000..

Importo delle opere assunte a

carico dello Stato in via di sussidio .. 177,580..

Da ridursi . . . £ 682,580.. £ .. 682,580

Restano a carico degl'interessati lire .. 439,650.

Ne credo possa essersi alcuno, nemmeno fra i più
restiti proprietari di Polcevera, il quale non rimanga
che, la spesa ridotta a questi termini, e' molto
inferiore ai grandi benefici che ne avrà la Valle
da una regolazione, che se dovesse condursi a termine
senza l'opportunità della esecuzione della strada
ferata, avrebbe importato ben più e sarebbe riuscita
molto meno perfetta e di molto più difficile e
costosa manutenzione).

Nappure si potrà dire che, ridotta così, la spesa
sia sproporzionata alle forze di tutta l'intera Valle,
cioè dei proprietari di beni fondi, di quelli di
casuggiati, e di quelli degl'uffici, che tutti ne
sentiranno un grande e permanente vantaggio. E
dico appensatamente di tutta la Valle: perchè
quantunque l'Amministrazione costruendo e
difendendo la strada ferata ed i binari della
Stazione di S. Pini d'Arona interamente a spese sue,
non lasci altri lavori ^{da} eseguire a compimento della
regolazione fuorchè l'arginatura di destra, e' tutta
= volta evidente che la spesa sinistra deve come la
destra conservarsi in proporzione del beneficio ottenuto.

dalla regolazione di Polverara. L'opera, dove riguardar nel suo complesso, né lo Stato intende che le maggiori spese che sostiene, portando la strada sulla sinistra; i fondi bonificali che essa è del cui valore si tenuto conto nello stabilire la quota di spesa degl'interessati, le opere ulteriori che offrono in via di sussidio, debbano andare a sollievo dei fondi proprietari della sinistra, ma sibbene che vadano a pro' di tutto il territorio.

In queste conclusioni, sia che riguardino la parte tecnica, sia che si riferiscano alla parte amministrativa ed economica, fu unanime il Consiglio Speciale delle strade ferrate, che, com'è noto alla Camera, è appunto Consiglio misto, composto di consiglieri di Stato per la tutela amministrativa, e di Ispettori del Genio Civile per la tecnica.

Ma quando si pose la discussione sul modo di mettere ad atto queste conclusioni, sorsero molte e gravi quistioni. Ed in primo luogo si domandò se, e come si potesse istituire il consorzio coattivo: in secondo luogo se e come si potesse affidare a questo consorzio l'esecuzione delle opere attinenti esclusivamente alla regolazione del Polverara, lasciando all'Amministrazione Regia l'esecuzione di quelle soltanto che spettassero alla strada ferrata ed alle sue difese. In terzo luogo si domandava come convenisse meglio utilizzare i terreni d'acquisto ottenuti colla regolazione del torrente, e che erano ceduti a sgravio della spesa relativa.

La prima questione fu calcolata, e decisa
coll'unanime voto Del Consiglio Speciale, sciolta
negativamente. Si consideri che, la natura delle
opere di arginamento e regolazione radicale di
un torrente, come sono quelle delle quali si
tratta, non entrano nel novero delle contemplate
dal regolamento di porti e strade del 1817. Le
opere ora proposte per sistemare il Polverera
non sono determinate e domandate propriamente
dallo stato normale in cui trovansi ora, o vogliono
mantenerlo questo torrente, ma hanno per iscopo
un miglioramento notevole della sua natural
condizione idraulica e di quella del territorio; e
tendono a procurare maggiori vantaggi ai
Comuni ed ai proprietari frontisti; sono opere
insomma indotte dal desiderio del meglio, non
dalla sola assoluta necessita di conservar il
bene attuale; caso solo quest'ultimo in cui
l'applicazione del regolamento 1817 condurrebbe a
preservare il consorzio obbligatorio.

Ma se la legislazione comune non l'acconsente,
parmi che questo fosse veramente il caso, in cui i
piu sani principii di buona amministrazione
pubblica consigliassero ad istituirlo con un'oppo-
sita legge. Imperocche' esso e' in primo luogo
invocato dal desiderio generale degli abitanti, e
non si puo' ammettere che la opposizione di
alcuni interessati venga ad infirmare questo generale
e giustissimo desiderio. In secondo luogo senza questa
legge bisognerebbe rinunciare a seguire per la
strada ferrata la linea migliore e piu proficua

in luogo finalmente rinunciando e stabilendo
la strada sopra la linea men buona, avverta
non solamente che si perda di presente la grande
e bella opportunità di fare un'opera vantaggiosa
e stessa per tutta la valle, ma giudico che la
possibilità di questo grande miglioramento si
debba riguardarsi come perduta per sempre. E così
non potendosi dubitare che la prosperità di
quel territorio, costrutta la strada ferrata, non
abbia a fare grandi progressi, col procedere del
tempo avverrebbe che a malgrado che i Comuni
si trovassero in tale vantaggiosa condizione eco-
nomica, da poter anche da per se soli sostenere
tutta la spesa della sistemazione del Polvone, non
potessero più farlo perchè la strada ferrata
condotta sulla destra fino a S. Francesco, traver-
sando quindi il torrente conservato nel suo alveo
attuale, metterebbe nella impossibilità di regolarlo
quando che sia, senza sovvertire e distruggere in
parte la strada ferrata medesima.

Se non che il Ministero considerando che al
partito di costituire il consorzio coattivo non si
sarebbe stati costretti a venire, se non quando
mancasse ogni speranza che le Comunità e i
privati si accordassero di buona volontà in
quest'associazione; considerando all'incirca che
le facilitazioni che nel regolare il torrente loro
venivano procurate dalla costruzione della strada
ferrata, e la indubitata e grande utilità che
traivano da quest'opera dovea animarli, si
rivolse all'Intendenza Generale di Genova perchè

provvisoriamente di ottenere questo spontaneo assenti-
mento degli interessati.

Ma gli esortamenti del Governo e le premure
dell'Intendenza Generale non condussero ad alcuna
conclusione, e dimostrarono anzi apertamente che
se il desiderio della regolazione del Polcevera era
generale in tutta la Comunità della Valle, gran-
dissima d'altronde era la resistenza degli individui
beneficiari a sostenere la spesa e ad unirsi per
in consorzio spontaneamente. I Consigli delegati
raccolti dal Sig. Intendente Generale, invocarono
conviemente che l'opera fosse condotta e compiuta
secondo i principii e sulle basi dal Governo stabilite,
ma confermarono per tutte la somma difficoltà,
e ben può dirsi l'impossibilità di unire in
spontaneo consorzio tutti interessi individuali, in
un paese principalmente in cui grandissima era
la suddivisione dei terreni ed il numero di possessori.
La quale difficoltà era cresciuta dalla circostanza
che quelli che fronteggiavano il fiume dalla parte
sulla quale sarebbe stata guidata la strada
ferrata, spacciando d'essere senz'alcun aggravio
d'essi, lungi dal concorrere spontaneamente —
avversavano, e mettevano inciampo alla forma-
zione del consorzio sotto controvalte pretesti:
ed altri poi si argomentavano di poter con le
medesime ragioni di sopra annunciate, costringere lo
Stato a far tutte le spese sue. E qui vuol
considerarsi che se il beneficio della regolazione
del Polcevera è grande, non si estende però agli
interi territori della comunità, ma solo a quella

parti di essi che va soggetta alle corrosioni: ed illusioni del territorio. Di guisa che quantunque fosse pur vero, e i Consigli Delegati rappresentassero che l'opera divisa recava o direttamente o indirettamente un notevole incremento di prosperità alla comunità intera, non era però il caso che il consorzio si componesse del corpo intero dei possidenti, e la spesa fosse distribuita sulla generalità del registro.

Malgrado dell'unanime consenso dei suddetti Consigli Delegati, il Governo non lo credette bastante a promuovere l'approvazione di un'apposita legge, e volle fossero raccolti e sentiti i Consigli Comunali, i quali rimandarono tutti il voto già espresso dai Consigli Delegati, e tutti sollicitarono fervorosamente la presentazione di una legge colla quale oltre il beneficio del sussidio e dell'anticipazione fosse concessa la costituzione del consorzio esattivo: ~~adeguato~~ ^{il quale consorzio,} riconfermando le antecedenti conclusioni, dimostravano nei loro ordinati esser assolutamente necessario, se volevasi pur venire all'esecuzione della bella opera. E il Governo crede che non si possa rifiutarsi a quest'unanime voto della Comunità, che, come si è dimostrato, riesce anche conforme ai sani principii di buona amministrazione e di pubblica economia.

È alta così la prima questione, e venendo alla seconda, si cioè e come si potesse affidare al Consorzio costituito la esecuzione delle opere attinenti esclusivamente alla regolazione di Solivera,

il Ministero confortato pur sempre dall'unanime
avviso del Consiglio Spiciale, ha riconosciuto la
impossibilità di separare ed assegnare a due
differenti Direzioni ed amministrazioni i lavori
attinenti alla strada e sui difesi, da quelli
che attingono esclusivamente alla regolazione
del torrente. ^{Questo} impossibilità che si fa evidente per
però che si ponga mente allo stretto legame che
hanno tra loro le opere della strada e della
regolazione; al comune scopo ed uso di alcuni di
esse, all'ordine con cui debbono succedere le une
alle altre per evitare gravi danni ed crescenti
dipendii; alla comunanza infine dei mezzi di
lavoro, e di sorveglianza; circostanze tutte che
rendono indispensabile che si faccia un appalto
solo delle due categorie di lavoro, e che si affidino
entrambe alla medesima amministrazione ed
direzione; il quale partito è anche conforme ad
una delle condizioni ragionevoli e giuste che
erano state poste da tutti i Consigli Comunali
della Valle di Polcevera nel dichiararsi annienti
nel concorso alla spesa. Ma da qui scaturisce
un'altra necessità; quella cioè che lo Stato
anticipi la somma intera, come veniva dai
Consigli stessi richiesto. Perché non potendosi
procrastinare le opere e dovendosi dar loro
quella sussistenza che è propria dell'arte impe-
= riosamente prescrivono, e' pur d'uopo che
anche i lavori attinenti alla sola regolazione
del torrente non solo tengano dietro con pari
celerità, ma che in parte siano proposti a molti:

fra quelli che spettano propriamente alla strada ferrata
e siano fruiti prima di quelli, per la qual cosa
rendesi indispensabile di erogarsi in un breve periodo
tutta la somma occorrente per le opere di pura nego-
lazione. Or ciò costituirebbe un aggravio insopportabile
alle Comunità ed ai possidenti privati, perche' sotto
cose esposte risulta che ammessa pure, come il
Ministero confida, che non si neghi al Consorzio
il sussidio proposto dalla Commissione del Febbrajo
1849 che e' pur equo in vista del vantaggio che
dalla divisa opera trarrà l' Erario, tanto diretta-
mente pel maggiore prodotto della strada ferrata,
come indirettamente per l'arricchirsi di quel paese;
ammesso, dico, che si accordi questo sussidio, appar-
rebbe evidente prima che questa somma a erogarsi
assunderrebbe a £ 944,650. E bene e' vero che
la maggior parte di questa somma cioè £ 505,000.
sarà recuperata, vendendo gli acquisti fatti sul
lotto del torrente, e che la spesa reale che gli
interessati debbono sostenere si ridurrà a £ 439,650.
come già sopra si disse; ma in primo luogo, benchè
questa somma sia di gran lunga inferiore al
beneficio, non è possibile d'importarla in un tratto;
in secondo luogo poi non è a sperarsi di poter
vendere i terreni d'acquisto con profitto se non dopo
compiuti i lavori e bonificati i terreni medesimi.
Quindi lo sborso immediato da farsi nel corso dei
lavori stessi sarebbe pur sempre di £ 944,650. Ciò
dimostra l' assoluta necessita' che venga dallo Stato,
se si vuole la bella opera, anticipata tutta la spesa,
ed avudato un conveniente periodo d'anni perche'

gli interessati la rifondano nelle (Regie Casse): e) questa e' un' altra fra quelle convinzioni giuste e ragionevoli che veniva domandata dai Consigli Comunali.

Fissato il convenuto periodo per la rifusione della somma, quanto alla distribuzione fra gli aventi interesse, siano Comuni, siano particolari, provvede il Regolamento 1817, il quale se non e' sufficiente nel caso nostro per dare al potere esecutivo la facolta' d'istituire il Consorzio esattivo, segna pero' i giusti e positivi principii, coi quali, una volta che il Consorzio sia legittimamente costituito, debba distribuire fra i consociati la spesa dell'opera.

La soluzione della seconda questione che condusse a dimostrare la necessita' che il Governo assuma esso l'esecuzione di tutti i lavori e ne anticipi la spesa, trae suo come immediata conseguenza anche la soluzione del terzo quesito, in qual modo cio' convenga meglio disporre dei terreni d'acquisto. Se infatti il Governo anticipa tutta la somma perche' il Consorzio non e' in caso di erogarla nel breve tempo dei lavori, ed anticipa cosi' anche il valore assegnato ai velli acquistati e' evidente che questi restano a lui come compenso di una parte dell'anticipazione suddetta. Il che puo' anche tornare ad utilita', imperocche' non pressato il Governo di venire alla vendita di quei terreni, potra' attendere di averli avviati alla bonificazione mediante la coltura.

Ora resterebbe a stabilire il periodo entro il quale

sarebbero obbligati gl'interessati a pagare la somma
di £ 439,650..

Il Ministero ha veduto che un conveniente
termine possa essere quello di quindici anni, secondo
il quale ridurrebbesi l'aggravio annuale a
£ 30 mila circa. E nel fissare questo periodo ha
preso esempio e norma da quanto in altra
epoca si fece in Savoia per la regolazione dell'Inno
che è vicina al suo compimento.

In questa guisa sarebbe convenientemente provve-
dute per la esecuzione dei lavori e per loro paga-
menti. Resterebbe solo a stabilire il modo di
distribuire la spesa successiva della manutenzione
delle opere, né ciò potrebbe incontrarsi difficoltà.
Perché quanto alla separazione fra le opere da
mantenersi a carico dello Stato, e quelle a carico
degli interessati, è giusto che si segua il principio
stesso che si sarà osservato nella loro costruzione;
resterebbero cioè a mantenersi dallo
Stato tutti i lavori della strada e delle sue difese
sulla sinistra, oltre alle due opere costruite in via
di sussidio; resterebbero a carico del Consorzio le
spese di manutenzione per l'arginamento della
sponda destra del torrente Polcevera. E quanto
alla distribuzione fra i singoli interessati della
spesa di manutenzione che va ad aggravio loro,
serviranno per sempre le norme stabilite dal
Regolamento 1847 che avranno valso a determinare
esattamente la distribuzione della spesa di prima
costruzione.

Sulle considerazioni e sui motivi sviluppati

finqui è compilata la legge che ho l'onore di
proporvi, o Signori. Riassumendo le cose dette di
sopra io prego la Camera di voler considerare
che con questa legge non si domanda propriamente
un nuovo aggravio del tesoro dello Stato, perchè
rispetto all'importo alquanto maggiore che deriva
dal portare la strada sulla destra del Polivera, ciò
è una immediata conseguenza della migliore o
più vantaggiosa condizione in cui vuolsi collo-
cata la strada. Astrazione fatta delle difficoltà
che opponeva il torrente sarebbe stato incongruente
abbandonare la parte più popolosa e più ricca
della Valle per gettarsi dalla parte spopolata,
passando e ripassando il Polivera, senza punto
guadagnare nella brevità della linea. Quanto al
sussidio che si viene ad avoidare costruendo a
spese dello Stato il Ponte e il muraglione di
destra a S. Francesco che sono le due opere di cui
sopra si fece cenno quest'è invero un aggravio,
ma è un aggravio conforme alle disposizioni dei
regolamenti in vigore. Il Regolamento infatti
del 1817 stabilisce al D.º 71 che i Comuni avranno
ricorso per ottenere il sussidio dello Stato, quando le
riparazioni da farsi ai fiumi e torrenti esigano
lavori sproporzionati alle forze dei Comuni medesimi.
Il nuovo provvedimento che s'invoca stringesi
adunque alla facoltà di fare la suaccennata
anticipazione di L. 944650. cioè per L. 505000
che si recupereranno mano à mano che si
andranno vedendo i fondi bonificati: L. 439650..
che i Comuni restituiranno nel quinquennio.

104

è lo più poter fare l'anticipazione medesima come
il Ministero a chiedersi maggiori assegni di quelli
che sono stati domandati nel Bilancio 1854, perché
in questo Bilancio per il tronco di strada da
Pontedecimo a S. Pier d'Arno è appunto esposta
la somma di $\text{L. } 5,250,000.$, e questa somma
trovasi anzi alquanto maggiore di quella del
progetto definitivo che si stringe a $\text{L. } 5,177,220.$
La legge che si propone non ha dunque, come legge
di sussidio, altro effetto che di autorizzare il Governo
ad impiegare una parte di detta somma in lavori
che hanno bensì uno scopo diverso da quello della
strada ferrata, ma che ne sono inseparabili, e del
prezzo di quali l'Erario verrà in seguito rimborsato.

Torino 26. Nov. 1850

alcoraja

N^o 3.

Progetto di legge
presentato dal Ministro di Agricoltura
nella tornata del 26 g^{no} 1890

Contenzione della strada ferrata lungo
la valle Lancia. Svolgimento della
grande torrente Polcevera per la conten-
zione della strada ferrata lungo quella
valle.