

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 autorizzato a presentare al Parlamento il qui unito progetto
di legge per la modificazione della classificazione delle Strade
di Terrafirma stabilita dal Regolamento approvato colle
Regie Patenti del 29 Maggio 1817 ed è incaricato di
sostenerne la Discussione

Dato a Torino

Vittorio Emanuele

Calongy

Relazione

del
Ministro Dei Lavori Pubblici
sul Progetto di Legge per la modificazione della
Classificazione delle Strade
Stabilita dal Regolamento approvato dalle
R. Camere il 29. Maggio 1817.

Signori Deputati

Le incessanti domande
rivolte al Parlamento ed al Governo da
tutte le parti del Regno per ottenere che
nuove strade Reali siano costrutte, e
tate siano dichiarate alcune di quelle che
ora stanno a carico delle provincie, potrebbono
essere già di per se argomento sufficiente
a far giudicare che il nostro sistema stradale
non adempie al bisogno ognor crescente che
le grandi linee di comunicazione interna
ed internazionale facciano sentire il loro
beneficio più estesamente e più equamente
nella generalità delle provincie.

Ma questo giudizio ottiene
una più sicura conferma dal vedere come
intiere provincie manchino affatto di strade
mantenute a carico dello Stato — come
fra le grandi divisioni del Regno sparse
ed imperfette sieno le comunicazioni a
facilitare le quali dovremmo essere indotti,
oltre che dagli interessi nazionali del commercio
dell'industria, anche da principii di

buona amministrazione e da ottimi riguardi
politici e strategici — come alcuni porti di
mare di non poca importanza non sono legati
all'intero sistema di comunicazioni. Da
alcuna strada Reale — e come finalmente
in un paese che per una estesissima catena
di monti è separato dai paesi vicini coi
quali ha ricognanza di vitali interessi, si
trovano tanto rari gli sbocchi, che traversando
quella catena valgono a rendere sempre più
facili e più intense le relazioni internazionali.

Che se dal giudizio positivo passiamo
al Comparativo raffrontando il nostro sistema
stradale con quello dei paesi vicini, coi
quali abbiamo più analogia per somiglianza
d'ordini amministrativi, e per bisogni e
rapporti commerciali, troveremo innanzi tutto
che in Francia esistevano già fin dal 1833
oltre 25,000 Chilometri di Strade Reali.
Da quell'epoca data un periodo di progresso
affatto straordinario; poiché cominciando dal
suddetto anno furono fatti ^{finché} nel 1836 assegni
speciali alle Strade Reali per 35 milioni;
poi colla sola legge del 14 Marzo 1837
ne fu fatto uno di 84 milioni; con altre leggi
26. Giugno 1837 — 26. Luglio 1839 — 8. Luglio
1840 — 24 maggio 1842 — 2. Luglio 1843 —
5. Agosto 1844 — si assegnarono ancora in
complesso 23 altri milioni. E finalmente
colla legge del 30. Giugno 1845 fu concesso
al Ministero dei Lavori Pubblici un
nuovo fondo di 27,500,000; e ciò tutto sopra
parlare degli assegni separatamente fatti.

per un sistema di strade nei dipartimenti
dell'Orvest che abbracciava le antiche provincie
della Bretagna e della Vandea, e per alcune
altre nel dipartimento della Mosella, per le quali
strade riguardate come specialmente strategiche
furono con altre leggi assegnati fondi per 14 milioni.

Merco questa lunghezza d'asigni tale fu
l'estensione ed il perfezionamento dato in
Francia alle Strade Reali, che nell'anno 1817,
per partire da un'epoca anteriore a quella in cui
cominciano gli ultimi sovratimenti politici di
quel grande Stato, la Francia trovavasi già dotata
d'una rete di oltre 35 m chilometri di Strade
Reali, a cui per la quale rete non mancavano
che alcuni tronchi di mille chilometri circa
in complesso, e si divisavano rettificazioni e
perfezionamenti per altri 12 m chilometri.

Non conviene omettere che il Governo di Francia
intendeva arrivare a questo punto lo sviluppo delle
sue Strade Nazionali. Nell'esposizione dei motivi
che faceva il Ministro dei Lavori Pubblici alla
Camera dei Deputati per ottenere i 77,500,000
Statuti accennati, con i quali si dava la legge
del 30 Giugno 1818, egli rappresentava come a
compiere il sistema generale delle Strade Nazionali
occorrevano ancora 298 milioni, e come per il
fatto del suddetto assegno di 77,500,000 si sarebbe avuto
in progresso di tempo a sostenere la spesa di altri
220 milioni e mezzo. E qui prego la favorevole
considerazione che le somme che andavano successivamente
accordando dal 1833 al 1847, che per qualche si è
adesso, ammontarono a 233 milioni e mezzo, e quelle
che si precorrevano necessarie al perfezionamento degli
anni ^{per l'importo} ~~per l'importo~~ di altri 220 milioni, non
comprendevano punto gli asigni ordinari che si
concedevano per la manutenzione, e quelle riparazioni
di cui ricorreva continuamente il bisogno. Questi
asigni ordinari inseriti annualmente nel bilancio
dei Lavori Pubblici erano stati di 22 milioni
per l'anno 1830, e andarono poi crescendo in corso

in anno, fino a 32 milioni allorati nel
Bilancio del 1847.

Un grandioso sviluppo di Strade Nazionali
ne concessero pure una notevolissima nelle Strade
Dipartimentali. All'epoca stessa del 1847 a
cui ci siamo riferiti, la Francia era dotata
di 43 /m chilometri di questa categoria di
Strade, ed aprire le quali le Amministrazioni
locali erano tanto più incoraggiate, quanto
che coll'entrarsi della rete delle Strade Nazionali
sempre più fucili e meno lunghe diventavano
le linee secondarie per viciata a raggiungere

Infine dopo che le R. Patenti
del 29 maggio 1817 dichiararono Reali le
poche linee che trovansi specificate nel
Regolamento annesso alle Patenti medesime,
~~patro~~ maggior incremento ^{non} ebbe questa
principale rete di Strade. ~~Passarono~~ lunghi
anni di profonda pace, durante i quali nei
paesi vicini di Francia, e del Regno Lombardo
essa ampliavasi con crescente sviluppo, senza
che nel nostro ottenesse alcun aumento; onde per
quanto riguarda l'estensione delle Strade Reali
ci troviamo attualmente a quel punto stesso al quale
eravamo ~~trant~~ ^{trant} anni fa.

Ora il Piemonte considerato nella sola
parte di terraferma, esclusa cioè l'Isola di
Sardegna, la quale è in condizione affatto
eccezionale per la sua posizione geografica, ed è
stata dotata già d'un più largo sistema di Strade
Reali, è Piemonte, divisa nella sua superficie
la decima parte della Francia. Una minore
proporzione si riscontra nella popolazione dei
due paesi, poiché quella di Francia non è
che otto volte maggiore della nostra. Ma se
si paragona invece l'estensione delle Strade
Nazionali nell'uno e nell'altro Stato,
la proporzione è di gran lunga maggiore.

È se non quello portato dall'Editto
11. Marzo 1825 in favore delle
linee da Genova alla Toscana,
da Chambéry a Sinerro, l'esclu-
sione la quale dalla rete delle
Strade reali, non stata un
agente contraddizione alle
disposizioni del R. Decreto
del 1817. Poi

In Piemonte non abbiamo attualmente che
Chilometri 1188 ^{di strade} reali; cioè appena una trentesima
parte delle Strade Reali di Francia; ossia
prendendo norma dall'estensione superficiale
tre volte meno di quello che ~~dovremmo~~ ^{dovremmo} avere
per trovarci in pari grado. Ed a scapito nostro
è pur da notare che in Francia vi sono fiumi
e canali che offrono una sicura e perenne
navigazione per ben 4000 Chilometri; e che
in Piemonte questo genere d'interne comunicazioni
se non può dirsi che manchi intieramente, si
limita più a corsi d'acqua così brevi, saltuarii,
ed imperfetti che poco vantaggio possono recare
al Commercio.

L'infirmità nostra è pur grande per
rispetto alle Strade provinciali sebbene in
minor grado. Noi abbiamo chilometri
3413 di questa categoria di Strade; cioè
poco meno di un dodicesimo di quelle di
Francia, anziché un trentesimo, come avviene
nelle Strade Nazionali. Disparità notevolissima
che a giudizio nostro dimostra oggior più la
insufficienza dello sviluppo dato tra noi alle
Strade Reali; la quale costringe le provincie a
sopperirvi per quanto le forze loro economiche
lo consentono, estendendo riammaggiormente
le Strade provinciali.

Un paragone è molto più sconsigliato
se noi gettiamo lo sguardo sulla vicina Lombardia.
In quell'estensione di chilometri quadrati 21,500,
cioè di soli $\frac{2}{3}$ circa della superficie del
Piemonte, troviamo una rete di Strade reali
che sotto le varie denominazioni di Postali,
Commerciali e Militari, sono tutte mantenute.

Dallo Stato, e presentano uno sviluppo di
Chilometri 2867, che è quanto dire circa
due volte e mezzo e più che in Piemonte
assolutamente, ed in proporzione di superficie
sei volte e un quarto di più. È vero che
in Lombardia non esiste una speciale
categoria di Strade provinciali: ma invece
c'è una vastissima rete di ottimi Strade
costrutte dai Distretti Amministrativi, e
da Consorzi, e talvolta da Comuni isolati,
e così ben ripartite che poco o nulla lasciano
a desiderare, e che unite alle molteplici Strade
dello Stato presentano un complesso che non
ha l'uguale in alcun altro paese dell'Europa
Continentale. È anche qui da considerare
che la Lombardia è ricchissima di canali di
navigazione e di fiumi navigabili, e tali
mantenuti a spese dello Stato, che tutti insieme
sommano a più di 900 chilometri; oltre ai
molti laghi su cui si esercita una navigaz.
assai florida.

È stato da taluni supposto che il difetto
di Strade Reali in cui vorremmo derivare dal
una mala applicazione del Regolamento del
1817, che non siensi cioè costrutte e mantenute
a spese dello Stato tutte quelle Strade che,
secondo le definizioni e i caratteri assegnati
dal Regolamento medesimo, dovrebbero
essere riguardate come Strade Reali.

Contarsi, per esempio, e a alcuni, e già
più volte si è stato tenuto discorso a questa
Camera e fatto argomento di petizioni al
Parlamento, che tutte le Strade per le quali
si va ad un foite, dovrebbero essere messe

(...)

6

nel novero delle Strade; form perché nel Regolamento è disposto che come tali sieno riguardate quelle che interessano lo Stato rispetto alle relazioni Militari. Ma questa condizione non è abbastanza adempita dalla sola circostanza che sulla Strada, od in prossimità di essa, si trovi un forte. Non basta che una Strada sia battuta da convogli militari che vanno e vengono da un forte per dichiararla ^{Strada} militare, giacché a questi convogli è naturalmente libero, come a tutti gli altri, l'uso d'ogni strada pubblica qualunque ne sia la classe. La disposizione della legge si riferisce evidentemente alle Strade Strategiche, cioè a quelle che interessano altamente la Difesa dello Stato, facilitando l'attuazione di un ben ordinato piano di guerra, e procurando modi di Difesa o di attacco più sicuri, più pronti, e più inflessibili. E sotto questo punto di vista non par dubbio che abbia a considerarsi come nazionale una Strada che interessa lo Stato per riguardi Militari, quantunque serva nel tempo stesso al commercio e ad altri interessi sieno pur locali. Dei territorii attraversati, imperiosamente si può sicuramente affermare che in un paese in tutta la sua estensione aperto, popolato e industrie, non avverrà mai che una lunga linea Stradale sia esclusivamente strategica, e non giovi insieme ad altri usi sociali.

Secondo questi principii si sono aperte in Francia a spese dello Stato tante Strade militari che pur giacciono eminentemente ad dipartimenti attraversati e vicini; come sono specialmente quelle della Bretagna e della Vandea sovrannate; in Lombardia furono così aperte le Strade dello Stelvio; della Palmanova pel passo del Erenal; Dei Tappulli d'Aprica; della Val del Chiese Del Lago d'Isoro; per tacere d'altre che tutte si doveano a proprietà alle oggettive valli che percorrono. Ed è fondato principii medesime

che dovrebbe intendersi di applicarsi la suscettività
disposizione della legge del 1817.

Altri hanno riguardato come difettose
le suddette definizioni e caratteri assegnate
alle Strade Reali nel Regolamento 1817, avvisando
che con alcuni di essi si venisse a stringere
troppo la categoria delle Strade Reali, con altri
in si ampliasse di soverchio; e che volendo più
correggere questi difetti nell'applicare le
disposizioni generali del Regolamento sudd.,
si venisse a porsi con esse in aperta contraddizione,
onde ne risultasse un sistema Stradale incompleto
difettoso, ed ingiusto nella sua ripartizione.

Il Ministero riconosce in gran parte
fondate queste censure; ma è lungi dal credere
che l'insufficienza o la mala ripartizione della
attuale rete di Strade Reali provenga da un originario
vizio del Regolamento; né che si possa con un
Regolamento nuovo, o con nuove definizioni
e indicazioni astratte di caratteri proprii
delle Strade Reali, aver norme certe per ampliarle
e modificarne il sistema. Che se si volesse
degnare come Strade Nazionali quelle che sono
utili al commercio ed all'industria della generalità
dello Stato, si riuscirebbe difficilmente a trovare
una Strada a cui questa generalità non potesse equi-
vamente contribuire da molte provincie.

Una ben ordinata rete di Strade Nazionali
deve adempire a due condizioni: la prima è
di comprendere tutte quelle principali linee
che esercitano la più diretta e maggior influenza
sugli altri interessi dello Stato, sia nel rispetto
del grande commercio, sia nello strategico, sia
nel politico e nelle relazioni internazionali:
la seconda di essere estesa e distribuita in tal
guisa, che le altre linee che la compongono
non sieno individualmente considerate
non possa darsi che ciascheduna se da

utile al Commercio ed all'industria generale,
questa generale utilità però ridotta dal
loro complesso, o sia scolta ed egualmente
ripartita in tutto il paese).

Nella Distribuzione attuale delle linee
di Strade Reali queste due condizioni è
lungi che siano soddisfatte. A riconoscere
che non lo sia la prima, basti considerare
che non furono classificate fra le Strade R.^{le}
alcune delle linee che più intersecano il
commercio internazionale, quali per esempio
l'Strada da Susa a Cesena
ed al Monzino, che mette in relazione il
centro dello Stato coi dipartimenti Sud-
Est della Francia — quella della Valle
d' Aosta che passata la catena del Gran
S. Bernardo mette in comunicazione il
nostro Stato, immediatamente col Canton
Vallese, per di là coi Cantoni Occidentali
della Svizzera, per tacere d'altre: ne furono
alcune strade eminentemente strategiche, come
è quella *in* altri tempi anzi inconcepibilmente
avversata dal Militare, ed ora invece giustamente
dal Ministero di Guerra reclamatissima, che
per il passo del piccolo S. Bernardo mette
in comunicazione la Valle d' Aosta colla
Carantasia: ne si vide persino, nello stesso
rispetto strategico, alla costruzione di ponti
di struttura naturale sulla linea difensiva
del Ob; fra i quali ^{il Ponte} è nello stato attuale delle
cose desideratissimo quello di fronte alla città
di Chivasso, che tanto gioverebbe ad agevolare
le operazioni di guerra coordinate alla linea
difensiva suddetta. [E per convincermi come
male l'attuale rete di Strade R. Reali risponda
alla seconda delle supposte condizioni

3

Basti sperare che mentre alcune Province
si trovano in tutta la loro estensione
attraversate da una o più Strade Reali, altre
non godono il beneficio di queste. Strade
nemmeno per un ramo che congiunga
la Città Capo luogo alla rete generale, e
devono perciò compiere e mantenere a spese
proprie, come Strade provinciali, tutte le Strade
loro: tali sono - p. e. in Savoia il Faucigny,
la Carantasia, ed il Chablais che siede
la Strada di l'Empione conere - come Strada reale
finché s'è dai confini dello Stato verso Braga
e non riprendere tal carattere quando vi rientra
a S. Genolfe = nella Liguria le provincie di
S. Remo, di Oneglia, Savona ed Albenga =
in Piemonte la Comunità la provincia di Casale,
quella d'Alba, d'Aosta, ed altre ancora.

Le Strade ferrate sono poi venute a
recare un gran mutamento nella condizione
generale delle comunicazioni. Ma benché
dal migliorarla nel rispetto dell'equa ripartizione
dei vantaggi, e nella proporzione dei pesi
incombenti alle provincie, hanno resa tale
condizione più ingiusta, e rispettivamente
più grave. Imperciocché essendo naturale che
le ferrovie si sviluppassero più prontamente
e più estesamente dove il maggior movimento
commerciale si era già determinato, o dove
il paese per la sua natura dal suolo offeriva
maggiori economie e sicurezza di costruzione,
in generale dove l'esercizio prometteva
maggiori lucri al capitale impiegato,
avvece che ne fossero di preferenza
arricchiti quei territori medesimi in cui
esistevano già Strade Reali. Di questa

che mentre alcune Province godono il vantaggio
delle une e delle altre, altre restano per sempre
prive di Strade Statali non vedono stabilirsi,
ed alcune fra esse non hanno prospettiva di
vedersi mai stabilire, Strade ferrate.

Il Governo del Re ha dovuto
convincersi che sia ormai giunto il momento
di recare qualche radicale rimedio a questa
perturbazione d'interessi locali, e di far ragione
ai giusti e vivi reclami di tutte Province.
E questa sua convinzione fu avvalorata dallo
esempio che si dava in paese sul cui sistema
Stradale si è spaurialmente informato il nostro.

Luigi e Napoleone nel suo messaggio alla
Assemblea Nazionale del 1852, quantunque,
come abbiamo sopra osservato, la rete delle
Strade Nazionali abbia in Francia una
estensione tanto maggiore della nostra anche
osservata la proporzione fra i due paesi,
Luigi e Napoleone dichiarava que les crédits
destinés à l'achèvement et à la rectification des
routes nationales sont trop restreintes pour permettre
de doter de communications plus faciles les
contrées, qui à raison du relief et de leur sol, n'ont
pas été comprises dans le réseau des chemins
de fer et des canaux. Dans le budget de 1852
je vous demande les moyens d'améliorer cette
condition, en la mettant d'accord avec la justice
distributive.

Se lo Stato delle nostre finanze fosse
più florido il Ministero non esisterebbe, o
Signori, a proporvi il più semplice e più
sicuro rimedio alla lamentata insufficienza

Di ineguaglianza di riparto del nostro sistema
Stradale: e questo rimedio consisterebbe nel
dichiarare Reali, e nell'assumere imme-
diatamente a carico dello Stato un buon
numero di Strade provinciali già costrutte
o in costruzione, e di compiere altre che
non sono finora che in progetto, ma che sono
dotate di più evidenti caratteri per meritarsi
l'essere come Strade Reali classificate.

Ma non consentendo per ora la
condizione dell' Erario di aggravarsi troppo,
nemmeno le spese che in ultima analisi si
sono produttive per la grande efficacia loro
a promuovere la ricchezza del paese, egli
ha dovuto limitarsi a studiare invece un
partito che mirando ad estendere le nostre
comunicazioni interne ed internazionali, ed
a togliere le più manifeste anomalie e mancanza
di giustizia distributiva, provvisoriamente
colta riduzione di spese da cui sono attualmente
caricate, un compenso a quelle che dovrà in
seguito sopportare.

Abbiamo notato come l'introduzione
ed il crescente sviluppo delle Strade ferrate,
abbia messo in maggior evidenza l'insufficienza
della nostra rete di Strade Reali, ed abbia
aggravato e tenda ad aggravare ogni più
l'ingiusta loro ripartizione. Il Ministero
ha dunque stimato che a por riparo a questo
doppio inconveniente si debba ricorrere con due
provvedimenti. Il primo consiste nel fare
che l'Erario Nazionale conceda con larghi
sussidii a compiere, e poi a mantenerle

alcune strade delle quali non può essere
contraddetta l'utilità nell'interesse general
dello Stato, e che sarebbe non men che ingiusto
^{pretendere che venissero}
^{rispettate dalle sole ferrovie delle Province;} nel
dichiarare parimenti Reali altre Strade
che insieme con queste, e con quelle che sono
già attualmente come Reali classificate,
surgano a compiere un ben coordinato sistema
che diffonda colla possibile equità il beneficio
di sicure e buone comunicazioni delle provincie
fra loro e coll'Estero.

Il secondo provvedimento consiste nelle
escludere dalla classe delle Reali tutte
quelle strade ordinarie che, correndo parallelamente
a linee di strade ferrate, hanno per tutta ogni
maggior importanza, sia che si vengano a diramare
isolatamente, sia e più ancora ad rispetto
degli interessi generali, e nel sistema complessivo
delle comunicazioni.

Non ad determinarsi all'or della
esclusione il Ministero ha creduto doverse
stabilire Distinzioni alcuna fra le Strade
Reali publiche correndo parallelamente piuttosto
alle ferrovie costruite a carico dell'Erario
Nazionale, che a quelle che invece sono state
concesse all'industria privata. Il Ministero
consenziente che lo induce a proporre un tale
provvedimento si è, che quando una Strada
ordinaria è avvertata da una ferrovia, si
può star certi che nessun transito importante
né di persone, né di mercanzie si farà
più a grandi distanze sopra di essa; e per
quanto si possa credere di vederla tuttavia
notevolmente frequentata, ciò non avverrà

che per viaggi e trasporti da punto a punto,
e per piccole distanze, sia per soddisfare a
relazioni commerciali, agricole e sociali di
ogni maniera fra paesi vicini, sia per la
opportunità che essa offre di accedere a questa
o a quella stazione dall'altre Strade ferrate.
I quali vantaggi sono d'interesse assai
ristretto, nè possono far riguardare come
Nazionale una Strada per cui ad essi
soddisfa. A quest'argomento vale, e
evidentemente tanto se s'applichi al caso
di Strade ferrate costrutte dallo Stato,
come se a quello di Strade ferrate concesse
all'Industria privata: la condizione delle
Strade ordinarie che corrono ad esse parallele
per ^{questo} ~~non~~ tutto, esse offrono pur sempre
di servire ad un traffico molto esteso ed
al movimento delle persone a grandi distanze.

L'escludere dalla classe delle
Reali le Strade ordinarie che corrono
parallele alle ferrovie, reca all'Esercizio
Nazionale una grande economia, e gli
procaccia così il modo di studiare gradatamente
la rete delle Strade Nazionali ad altrettanta
importanza di esse, e di togliere ad un tempo la
notata ingiustizia di ripartizione, che rende
di presente questa rete vantaggiosissima
per alcune provincie, e di assai poco benefica
per tante altre.

Le spese annuali per l'ordinaria
manutenzione ammontano a £ 5,319,746. —
se si aggiungano le spese richieste da
maggiori spargimenti di ghiaie, dal
~~con~~sequente maggior impiego di giornalieri

e riparazioni d'opere d'arte di cui riuorre
continuamente il bisogno, la detta somma
si può far ascendere a L. annue 1,400,000. —
pur senza che si verificano eventi straordinari;
Sgravando l'Amministrazione da
questo servizio, mano a mano che le Strade
ferrate si andranno estendendo, questa spesa
si ridurrà dentro limiti molto ristretti, perchè
a piccol numero si riducono le Strade Reali,
che fanno parte del presente sistema per
le quali non vi sia incertezza o grandissima
probabilità di vedere nel periodo di non
lunghe anni stabilivise parallelamente
Strade ferrate.

Ne conviene darsi a credere che di
tanto peso di quanto si solleva l'Erario
Nazionale abbiano a venir gravate le
Province. E di per sé evidente quanto
più facile e più economico sarà il
mantenere una Strada ordinaria allorchè
verrà aperta all'esercizio una ferrovia che
le corra parallela, di quel che lo fosse
per lo innanzi. Le Province basteranno
le spese al puro bisogno che sarà tanto
minore quanto che le Strade Reali non
faranno loro consignate che l'anno successivo
a quello in cui si compiono le ferrovie,
e che la manutenzione dell'ultimo anno
continuando a stare a carico dell'Erario
senza diminuzione d'assigni, la Strada
si troverà in uno stato sufficiente per il
limitato transito locale a cui sarà consacrata.

Egli è vero che il sollievo che si
provvisa attualmente all'Erario sumera

col progredire degli anni per due ragioni: la prima cioè perché col progetto di legge si addossa allo Stato il carico di concorrere per metà nella spesa necessaria al compimento ed all'apertura delle nuove Strade che sarebbero dichiarate Reali; e la seconda perché la manutenzione di queste Strade compiute che sieno, sarà sostenuta a spese della Nazione. Ma in primo luogo è da riflettere al grande beneficio che il più vasto ed equamente ripartito sistema di comunicazioni richiama al paese; in secondo luogo che il sollievo si fa sentire immediatamente e viene opportunissimo nella condizione attuale delle nostre finanze, mentre invece le spese dipendenti dalla costruzione delle nuove Strade Reali si distribuiranno in una più o men lunga serie d'anni successivi, e sarà in arbitrio del Parlamento moderarle secondo che le circostanze lo domanderanno e lo consentiranno le forze delle provincie che collo Stato concorrer devono nelle spese suddette. Oltre ciò da considerare che la manutenzione delle nuove Strade Reali riuscirà meno grave di quella che esigono le antiche Strade che andranno mano a mano sottraendosi al carico dello Stato: e ciò per più motivi; il primo cioè per il minore loro sviluppo; (*) il secondo per la natura del suolo che nella generalità delle nuove Strade che come Reali si propongono,

(*) Quelle che ~~sortiranno~~^{sortiranno} alla manutenzione a carico dello Stato sommano a Chil. 915. 00
 Quelle che saranno nuovamente aperte " 732. 00
 Differenza Chil. 183. 00.

67

offre minori difficoltà, e più facilità d'aver
materiali a buon patto e di buona qualità;
il terzo perchè le nuove Strade medesime
subbene molto importanti; non saranno mai
battute da un carrozzone pari a quella che
sopportavano le antiche Strade prima che le
ferrate si aprissero aperte; quarto finalmente
perchè le provincie applicando le spese ad
altre linee andranno estendendo le Strade
provinciali, nel mentre stesso che andranno
pur migliorando, ed estendendosi le Strade
consortili e comunali; e dalla moltitudine
di queste vie di comunicazione ne verrà una
diminuzione di transito sulle Strade Reali.
Equista è infatti una delle ragioni per le quali
in Lombardia la manutenzione delle Strade
Reali è meno gravosa che in Piemonte, e
perchè ivi la grande moltitudine di ottime
Strade procurando deviazioni ed accorciamenti
in tutti i sensi, fa che le Strade reali ne
ottengono un notevol sollievo, principalmente
in alcune Stagioni.

11

Ne gli articoli 4.º 5.º e 6.º Del progetto
di legge, che il Ministero ha l'onore di sottoporre,
sono annoverate quelle principali Strade che
sarebbero ancoramente classificate fra le reali,
ed il Ministero crede che alla perfetta cognizione
che avete, e Signori, delle linee su cui si stabiliscono
le più attive relazioni interne ed internazionali
del paese, non meno che di quelle che sono
coordinate alla difesa dello Stato basti
l'accennare perchè riconosciute l'alta importanza
loro, e la giustizia delle insistenze e vice

12

ormande fatte ora da questa ora da quella Provincia;
per ottenere la proposta l'addeffazione.

W. Art. 8.º sono annoverate quelle meno
importanti linee che per come Reali si
dichiarano per sime. alla rete costituita sia
da questa classe di Strade Ordinarie, sia dalle
Strade ferrate; quello sviluppo che è necessario
perchè tutto lo Stato ne parturipi i beneficii,
facendo che nessun Capo luogo di Provincia
resti privo d'un ramo di Strada ordinaria
o ferrata che lo metta in pronta e facile
comunicazione colla rete medesima. Intorno
alla quale disposizione della Legge vult
notare che il Ministero ha osesso di farne
applicazioni a quelli fra i detti Capì luoghi
di Provincia, i quali quantunque non ancora
legati alla rete generale suddetta con diramazioni
di Strade ferrate, hanno però la prospettiva di
riunire tra breve a questo intento. Perio
non vi si è compresa la Strada da Firenze a
Chivasso perchè la concessione d'una Strada
ferrata su questa linea è implicitamente
compresa in quella della Legge 11. Luglio
1852 sulla ferrovia da Torino a Novara =
non la Strada da Biella a Sonthua di
cui il parlamento ha già decretata la concessione
= non quella da Casale a Palauca che
fa parte della concessione della ferrovia dal
quest'ultima città a Ivrea approvata dal
Parlamento approvata = non quella da Aquila
ad Alessandria perchè questa costituisce una
delle linee per la cui concessione è affoggettato
il progetto di legge per congiungere le nostre ferrovie

con quelle di Ducati = non quella da
Saluzzo a Savigliano perché per la costruzione
di un ramo di ferrovia fra queste due Città
un progetto è congiunto, ed il Ministero spera
in breve concludere trattative preliminari
colla Società di Cuneo per la sua esecuzione =
non finalmente quella da Alba ad Asti
per la quale furono fatti studi e avanzate
domande per una concessione di Strada ferrata
che si stenderà a tutta la linea fra le strade
ferrate di Cuneo e di Bra... e quella dello
Stato alla Stazione di Asti, seguendo la
naturale apertura della valle del Canaro,
che ne offre un tracciato facile e di non grave
dispendio. E sarebbe inopportuno, contrario
anzi al principio della legge, e senza scopo
sufficiente, dichiarare ora Strade Reali e
corrispondenti buccie di Strada Ordinaria
quando più riguardarsi prima l'epoca in
cui dovrebbero essere esclusi perché vi
correranno veline Strade ferrate.

Nell'Art. 2° sono descritte le Strade
che esprimeranno di essere classificate tra le
Reali sin dal principio dell'anno 1855
non meno che quelle che esprimeranno d'essere
nel 1856.

È prendendo a valutare la diminuzione
che si otterrà nella spesa di manutenzione
si trova che essa ascenderà a £ 547,624
fin dal 1855, e diverrà di £ 683,660
cominciando dal 1856; alla quale somma
aggiungendo quella delle riparazioni straordinarie,
ma inevitabili, e continuamente ricorrenti;

la totale economia nell'anno 1855 sarà
di £ 561,355; e nell'anno 1856 di
£ 717,843.

Questa economia andrà crescendo di
giusta, che quando si saranno compiute le
Strade ferrate da Susa a Chambery ^{Das Chambéry}
ai confini di Francia e di Genova, e quella da
Alessandria al confine Piemontese (omettendo
pure di parlare d'altre Strade accosto alle
quali è meno probabile o molto lontana
l'epoca che si possano stabilire ferrovie)
l'economia annua ascenderà a £ 1,113,070.

Le Strade Reali nuove costrutte con norme
di giusta economia, siccome è prescritto dall'Art. 9.
della legge, imporranno in numeri notevoli
di £ 9,000,000. Questo calcolo è fatto per le
principali proposte in base di progetti definitivi, e
nel resto sopra piani d'avviso, o con valutazioni
di spesa proporzionate alla lunghezza delle linee
ed assegnate con conveniente larghezza di calcolo,
ma pur sempre nell'intendimento che i lavori
provvedano con solidità, e i tracciati procurino
un sicuro e facile transito senza più mai
scostarsi dal principio che in cotale specie
debbesi stardersi ogni superfluità non solo
nel decorare, ma ancora nel nicciare ad una
condotta di via che ecceda il suo bisogno
del transito, il quale vuole agerarsi soltanto
in giusta proporzione colla sua importanza.
Dovendo adunque lo Stato concorrere per la
metà della spesa, il suo carico si ridurrà
a £ 4,500,000; ma come dissi si è avvertito
questo carico si distribuirà sopra una più



o una lunga serie d'anni secondo che lo consentirà il nuovo e più florido stato delle nostre finanze. Mi unisco po. e. che tutti i lavori si compiano nel giro d'anni otto, l'annua spesa erariale, supposto che si facesse ogni anno un eguale assegno, sarebbe di £ 562,500, e sarebbe fin da principio coperto dal Divario compensata dall'economia fatta nelle mantenzioni. Che se invece farmo assigui più limitati nei primi anni riservandoci di farne di più larghi a quell'epoca in cui una miglior condizione economica lo consentirà, riusciremo a conciliare insieme i due fini generalmente desiderati, di promuovere fin d'ora l'apertura ed il compimento di strade importanti, e per le comunicazioni e per le internazionali, e di recare all'Erario una notevole sollievo nei primi anni, in cui tanto è raccomandata l'economia. Seguendo appunto il quale principio il Ministero si limita a proporre nel 1855 per le nuove Strade reali una somma d'assegno, che non supera le £ 340,000 - e lascia ancora fare una economia di oltre £ 200,000 sull'ordinario bilancio per la diminuita spesa delle mantenzioni. E se assigui non maggiori si facessero nel 1856, la economia in quell'esercizio ammonterebbe a £ 380,00 circa.

Qualunque poi sia per essere la misura di questi assigui degli anni susseguenti:

avaria per sempre, che congiunti i lavori si
saria dotato il paese d'un più esteso sistema
di strade, non solo senza aggravare in seguito
le finanze d'una spesa maggiore per la loro
manutenzione, ma anzi facendo un notevole
risparmio in confronto della spesa attualmente
per questo titolo sostenuta.

Con questa nuova legge il Ministero
si limita a recare utili e giustamente
reclamate modificazioni all'attuale classifi-
cazione delle Strade Reali senza mutare
radicalmente la vigente legislazione nella
materia, che sarebbe stato non solo superfluo,
ma intempestivo divisamento, ed avrebbe tratto
suo quegli inconvenienti che quando si tratta
della questione d'affari in cui la parte tecnica
è preponderante sono inseparabili dal Sorrocin
ad un tratto per troppo amore d'innovare un
sistema da lunghi anni stabilito, e che
funziona regolarmente. Per rimedio agli
difetti fatti palesi dall'esperienza, e che sono
conseguenza delle mutate circostanze e di
desiderati bisogni, è in siffatte gestioni miglior
consiglio che sostituire un nuovo, che attuato
potrebbe palesare altri e forse più gravi difetti.

Se non che nell'atto che il Ministero avvisava
a modificare l'ordinamento delle Strade Reali
dovea necessariamente modificare anche
quello delle provinciali per ciò che a queste
ne ricorrono aggiunte alcune delle piume, mentre
altre che alla classe delle Provinciali
appartengono subivano la contraria vicenda
egli non poteva tralasciare di volgere il

primario anche alle Strade Comunali, le quali se considerate nell'individualità di ciascuna possono apparire meno importanti; afluono una importanza grandissima quando si considerino nel loro complesso, e nel generale loro sistema. Ed in questo rispetto conviene pur confessare che il nostro paese trovasi in una condizione tristissima, ed in confronto dei paesi vicini molto peggiore di quella che abbiamo fatta parire istituendo il paragone per le Strade Reali e per le Provinciali. La quale triste condizione è una di più deplorabili ostacoli che s'oppongono ai progressi dell'industria agricola di moltissimi territorj cui è impedito di ottenere quel maggiore sviluppo di produzione, del quale sarebbero suscettibili, perchè manca loro lo spazio delle proprie derrate sui mercati, dove non possono farle concorrere pel troppo alto prezzo cui montano aggravate dalle spese di trasporto: mentre altri territorj che di queste derrate scarseggiano scutono per la stessa ragione il peso della carezza dei generi di prima necessità.

Non è giova sperare che l'estendersi delle Strade ferrate basti a far cessare queste gravi inconvenienze. Poichè non può mai pensarsi che le ferrovie vadano ramificandosi in tutte le direzioni e raggiungano tutti i minori centri di popolazione, così avviene che esse mettano l'importanza relativa delle Strade ordinarie, accrescendo quella delle une

e diminuendo quella delle altre, ma che in complesso il bisogno di Strade ordinarie lungi dal diminuirsi, s'augmenta, per il concorso che si manifesta in ogni senso verso le linee di Strade ferrate; il cui prospero avvenire richiede che si possa andarvi facilmente in ogni stagione. We a questo fine bastano le Strade Reali e Provinciali; e inoltre indispensabile una vasta rete di Strade Comunali.

È vero che in questi ultimi anni notevoli miglioramenti furono rivisti anche a quest'ultima classe di Strade pubbliche, e che loderabilissimi sforzi hanno fatto e vanno facendo alcuni Comuni e da per sé, e sussidiati dalle Provincie e dallo Stato. Ma siamo ancora lontani da quel punto, che la crescente industria commerciale ed agricola, e l'alto grado di civiltà del paese domandano imperiosamente.

Un possente ostacolo s'opponesse a che il progresso delle Strade Comunali sia abbastanza rapido; ed è che la maggior parte dei Comuni, agendo ^{volontariamente} ~~involontariamente~~, mancano di forze; e quelli stessi che sono più ricchi di mezzi non sono incoraggiati a valersene quando reggono da poco loro giova condurre una strada attraverso il loro territorio, se uscite da quello non ne incontrano il prolungamento che li guida a raggiungere la rete delle Strade principali, Sieno Reali, Provinciali, o ferrate.

A questo inconveniente rimedia invero in parte l'istituzione dei consorzi;

ma la nostra legislazione attuale è in questo
rispetto troppo imperfetta e di troppo incerta
applicazione per poterne sperare una estesa
e ben ripartita utilità. Suo punto
togliere nella generalità ai Comuni la
libera facoltà d'aprirsi; è necessario che
si porrida ad assicurare la istituzione di
una categoria di strade il cui bisogno non
è piuttosto sentito da questa che da quella
parte dello Stato, ma si manifesta dovunque.
Ed è nell'intento di soddisfare a questo
bisogno che il Ministero si propone,
O Signori, l'istituzione di consorzii
obbligatori di Mandamento, limitandone
però lo scopo, e procurando, ovunque ancora
manchi, una sicura e pronta comunicazione
che dal Capo luogo di Mandamento vada
a raggiungere la rete delle strade principali.
Ottenuto ciò basterebbero che i singoli Comuni
od agendo isolatamente, od unendosi volon-
tariamente in altri consorzii si procurassero
una strada sino al sudd. Capo luogo (con
cui hanno pur tutti continue e necessarie e
relazioni) per trovarsi compresi nella circoscrizione
generale di tutto il Regno. 21

Gli art. 16-17-18-19 e 20 della
legge contengono le disposizioni relative a
tale istituzione. La Camera riconoscerà
come le circostanze in cui l'applicazione di
queste disposizioni sarà a menomare la
libera facoltà di Comuni di collegarsi
in Consorzio, sieno limitatissime, e come
con esse non si faccia in sostanza se non che

spicuarne, nella parte almeno più essenziale
quella contenute nell'articolo 120 del
Regolamento Stradale del 1817, in quanto
concerne la vigilanza sulle Strade comunali
dei Mandamenti; le quali disposizioni per
non essere abbastanza positive ed obbligatorie
non ottennero infatti mai l'utile scopo a
cui intendono. Oltantochè le prescrizioni dei
suddetti articoli della proposta legge sono
giustificate da motivi di pubblica utilità
e di buona amministrazione. Giacchè il
Ministero è d'avisò che se per troppo timore
di ledere la libertà azione dei Comuni
in questo argomento che ha una così
immediata influenza sulla prosperità del
paese, ci asteneremo dal porre loro alcun
vincolo, vedremo la rivalità e le discordie,
che pur troppo spesso dominano le deliberazioni
Municipali, perpetuare l'attuale disordine
in cui versano le Strade comunali più
necessarie, e ci manteremo in uno stato di
inferiorità in confronto d'altre paesi, di cui
si giovano coloro che ne traggono pretesto
per calunniare la libertà delle nostre
istituzioni.

Quantunque il soggetto della legge assai grave
per sua natura e per gli interessi locali
che vi sono implicati, faccia che il Ministero
si astenga dal domandare l'urgenza
in mezzo a tutti i lavori da cui la Camera
è caricata, egli non può tuttavia dispensarsi
dal raccomandare vivamente, o Signori,
S

che ne sia affrettato quanto è possibile
l'esame e la discussione, non potendosi
senza conoscere la sorte di questa legge
fare alcun positivo riordinamento. Del
bilancio dei lavori pubblici per l'anno
1855.

Progetto di Legge

per
la modificazione della Classificazione
delle Strade di Terraferma
stabilita dal Regolamento approvato
colle Sovrane Patenti del 29. Magg. 1817.

Titolo I°

Nuova Classificazione Delle Strade Reali.

Articolo 1°

Le Strade poste nella classe Delle Reali dalle S. Patenti 29. Maggio 1817. cessano dall'appartenere alla detta classe, ed entrano in quella Delle Provinciali, quando vengono aperte all'uso pubblico pel trasporto delle persone, non meno che per quello delle merci a grande e piccola velocità, Strade ferrate scorrenti nella stessa direzione, e che servono ai principali centri di popolazione cui servono le Strade Reali medesime, e ciò tanto se queste Strade ferrate sieno costrutte ed esercitate a conto e a carico delle S. Finanze, quanto se concepite all'Industria privata, vengano esercitate dai Concessionarii o dalla Amministrazione dello Stato.

Art. 2°

Sortiranno in conseguenza dalla classe Delle Strade Reali, e la loro manutenzione non meno che le opere di riparazione e miglioramento che occorresse in seguito intraprendervi, cesseranno di essere a carico dello Stato, e ricadranno a carico Delle rispettive provincie dal cominciare dell'anno 1855, le seguenti Strade:

3

1.^o Da Corino per Asti ad Alessandria.

2.^o Da Alessandria per Novi a Genova.

3.^o Da Corino per Carignano e Sacigliano
a Centallo.

4.^o Da Corino a Susa.

È a datare dal principio del 1856.

saranno pure della classe delle
Strade Reali quelle:

5.^o Da Corino a Novara.

6.^o Da Novara ad Arona.

7.^o Da Centallo a Cuneo.

Art. 3.^o

Le misure che in progresso di tempo saranno
aperte all'uso pubblico delle Strade ferrate
oltre quelle indicate nell'articolo precedente,
le quali abbiano le condizioni definite
nell'art. 1.^o, le Strade Reali, ordinarie,
parallele, e saranno dall'appartenere alla
Classe delle Reali dal principio dell'anno
solare successivo alla predetta apertura,
e ricadranno a carico delle rispettive provincie.

Art. 4.^o

Sono invece dichiarate Strade Reali:

1.^o La Strada della Val d'Aosta
fra le due Città d'Ivrea ed Aosta.

2.^o La Strada del priolo S. Bernardo
da Aosta per Morgex e Borgo S. Maurizio
e Montiers

3.^o La Strada provinciale da Nizza
lungo il litorale di ponente sino a Savona.

4.^o La Strada provinciale Da Saronno
per Cera e Mondovì a Fossano.

5.^o La Strada Da Cuneo al confine
di Francia nella Valle della Stura s.

6.^o La Strada provinciale Da Susa
per Oula e Lissana al confine francese
sul Monginero.

7.^o Ponte da costruirsi sul 1.^o rimpetto alla
Città di Chivasso per congiungere in quel punto
le linee stradali della destra con quelle della
sinistra del fiume.

Art. 5.

Quando il Canton Ticino abbia intrapresa
la costruzione d'una Strada carreggiabile
dal confine Sardo Svizzero presso Brissago
sul Lago Maggiore sino a Locarno,
sarà dichiarata Strada Reale la Strada
provinciale che diramandosi da quella
ad Sempione va per Pallanza ed Intra
sino al confine suddetto.

Art. 6.

Quando siano definitivamente conchiuse
le trattative aperte coi Cantoni di Naud
e del Vallese per la costruzione a spese
comuni fra i Cantoni medesimi e lo
Stato Sardo, di una galleria sotto il colle
di Menouere nella catena del Gran
S. Bernardo, sarà dichiarata Strada Reale
quella che da Aosta passando per Lignod
ed Estroubles come per la valle del torrente
Menouere sino al confine dei due Stati dentro
la predetta galleria.

Art. 7.

Qgni Città Capoluogo di Provincia che non
si trovi collocato sopra una delle Strade
dichiarate Reali dalle R. Corti del
29. Maggio 1817, o dall'Art. 4° della
presente legge, nè si trovi in contatto di
una stazione di Strada ferrata già esequita,
o di cui sia accordata la concessione, dovrà
essere provveduta di un braccio di Strada
Reale che la metta in comunicazione
colla rete generale delle Strade ordinarie
Reali, o con quella delle Strade ferrate già
compiute, o che stanno per costruirsi, o per
concedersi.

Art. 8.

In conseguenza della disposizione dell'Articolo
precedente, oltre alle Strade dichiarate Reali
dall'Art. 4° della presente legge, verranno
dichiarate Reali le Strade:

1° Da Verello per Borgosia sino a
raggiungere la Strada ferrata dello Stato
o le diramazioni da quella che vi usano
concepiti.

2° Da Bonnerille sino a raggiungere
la Strada ferrata di Savoia secondo il
trattato che le verrà definitivamente
assegnato fra Annecy ed il confine di Ginevra.

3° Da Honon per Douvin sino
al Confine di Ginevra.

4° La Strada provinciale da Albertville
lungo la destra dell'Isère sino al nuovo
ponte di Chamoussat su questo fiume.

Z

5.^o Le Strade provinciali da Bobbio
a Voghera.

Art. 9.

Le Strade che secondo le disposizioni degli
Art. 4.^o e 8.^o della presente Legge, verranno
collocate nella classe delle Reali in aggiunta
a quelle dichiarate tali dalle R. Patenti
29. Maggio 1817, ne costituiranno una nuova
categoria, e saranno costrutte, sistemate
e mantenute secondo quelle norme e condizioni
di maggiore economia che sono prescritte per
le Strade provinciali.

Art. 10.

La manutenzione delle Strade dichiarate Reali
colla presente legge non sarà a carico
dello Stato se non dal principio dell'anno
succeduto a quello in cui esse sieno state compiute.
In tutta la loro lunghezza, mediante l'esecuzione
di progetti approvati dal Governo, sia che si tratti
della loro primitiva costruzione, sia che si tratti
della regolazione ~~dei tronchi~~ dei tronchi che non fossero
ancora sistemati.

Art. 11.

Le opere di nuova apertura di dette Strade dichiarate
Reali colla presente Legge, non meno che quelle
de' loro tronchi non ancora sistemati, saranno
eseguite metà a carico dello Stato, metà a
carico delle Divisioni o Provincie interessate,
unte in consorzio speciale per questo fine.
La circoscrizione dei consorzii di province
e le quote proporzionali di cui ciascuna
provincia sarà caricata, saranno determinate

per Decreto Reale, scelti i Consigli Provinciali,
il Congresso permanente d'Arte e Strade,
ed il Consiglio di Stato.

Art. 12.

Sono tenute ferme le offerte di concorso a cui
prima della promulgazione della presente
legge si fossero obbligati Municipi o Corpi
moralì qualunque per promuovere la
costruzione di tutta o di una parte di
qualunque delle Strade dichiarate Reali
dalla legge medesima.

Se queste offerte provengano da Provincie
che dovranno esse comprese in alcuno dei
Consozj di cui all'Art. precedente, esse
andranno in diminuzione od annullamento,
se le superino, le quote di contributo consorziale
relative. Se derivino da Corpi moralì che non
facciano parte dei consorzj suddetti, le offerte
si porteranno a scario del totale importare
delle opere per le quali vennero fatte.

Art. 13.

Le somme a carico dello Stato da applicarsi
annualmente alle opere di nuova costruzione,
o sistemazione di tronchi di Strade dichiarate
Reali dalla presente legge, saranno determinate
prendendo norma dal grado d'importanza
delle varie Strade relativamente al sistema
generale delle comunicazioni o dall'importanza
dei vari tronchi del sistema, ^{rispetto} ~~rispetto~~
maggiore o minore della medesima Strada.
Cui i tronchi stessi appartengono.

Queste somme saranno ricordate con

una legge speciale, e verranno iscritte Strade
per Strade in apposite categorie del Bilancio
dei Lavori Pubblici per l'anno corrispondente.

Art. 14.

Le Divisioni, o i Consorj provinciali interpellati
nelle Strade per le quali a tenore dell'articolo
antecedente verranno fatti assegnj nel Bilancio
dello Stato, saranno chiamati a fare uguali
assegnj di anno in anno nei loro proprii bilanci.

Se le Divisioni o consorzj di Province
facciano nei loro bilanci assegnj maggiori o
minori di quelli inscritti nel Bilancio dello
Stato, se ne terrà conto per il pareggio nel
fare gli assegnj negli anni successivi; in
guisa che al compimento dei lavori abbia
avuto effetto la disposizione dell'Art. 11.

Art. 15.

Nel Bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1855
saranno fatti per le Strade Reali dichiarate
Regie colla presente legge, gli assegnj seguenti:

1.^o Per la Strada da Ivrea ad Aosta, e
rispettivamente pel tronco da Donnaz sin oltre
il forte di Bard. £ 100,000 -

2.^o Per la Strada del
piccolo San Bernardo, e
rispettivamente per un primo
tronco dal ponte sul Reclus
verso l'Osizio nella provincia
di Carantasia. £ 75,000 -

3.^o Per la Strada da Nizza
a Savona per la costruzione di
ponti sui torrenti che ancor si
passano a guado. £ 60,000 -

A riportarsi £ 235,000 "

Riporto L 235,000 "
 4.° Per la Strada di Valle
 di Mura nel tronco da Vinadio
 in su L 60,000 "
 5.° Per la Strada da Susa
 al Confine di Monginero
 e tassativamente nel tronco da
 Susa ad Exiles L 75,000 "
 6.° Per la costruzione
 del Ponte sul Vò di rimpetto
 alla Città di Chivasso . . . L 75,000 "
 Totale Assegno L 345,000. "

Titolo II.

Ordinamento delle Strade Consorziali di Mandamento.

Art. 16.
 Ogni Capo luogo di Mandamento che
 non si trovi collocato o sopra una Strada
 Reale, o sopra una Strada Provinciale,
 od a contatto d'una Stazione di Strada
 fermata già eseguita, o di cui sia accordata
 la concessione, dovrà essere dotato di un
 tronco di Strada carreggiabile che lo metta
 in comunicazione con una delle suddette
 tre reti di Strade.

Questi tronchi di Strade costituiranno
 una special classe denominata delle
 Strade Mandamentali.

Art. 17.

Le Strade Mandamentali saranno costrutte e mantenute a carico di tutte le fomme del Mandamento unite in Consorzio.

Art. 18.

Il Consorzio Mandamentale per l'oggetto di cui agli articoli antecedenti, è obbligatorio: esso viene costituito dall'Intendente Generale al quale, sentito l'Ingegnere Provinciale, spetta proporre le quote di contributo tanto per la primitiva costruzione, come per la successiva manutenzione, in base dei progetti regolarmente approvati.

Questa ripartizione di quote viene, sulla proposta del Ministero di Lavori Pubblici, approvata per Decreto Reale, sentito il Congresso Provinciale, ed avuto il parere del Consiglio di Stato.

Art. 19.

I Comuni che prima della sanzione di questa legge avevono compiuta od appaltata in base di un piano regolare e regolarmente approvato, una propria strada carrrettiera che li metta in comunicazione diretta colla rete delle Strade Reali o Provinciali ordinarie, o con una stazione di strada ferrata, potranno esimersi dal far parte del Consorzio di Mandamento.

Art. 20.

Nel caso in cui la strada che deve unire un capo luogo di Mandamento colla

rete principale delle strade ordinarie o ferrate, possa adempire allo stesso scopo per uno o più altri mandamenti, si istituisce un solo consorzio di tutti i mandamenti a cui essa serve.

Art. 21.

I Progetti delle Strade Mandamentali, e la Direzione dei lavori di costruzione e di manutenzione, saranno affidati ad ingegneri Stradali nelle provincie ove esistono, e nelle altre ad Ingegneri Civili scelti dalla rappresentanza del Consorzio, ed approvati dall'Intendente Generale.

Art. 22.

I Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici sono incaricati, ciascuno per la parte che li concerne, della esecuzione della presente Legge.

Prospero N. B.

Prospetto Generale della Spesa di manutenzione di tutte le Strade

Denominazione della Strada	Province in cui Discorre	Lunghezza in Metri	Spesa Ordinaria
Strada R. di Milano	Corino	110,373.	133,758 73
	Novara		
	Novara		
Strada R. Di Piacenza	Corino	117,639.	296,635 55
	Asti		
	Alessandria		
	Gortona		
	Poghera		
Strada R. Di Francia	Corino	237,000	255,570 55
	Susa		
	Moriana		
	Ciamberi		
Strada R. Di Vercelli	Corino Jauggliano	249,570.	188,340 40
	Cuneo		
	Vercelli		
Strada R. Del Sempione	Novara	117,269	75,099 99
	Pallanza		
	Ossola		
Strada R. Di Cuneo	Ciamberi	769 83	40,687 11
	Ancey		
Strada R. Di Genova	Alessandria	77,102	252,249 99
	Novi		
	Genova		
Strada R. Di Fenestrelle	Pinerolo	33,048.	16,108 61
Strada R. Di Levante	Genova	130,375	67,295 31
	Chiavari		
	Levante		
No.		1,187,876	4,319,746 11

Reali dello Stato dedotta dal Bilancio proposto per l' Anno 1855.

Spese Straordinarie e continuamente ricorrenti	Totale	Osservazioni
12,000 ..	148,758 73	La colonna Delle spese Ordinarie comprende oltre ai prezzi dei rispettivi appalti anche la spesa di Cantoni, Giornalieri, e altri mezzi d'opera che s'impiegano per la manutenzione di ciascuna strada.
2,000 ..	298,635 55	La colonna semplice comprende le spese straordinarie di natura riproduttiva annualmente, come ricambi di materiali, riparazioni a guasti prodotti da piene e corrosioni di fiumi e torrenti, dalla imperveranza delle stagioni. Per questo titolo non si domandava per 1855 che una lieve somma per la strada di Piacenza rimontata recentemente con giudiciale lavoro sulla sua parte principale. Non si domandava per quella di Genova confidando che fossero acquistati integralmente gli assegni del 1854; e nessuna per l'altre tre strade di minore importanza.
16,000 ..	301,570 55	
11,000 ..	199,340 40	
1,000 ..	75,099 99	
1,000 ..	40,687 41	
1,000 ..	252,249 99	
1,000 ..	16,108 61	
1,000 ..	61,295 31	
71,000 ..	1,390,746 14	

II Prospetto

II Prospetto delle strade che si elimineranno

1854	Numero ordine	Denominazione delle strade	Province in cui discorrono
Strade che si elimineranno dal novero delle Reali incominciando dal 1855.	1.	Strada Reale di Piacenza fra Corino ed Alessandria.	Corino Asti ed Alessandria.
	2.	Strada Reale di Genova	Alessandria Poir e Genova.
	3.	Strada Reale di Sirta fra Corino e Cestallo	Corino Saluzzo e Cuneo.
	4.	Strada Reale di Francia fra Corino e Susa	Corino e Susa

Totale per 1855.

Per gli anni successivi vuoi aggiungere per spesa straordinaria non calcolabile economia negli anni successivi per le strade Reali eliminate nel 1855.

Strada da eliminarsi nel 1856.	5.	Strada Reale di Milano fra Corino e Pavia.	Corino Verelli e Pavia.
	6.	Strada Reale del Sempione fra Pavia ed Orona.	Pavia.
	7.	Strada Reale di Sirta fra Cestallo e Cuneo.	Cuneo.

Totale Diminuzioni che saranno ottenute nel 1856.

Strade che saranno eliminate al compiersi delle relative concessioni di strade ferrate.	8.	Strada Reale di Piacenza da Alessandria per Cortona al confine Parmense.	Alessandria Cortona e Voghera.
	9.	Strada Reale di Francia da Susa a Ciampieri.	Susa, Moriana e Ciampieri.
	10.	Strada Reale di Francia fra Ciampieri al confine francese.	Ciampieri.
	11.	Strada Reale di Genova da Ciampieri al confine Svizzero presso Ginevra.	Ciampieri ed Ornavasso.

Totale Diminuzioni che saranno ottenute al compiersi delle strade ferrate concessi.

negli anni 1855, 1856, e nei seguenti, dal numero delle Reali

Lunghezza in metri (A)	Annua spesa di manutenzione (B)	Spese straordinarie continuamente ricorrenti (C)	Costo della spesa da economizzare nei bilanci 1855, 1856 e in successivi	Osservazioni
M. 94,147	£ 172,989.	£ 2,000.	£ 174,989.	<p>(A) La lunghezza delle costruzioni di strade e dei rispettivi loro tronchi è desunta dalla statistica delle strade Reali pubblicata nel 1849. Dall'Annua Generale dell'Interno, essa comprende le traverse degli abitati.</p> <p>(B) Il costo della ordinaria loro manutenzione è desunto dagli analoghi stanziamenti proposti nel bilancio 1853, e comprende il materiale, le riparazioni ordinarie alle opere d'arte, del salario dei Cantoni, e delle annualità ai Comuni attraversati dalle strade Reali. La spesa annua di manutenzione di ciascun tronco delle costruzioni di strade Reali è desunta dal costo medio di tutta la linea.</p> <p>(C) La colonna delle spese straordinarie comprende quelle soltanto portate nel bilancio 1853, e che si sono potute prevedere sino dal momento della presentazione del bilancio. Per gli altri anni si porta a calcolo una spesa presuntiva ragguagliata sul 5^o p^o di quella della manutenzione ordinaria.</p>
M. 77,102	£ 232,249.99.	.	£ 232,249.99.	
M. 70,237	£ 33,403.72.	£ 14,000.	£ 64,403.72.	
M. 31,912	£ 33,279.62.	.	£ 33,279.62.	
M. 293,398. data nel 1853.	£ 334,624.33.	£ 15,000. £ 13,791.21.	£ 347,624.33. £ 13,791.21. £ 361,553.54.	
M. 23,636.	£ 113,401.33.	£ 3,270.07.	£ 121,171.60.	
M. 28,000.	£ 24,529.37.	1,216.47.	£ 23,346.04.	
M. 12,330.	£ 9,304.90.	463.25.	£ 9,770.18.	
M. 420,584.	£ 683,660.36.	34,183.	717,843.36.	
M. 61,312.	£ 117,257.39.	3,862.87.	£ 123,120.26.	
M. 164,978.	£ 177,904.89.	3,952.24.	£ 186,800.13.	
M. 37,610.	£ 40,336.96.	2,027.84.	£ 42,384.90.	
M. 76,983.	£ 40,687.41.	2,024.37.	£ 42,721.78.	
M. 740,467.	£ 1,060,067.01.	£ 33,003.32.	£ 1,113,070.33.	

III Prospetto.

Provincia d'Arezzo.

Opere di miglioramento in alcuni tratti imperfetti della lunghezza complessiva di 9. kil. circa - Spesa presunta nel ragguaglio di L. 10 per kil. - - - - - L. 90,000.

Provincia d'Aosta.

Tronco da sistemare nelle adiacenze di Bard e Donnaz di M^{te} Lele. - Spesa necessaria secondo il progetto definitivo Quallini. - - - - - L. 400,000.

Altro tronco da sistemare della lunghezza complessiva di kil. 15. - Spesa presunta secondo i calcoli dell'ingegnere Quallini. - - - - - L. 450,000.

Provincia d'Aosta.

Tratto a sistemare o riparare.

Tratto Aosta e Villeneuve, diverse tratte saltuarie di M^{te} 5250. - Spesa presunta secondo i calcoli dell'ingegnere Quallini. - - - - - L. 100,000.

Tratto Villeneuve ed il Ponte d'Equiliva, escluso quello che è già in lavoro, e per cui la Divisione d'Arezzo ha gli occorrenti fondi in bilancio. - - - - - L. 190,000.

Altro tratto tra Equiliva e S. Didier, secondo i calcoli dell'ingegnere Quallini. - - - - - L. 20,000.

Tratto S. Didier ed il piccolo S. Bernardo, strada mulattiera da sistemare per l'estensione di M^{te} 15094. - Spesa definitiva secondo il progetto Quallini. - - - - - L. 770,000.

Provincia di Carantasia.

Tratto la comunità del S. Bernardo, ed il borgo di Lez, kil. 19. circa di strada mulattiera da sistemare secondo il progetto presentato dall'ingegnere di Carantasia. La stessa si valuta in L. 700,000.*

L. 940,000 L. 22,089. Desunta dalle Statistiche che prov^{te} del 1849.

L. 1790,000 L. 25,097. Per la parte attualmente carreggiabile la spesa che si fa di L. 12,755.

Per la parte corrispondente ad due metri progetto Quallini e Donsmartini si porta la somma di L. 10,242. corrispondente

L. 2724,000 L. 32,089. a L. 0.101 per metro lineale.

* La spesa calcolata dall'autore del progetto si limiterebbe a L. 500,000; ma l'ingegnere Capo del Consiglio fermamente, a cui fu già sottomesso, l'ha giudicata insufficiente: perciò si è portata sino a L. 700,000 per non trovarsi in difficoltà quando sarà compilato il progetto definitivo.

Somme da riportare al 1920. 199,510.

1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050
2051
2052
2053
2054
2055
2056
2057
2058
2059
2060
2061
2062
2063
2064
2065
2066
2067
2068
2069
2070
2071
2072
2073
2074
2075
2076
2077
2078
2079
2080
2081
2082
2083
2084
2085
2086
2087
2088
2089
2090
2091
2092
2093
2094
2095
2096
2097
2098
2099
2100

3°

Da Wizza a Sarona.

Wizza - San Clemente -
Cavigliola - Albenga -
e Sarona.

Somme da riportare al 1920. 206,125.

£ 2724,000. £ 52,082.

Nella Provincia di Nizza.

La linea cadente in questa Provincia è stata sistemata, ma sotto il Governo Francese, il tronco della Curbia che ne fa parte benchè sistemato esso pure è per la parte asceta incomodo assai, ed è suscettibile di rettifica- zione. Non si crede però che sia per ora da provveder- si, lasciando questo lavoro all'epoca in cui si tratterà del cambiamento della strada ch. del Colle di Venda a Nizza.

Nella Provincia di San Remo.

Sono da costruirsi i ponti infradicali. Le somme per essi presun- te sono state assegnate in correlazione alla spesa sostenuta per altri ponti in simili condizioni e partendo dal supposto di struzioni solide ma semplici.

Ponte sulla Roggia calcinata. - - - -	160,000.
Argine ortogonali per difesa delle teste dello stesso ponte - - - -	60,000.
Ponte sul Valle Crocia - - - -	25,000.
" " Sasso - - - -	48,000.
" " Crosia - - - -	58,000.
" " Aima - - - -	15,000.

£ 901,000.

£ 177,760. Desunta dalle stazioni stiche provinciali del 1841, e corrisponde a £ 0.514. per ogni metro lineale.

Oltre ai suddetti ponti occorrono tuttavìa alcuni allargamenti punto a punto, e alcuni muri di sostegno nel tratto più esp. verso mare. Questo lavoro si valutano insieme. - - - -

50,000.

Nella Provincia di Oneglia.

Il tratto a sistemare con allargamenti e muri di sostegno come sopra sommano a circa 0.5 kil. - Spesa presunta. - - - -

45,000.
60,000.

Nella Provincia di Albenga.

Il tratto a sistemare sommano a circa 0.5 kil. Spesa presunta. - - - -

240,000.

Nella Provincia di Savona.

La spesa che si presume necessaria per miglioramenti come sopra, e per alcuni piccoli ponti è di - - - -

160,000.

£ 562,000. £ 99,872.

		Somme da riportare Alchid.	204,95.
1. ^o	Da Jossano a Carona.	Cuneo - Mondovì e Carona.	Alchid. 93,95.
3. ^o	Da Cuneo in Francia per la Valle della Aisa.	Cuneo.	Alchid. 607,0.
		Somme da riportare Alchid.	498,66.

<p>Nella Provincia di Cuneo. È già sistemata. Provincia di Mondovì. È da sistemarsi il tratto tra Lequio e Ceta di kil. 8. circa - Spesa calcolata di - L. 600,000. Provincia di Sarona Si omette la sistemazione del passo di Monte Zemolo perchè non necessaria - La spesa era stata calcolata in L. 175,000. - - - L. " " La sistemazione tra Carcare e Sarona presso Altare è in corso, e quasi ultimata - L. " "</p>	<p>L. 560,000.</p>	<p>L. 99,822.</p>	<p>Corrispondenti di 0.50. per ogni metro lineale.</p>
<p>Da S. Dalmaso a Demonte vari tratti a set- mare della lunghezza di cir. 7. kil. - Spesa presun- ta sulla base di L. 180,000. per kil. - - - L. 1,260,000. Da Demonte a Vinadio quasi totalmente da sistemare - Spesa presunta sulla base di L. 180,000. per kil. - - - - - L. 1,800,000. Questi due tronchi quantunque imperfettissimi e disagiati, specialmente il secondo essendo tutto sia carreggiabile si lasceranno per gli ultimi a regolarli. Da Vinadio al Colle della Madonna al limite della Francia di kil. 55. interamente da costruirsi la spesa secondo il progetto Cerotto è di - L. 900,000.</p>	<p>L. 1,800,000.</p>	<p>L. 20,200.</p>	<p>Calcolata sulla media del costo di manutenzione di tutte le strade della Prov. di Cuneo che è di L. 0.555. per ogni metro lineale.</p>
	<p>L. 5,460,000.</p>	<p>L. 170,560.</p>	

Somme di riporto. - Altri 498,626.

6.
Dati in Francia per la
Falle della Dora.

Alfa.

Altri. 40,212.

Somme da riportare - Altri. 498,838.

Calcoli presuntivi forniti dal Cavaliere Della.

L. 5,661,000.

L.

170,540.

1. Il tratto di strada non ancora classificato Pro-
vinciale tra Lusa ed Eschilles, e traverza di
Charmont. Elettri 10461. Si richiede per
la sua sistemazione la spesa di - - - L. 298,850.

2. Tra Eschilles ed il Borgo inferiore d'Orta da
sistemare a nuovo, e traverze d'Eschilles e Sab-
botrand. Elettri 11789. Spesa presun-
ta. - - - - - L. 506,300.

884,850.

5. Altro tronco confiscatorio del 1839 in
corso d'esecuzione a spese della Divisione
di Torino per la somma di L. 116500. - - - L. "

4. Dall'estremità del tronco in corso di siste-
mazione al ponte sul torrente Nizza da
costruirsi a nuovo. Elettri 6000. - - - L. 180,000.

3. Dal ponte predetto al Confini colla Francia,
compresa la traverza di Cesana -
Elettri 7910. - - - - - L. 69,500.

Per le traverze degli abitati s'è messo in
calcolo semplicemente un sussidio ad
Comuni, già compresa nella somma sud-
dovendo queste concorrere nella spesa d'è.
sistemazione.

L.

24,000.

Calcolata sul costo
medio di manutenzione
delle strade Provinciali
di Pinerolo e Susa
che è di L. 0. 5898.
per ogni metro lineare
de.

L.

6,548,850.

L.

194,540.

Comune di Ripeto. Albi. - 498,888.

7^a

Ponte sul lago lungo la strada
da Orto a Chiarafso.

Corino.

Albi 500.
compreso gli accessi

Comune di Orto. Albi - 499,888

L. 626,850. L

1945/60.

Provincia Di Torino.

La spesa del ponte sul Po a Chivasso si calcola a scendere a circa L. 750,000. L'ingegnere Barbero offre di eseguirlo per la somma di L. 600,000. purchè gli si conceda il pedaggio sul Ponte per un periodo che si potrà prolungare più o meno sino che egli sia compensato della maggiore spesa, o che giacendo all'Amministrazione pubblica riscattarlo gli si paghi la maggiore spesa che non fosse ancora compensata.

Non potendosi però sin d'ora decidere se questo partito sarà adottato si ritiene la somma suddetta diminuita di L. 100,000. per le quali si è obbligato il Municipio della Città di Chivasso per il caso che si costruisca il Ponte in muratura. L. 600,000.

L. 600,000. L

7000.

L'Amministrazione del Ponte in muratura non può importare che come somma. Nel primo anno però può richiederne una di qualche rilievo il rincarico di passaggi ed altre opere di difesa. Si calcola perciò la controscritta somma.

L. 699,850. L

2015/60.

Seguono le strade da classificarsi fra le Meati dopo il 1853. ed eventualmente.

	Strada da classificarsi fra le Meali dopo il 1855, ed eventualmente.	Chiporto. metri.	699,58.
8. ^a	Dalla strada Meale del Sempione presso Grattelona - al Cantone Uicino.	Pallanza.	metri. 57,26.
9. ^a	Da Aosta alla Svizzera per Colle Pdi Menouse.	Aosta.	Metri. 569,07.
	Somme	Totali. metri.	570,47.

Delle Linee Principali di Strade Provinciali III.

Numero d'ordine	Denominazione della strada	Province in cui discorre.	Lunghezza in metri.
Strade da classificarsi fra le cheali fino dal 1859.			
1. ^o	Da Jira ad Aosta	Jira ed Aosta.	Metri 68,179.
2. ^o	Da Aosta a Montiers	Aosta e Montiers.	Metri 84,151.
Somme da riportare metri			152,330.

Prospetto.

che si propone di Classificare fra le Meati.

Opere necessarie per la sua sistemazione. Indicazioni delle opere — e — Spesa presunta.	Spesa di manutenzione compreso il Cantoniere e di opere ausiliarie.
<p>La parte a sistemare abbraccia un'estensione di circa 22. mil. a partire cioè dal torrente S. Gioan, vicino alla Salmara, limite col Cantone di Cervo verso Brissago.</p> <p>La spesa delle opere di sistemazione della strada secondo il progetto riformato dall'Ingegnere Rossi si calcola per tutta la linea di — — — — — L. 1,041,609.</p> <p>La spesa che si presume necessaria per la formazione d'un varco stabile sul torrente presso il ponte Orzano è di — — — — — L. 500,000.</p> <p>Quella per un ponte da stabilirsi sul torrente S. Giovanni presso Julia è di — — — — — L. 70,000.</p> <p>Spesa Totale. L. 1,411,609.</p> <p>Si deduce la spesa di sistemazione del tronco di questa strada lungo Elbetto 10510. tra S. Giovanni e Warke, già in corso d'esecuzione — — — — — L. 271,681.</p> <p>Restano. L. 1,139,928.</p>	<p>L. 699,880. L. 201,540.</p> <p>L. 15000. Spesa presunta dall'ing. Rossi tenendo conto di quanto costa attualmente la parte sistemata ed il maggior carreggio che avrebbe a soffrire quando fosse tutta ultimata.</p>
<p>Progetto Quallini.</p> <p>La spesa di sistemazione della strada da Etzoules alla Galleria — — — — — L. 455,000.</p> <p>Formazione della Galleria per la parte che resta al Governo e al Co. — — — — — L. 560,000.</p>	<p>L. 795,000. L. 17,625.</p> <p>La spesa che si fa attualmente per la parte sistemata da Etzoules ad Etzoules è di L. 1984.</p> <p>La spesa presunta per la manutenzione della parte di strada in corso e fatta in è di L. 19,625.</p>
<p>L. 895,278.</p>	<p>L. 234,165.</p>

IV. *Prospetto.*

IV Prospetto
 di alcuni tronchi di Strade Provinciali secondarie da dichiararsi Strade
 per assicurare la comunicazione dei rispettivi Capi Luoghi di Provincie
 colla rete generale delle strade ordinarie o fenate.

S. ordine	Denominazione della Strada	Provincia in cui discorre	Lunghezza in Metri	Principali opere necessarie per la sua sistemazione - Indicazione delle opere e spesa presunta	Spesa di manutenzione compresi i cantonieri ed operaj ausiliari
1 ^a	Da Parallo per Bergomasio a Romagnano Bergamasco	Parallo e Novara	M. 39460	E' già costruita } " "	L. 10469 <i>Spesa fatta negli anni 1848-1850 e riportata alle statistiche locali di quegli anni.</i>
2 ^a	Da Donniville alla Nische prossima stazione di strada fenata Pavigarda.	Fossigui.	M. 3860	" E' già costruita } " "	L. 2295
3 ^a	Da Cherou per Douvaine al confine di Genova.	Chiavasse e Fossigui.	M. 13912	E' già compiuta } " "	L. 3322
4 ^a	Da Albertville a Monméliant lungo la strada dell'Inno.	Albertville e Chambéry	M. 20268	La lunghezza di tutta la linea è di M. 103,301 di cui metri 13,283 di strada fenata. La sistemazione totale della linea è pressochè ultimata.	L. 8504 <i>Calcolata in ragione di L. 62719 per metro locale, così viene dalla Strada della Divisione di Chambéry.</i>
5 ^a	Da Sogheva a Robbio	Sogheva e Robbio	M. 58434	Per opere di perfezionamento si presta a valere una somma di L. 30000	L. 13787 <i>Desunta come sopra dalle statistiche locali degli anni 1849-50.</i>

Somme totali M. 140174

L. 30000 L. 55524

12/1/54

SESSIONE 1853-54

N.° 100-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

PERNATI, SPINOLA DOMENICO, RICCI, TEGAS,
DEBENEDETTI, DEFORESTA, VALVASSORI

*sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici
nella tornata del 1.° giugno 1854.*

**Modificazione della classificazione delle strade stabilita dal Regolamento
approvato dalle Regie Patenti delli 29 maggio 1847.**

Tornata del 2 febbraio 1855.

SIGNORI,

Nell'accuratissima relazione, la quale accompagna il progetto di legge, che dopo lunga aspettazione veniva finalmente presentato alla Camera per modificare l'attuale classificazione delle strade, il sig. Ministro dei Lavori Pubblici facendo il quadro dell'invidiabile stato del complessivo sistema stradale della Francia e della Lombardia, notava con troppo dolorosa verità che in confronto di tanto e sì utile progresso nei paesi che ci circondano, gli Stati Sardi, le di cui finanze erano negli anni addietro in una prosperità senza pari, si trovano ancora attualmente, in quanto alle strade, a quel punto stesso al quale erano trent'anni fa.

Li molti dati statistici e gli argomenti di confronto ch'egli adduceva a conforto della sua asserzione, nel mentre pongono in tristo rilievo la somma nostra inferiorità in questo primo ed essenziale elemento di prosperità, ci dimostrano quanti sforzi pronti e perseveranti noi abbiamo a fare per giungere là dove i nostri vicini arrivarono da molti anni.

La costruzione delle vie ferrate che da pochi anni ha preso grande e forse troppo celere sviluppo, ha, egli è vero, in parte rimediato a quel dannoso ed umiliante stato di cose: ma il rimedio non è stato che parziale; e li paesi alpini ed oltre alpi,

(100-A)

2

che pur costituiscono una porzione notevole e non delle meno interessanti dello Stato, lungi di avere da questo rapido sviluppo delle ferrovie risentito alcun vantaggio, vi hanno invece trovata nuova causa di abbandono e di danno; imperocchè la maggior facilità dei trasporti e della locomozione per le vie ferrate, hanno rese ancora più deserte le imperfette e malagevoli loro strade.

La vostra Commissione applaudeva quindi di buon animo a questo primo passo del Governo, per rimediare ad un male ch'egli stesso ha dipinto con sì oscuri colori.

Avrebbe però desiderato vedere a sì grave male proposto più energico e più efficace rimedio.

Sebbene sia essa convinta che il Regolamento approvato colle Regie Patenti delli 29 maggio 1817, a parte alcune incongruenze nell'indicazione delle strade reali, nel suo complesso, e massime nelle sue disposizioni ordinatorie, sia forse ancora al di d'oggi il codice stradale più completo e migliore che esista; tuttavia avrebbe voluto una riforma più radicale, principalmente nella classificazione delle strade, nella competenza delle spese e nella vigilanza per la manutenzione e pel miglioramento delle medesime.

La classificazione delle strade in reali, provinciali, comunali e private, non corrisponde più allo sviluppo che con l'aumento e l'incivilimento delle popolazioni, vanno di giorno in giorno prendendo l'agricoltura, l'industria ed il commercio, e col progresso della scienza economica, la più immediatamente utile di tutte le scienze. Gli è certo, e lo sarà sempre più a misura che la dottrina del libero scambio registrerà nuovi trionfi, che tutte le vie di comunicazione di ogni nazione e dell'intero mondo civilizzato costituiscono tante reti collegate ed unite tra loro, di cui una maglia lacera o distaccata, guasta e rende imperfetta tutta la rete. Aprasi diffatti una strada di prima categoria, e tosto vedrai più frequentate le vie secondarie, le quali direttamente od indirettamente vi si collegano, e più conseguente il traffico nei centri di popolazione che vi sono attinenti. Viceversa che sia costrutta una strada anche d'ultima categoria per cui più breve e più agevole riesca lo accedere ad una delle strade principali, non tarderassi a scorgere in quest'ultima maggior concorso e più importante movimento. Se dunque le strade di primo ordine contribuiscono ad accrescere il concorso su quelle d'ordine inferiore e viceversa, se havvi solidarietà fra di loro nei vantaggi, gli è evidente che deve esservi mutuo concorso nelle spese.

Altro deve adunque in oggi essere il criterio della classificazione delle strade che quello su cui è fondato il regolamento del 1817. Non più la immediata loro direzione all'estero, il commercio marittimo o coll'estero, le relazioni militari debbono essere i soli ed esclusivi elementi per servire ad una giusta e razionale classificazione delle strade ed alla relativa competenza delle spese, ma sibbene il più o men diretto, il maggiore o minore vantaggio che lo Stato in generale, le Provincie ed i

Comuni ritraggono dall'apertura e dalla manutenzione delle medesime.

(100-A)

Questo più o men diretto, maggiore o minore interesse, e la relativa ripartizione delle spese volendosi stabilire *a priori* con norme generali, ciò che sarà sempre da preferirsi, massime in un Governo costituzionale, onde antivenire alla possibilità d'illecite promesse o remunerazioni, non potrebbero meglio rappresentarsi che con ordine numerico, partendo dalla prima classe e seguitando fino alle strade private, gravate di servitù in favore del pubblico, con altrettante gradazioni quante bastino per rappresentare tutti i diversi gradi d'interesse generale e locale che ne risultano; ed attribuendo a ciascheduna classe il vicendevolesse concorso degli erari nazionale, provinciale e comunale in relazione al rispettivo grado di vantaggio, rappresentato dal numero della classe.

Che se in grazia delle inveterate abitudini, si volessero ritenere le grandi categorie stabilite nel citato regolamento, le quali corrispondono alle circoscrizioni amministrative, e continuare pertanto le denominazioni di strade reali ossia nazionali, provinciali e comunali, converrebbe almeno suddividere queste grandi categorie in varie classi, onde rappresentare il diverso grado d'interesse generale e locale di ciascheduna. Sicchè si avrebbero, a mo' d'esempio, le strade nazionali di 1.^a, 2.^a, 5.^a classe; così delle provinciali e delle comunali; e la competenza delle spese di costruzione e di manutenzione verrebbe regolata dalla categoria combinata colla classe.

Non basta però di aprire molte vie di comunicazione e di ben combinarne la direzione: vuolsi ancora invigilarne e curarne la manutenzione con costante e studiosa diligenza. Il non mai abbastanza ricordato regolamento del 1817 aveva sentita questa verità, e molte savie disposizioni vi si leggono tendenti al suddetto fine, fra le quali è particolarmente da notarsi quella contenuta nell'art. 126, circa la nomina dei delegati mandamentali per invigilare lo stato e la tenuta di tutte le strade comunali e farne relazione all'Intendente della provincia, con incarico anche d'informarlo dei disordini che allo stesso delegato accadesse di scoprire in pregiudizio delle strade reali e provinciali; provvedimento questo che venne poi applicato eziandio alle provincie coll'art. 217 della legge comunale del 7 ottobre 1848, ove è detto che i consigli divisionali in ogni anno delegano uno dei loro membri per ciascheduna provincia, onde invigilare sullo stato delle principali strade provinciali e comunali, con obbligo a questi delegati di rimettere ai Consigli medesimi una relazione dei rilievi loro occorsi nell'eseguimento del loro incarico, e con facoltà di corrispondere anche col Ministero dell'Interno per quanto interessa la delegazione loro affidata. Ma convien pur confessarlo, i risultati di questi saggi provvedimenti non hanno finora corrisposto all'aspettazione della legge. E lo stato tutt'altro che soddisfacente delle nostre strade, ne è pur troppo la dolorosa prova. Forse la creazione d'ispettori speciali stipendiati dal

(100-A)

4
Governo, li quali visitassero periodicamente d'anno in anno tutte le strade di una o più divisioni, e facessero della loro visita circostanziata relazione al Ministero da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale, raggiungerebbe meglio lo scopo.

La vostra Commissione non ha però creduto potervi fin d'ora proporre gravi modificazioni alle basi principali ed alle sostanziali disposizioni del ridetto regolamento, non tanto per non aver creduto che a ciò si estenda il di lei mandato, quanto perchè crede che per fare in questa materia riforme compiute ed efficaci, fa d'uopo avere dati statistici e speciali elementi, che non sono in potere, o non possono esattamente procacciarsi che dal Governo, alla cui iniziativa deggiono pertanto lasciarsi.

Per le stesse ragioni ed anche per la mancanza dei necessari elementi non ha nemmeno potuto occuparsi della proposta fatta da uno de' suoi membri, che sia meglio determinato nella legge sino a qual punto preciso le Città e li Comuni hanno l'obbligo della manutenzione delle strade reali e provinciali che attraversano il recinto del loro abitato, mediante il sussidio stabilito dalla legge medesima; come neppure credeva di dover inserire in questa legge come proponeva altro de' suoi membri, una disposizione per prescrivere che in tutte le strade vi saranno le colonne migliarie, e che queste colonne indicheranno non solo le distanze, ma anche la direzione, tanto più che quest'ultima proposta sembra piuttosto dover fare oggetto di regolamento e di provvedimento governativo.

Quindi, mentre essa spera che il Ministero, dacchè si è dichiarato conscio del male e ne ha avvertita la Nazione per mezzo dei legittimi di lei rappresentanti, vorrà il più sollecitamente possibile avvisare ai mezzi più acconci per ripararlo, è venuta frattanto esaminando il progetto di legge, che ci è presentato, colla scorta di quella che rimane in vigore, scostandosene il meno possibile, onde non creare imbarazzi nella esecuzione della nuova legge, nè con questa cadere involontariamente in parzialità, le quali possano offendere la giustizia.

Questo progetto di legge contiene due parti distinte. La prima ha per oggetto di togliere dalla categoria delle strade reali, e trasferire alla categoria delle strade provinciali quelle che si trovano parallele alle ferrovie, sia che queste spettino allo Stato, ovvero all'industria privata: colla seconda vengono dichiarate reali alcune strade provinciali, che per le mutate condizioni del commercio, per interesse strategico, o per altre considerazioni, si riconosce dover essere poste in tale categoria, e s'introduce una nuova categoria di strade, cioè le strade mandamentali.

La prima parte è tutta contenuta negli articoli 1, 2 e 3.

L'articolo 1.º non ha dato luogo ad obiezioni di sorta. Egli è evidente che là dove corre una strada ferrata, il trasporto delle merci e la locomozione delle persone, massime a considerevoli distanze, non avrà più luogo che per mezzo di cotali strade. Quindi le strade ordinarie non servono guari più che all'interesse agricolo e locale, specialmente a rannodare fra

loro le strade provinciali o comunali che fanno capo da esse, o vi si congiungono, la loro manutenzione non può più essere a carico dello Stato. E la vostra Commissione doveva tanto più accettare in questa parte la proposta Ministeriale; che l'idea dell'esonerazione dello Stato della spesa della manutenzione delle strade reali parallele alle ferrovie è sorta da questa Camera stessa, di cui il Ministero non ha fatto in ciò che seguire l'impulso.

All'articolo 2.º la Commissione ha dovuto proporvi un emendamento, di cui comprenderete di primo tratto la necessità e la portata.

Il Ministero ha presentato questo progetto di legge nella tornata del 1.º giugno 1854; e sperando che potesse venire approvato dal Parlamento prima del cominciare dell'esercizio dell'anno 1855, siccome le strade ferrate parallele alle strade reali ordinarie, di cui ai numeri 1, 2, 3 e 4 di quest'articolo, sono già in attività, proponeva con ragione che la classificazione di queste strade cominciasse ad aver effetto fin dal principio del detto esercizio. Ma essendosi prorogata la Sessione appena gli uffizi avevano terminata la discussione di detto progetto e nominati i commissari, e prima che la Commissione avesse potuto costituirsi, non ha questo potuto ancora ottenere la sanzione legislativa, e nol potrà probabilmente che quando già sia decorsa una notevole porzione dell'esercizio medesimo. Quindi non potrebbe più farsi partire la di lui esecuzione dal 1.º dell'anno 1855 senza effetto retroattivo, la qual cosa non sarebbe giusta.

Non dimenticava la Commissione che, nella speranza appunto che la suddetta classificazione avesse luogo fin dal 1.º gennaio 1855, la Camera ha fatto subire alla relativa categoria del bilancio dei Lavori Pubblici per questo stesso anno la riduzione di L. 200,000, alla qual somma nella relazione che accompagna il progetto medesimo, il Ministero diceva poter ascendere l'economia che ne sarebbe risultata in esso anno; ma ha dovuto riflettere che frattanto le Provincie avendo formati i loro bilanci e stabilita l'imposta provinciale per lo stesso anno, qualora si volesse loro addossare questa nuova spesa prima dell'anno prossimo venturo, si troverebbero nell'assoluta impossibilità di farvi fronte.

Del resto, tanto il Ministro delle Finanze, quanto quello dei Lavori Pubblici hanno riconosciuta la giustizia di queste considerazioni; e ciò che riuscirà più grato alla Camera di sapere, hanno fatto sperare di poter con qualche altra probabile economia nella stessa categoria supplire alla deficienza di dette L. 200,000 senza dover chiedere un credito supplementario, o di poterlo chiedere per piccola somma.

Niuna difficoltà poteva presentare l'articolo 3.º, il quale non è che la conseguenza del principio stabilito nei due articoli precedenti, e la sua pratica applicazione in avvenire.

Senonchè, la Commissione ha quivi creduto di dover aggiungere al progetto Ministeriale tre disposizioni, le quali per ve-

(100-A)

6

rità potevano tenersi per sott'intese, ma che sarà però più sicuro che sieno espresse nella legge.

Colla prima si dichiara che le Provincie, a carico delle quali cadrà la manutenzione delle strade che dalla classe delle reali scendono a quella delle provinciali, dovranno incaricarsi dei contratti d'appalto in corso, se ve ne saranno, e dei materiali che si fossero già preparati per la detta manutenzione; colla seconda si provvede acciocchè le dette strade non vengano abbandonate, nè possa variarsene la direzione, salvo mediante una legge; colla terza infine si dichiara che i pedaggi esistenti sopra alcuna di dette strade spetteranno alle Provincie, che avranno il carico della manutenzione delle medesime.

La prima di queste disposizioni è ovvia, nè ha mestieri di giustificazione;

La seconda merita una breve spiegazione. A termini della tuttora vigente legislazione, siccome la costruzione delle strade provinciali viene autorizzata per Decreto Reale, così si ritiene che una volta costrutte queste strade, non possono più essere distrutte, fuorchè mediante autorizzazione del Governo da emanare per Decreto Reale; ma nel caso speciale la Commissione riflettendo al massimo interesse che avrà sempre lo Stato nella conservazione delle strade ordinarie, parallele alle strade ferrate per ogni imprevista evenienza per cui potesse temporariamente rimanere interrotto l'esercizio della ferrovia, crede opportuno che si richieda una legge invece di un semplice Decreto Reale.

La terza infine riflettente i pedaggi è giustificata da se medesima. Le provincie prendendo le dette strade a loro carico, debbono riceverle coi diritti ugualmente che cogli oneri che vi sono inerenti. Quindi dall'epoca in cui esse assumeranno tale incarico, dovrà loro spettare la percezione dei pedaggi esistenti per tutta la rimanente durata dei medesimi a termini delle leggi, in forza delle quali furono stabiliti.

A compimento di questa prima parte del progetto di legge in discorso, la Commissione vi propone da ultimo di dichiarare che per la manutenzione delle ridette strade, le provincie interessate potranno essere costituite in consorzio. La ragione che l'ha indotta a questa proposta, si è che trattasi di strade, le quali sebbene passino a carico delle provincie, ciascheduna pel tronco scorrente nel suo territorio, non è men vero che queste strade continueranno a rannodare varie provincie, e recheranno alle stesse qualche utile comune. Quindi se potrà esservi sino ad un certo punto comunanza di utile e d'interesse, potrà per necessaria conseguenza essere giudicato conveniente di stabilirla anche nei relativi oneri.

Ed ha poi quivi trasferito il secondo paragrafo dell'articolo 11, generalizzandone la disposizione, in guisa che abbracci tutti i casi occorrenti, onde li occorsi nuovi ordinamenti non sieno più d'ostacolo alla legale costituzione dei consorzi provinciali.

Circa la seconda parte poi del progetto, le discussioni furono maggiori ed assai più rilevanti.

Nell'art. 4 del progetto del Ministero, che rimarrà l'8 di quello della Commissione, il Governo proponeva di dichiarare reali: 1.° la strada della Val d'Aosta tra le due città d'Ivrea e d'Aosta; 2.° la strada del piccolo S. Bernardo da Aosta per Morgex e Borgo S. Maurice a Moutiers; 3.° la strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Savona; 4.° la strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano; 5.° la strada da Cuneo al confine di Francia pella valle della Stura; 6.° la strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine Francese sul Monginevro; 7.° il ponte da costruirsi sul Po rimpetto alla città di Chivasso, per congiungere in quel punto le linee stradali della destra con quella della sinistra del fiume.

Niuna difficoltà si affacciava quanto alle strade indicate ai numeri 3 e 4, riconoscendo unanimamente tutti i Commissari concorrere nelle stesse le condizioni richieste dalle Regie Patenti del 29 maggio 1817 per essere poste nella classe delle strade reali. Che anzi la Commissione riflettendo, che della prima di queste fu già questione nella Camera in quasi tutte le sessioni legislative da poi il 1848, nelle quali fu sempre dimandato dai Deputati delle provincie interessate, che fosse dichiarata reale in tutta la sua lunghezza da Nizza fino a Genova, nè mai il Ministero ha contrastata la giustizia di questa domanda; che cotesta strada essendo già reale dal lato di ponente da Nizza al Varo, confine Francese, e da quello di levante da Genova al confine Toscano, e divenendola ora nella maggior parte del suo corso, sarebbe affatto incongruo che nol fosse nel solo tronco da Savona a Genova. tanto più che terminata che sia la ferrovia da Genova a Voltri, dovendo per quella parte cessare di essere a carico dello Stato, il risparmio si ridurrebbe a ben poco, cioè al solo tratto tra Savona e Voltri; che del resto l'importanza di questa strada rispetto allo Stato derivando principalmente dacchè per di lei mezzo vengono rannodati anche per la via di terra tutti i porti principali e secondari del litorale di Terraferma da Nizza fino alla Spezia, e si attira nello Stato il transito dei viaggiatori dal mezzo giorno della Francia nell'Italia meridionale, è evidente che andrebbe fallito lo scopo, se vi fosse una interruzione qualunque nella sistemazione e nella manutenzione della medesima strada; per tutte queste considerazioni, essa crede che sia debito di convenienza e di giustizia che la declaratoria proposta dal Governo si estenda a tutta la lunghezza di detta strada da Nizza fino a Genova, salva l'applicazione del disposto dall'articolo 5, quanto al tronco da Voltri e Genova quando sia terminata la ferrovia che si sta in quella tratta costruendo.

Quanto a quella indicata al N. 1 tra Ivrea ed Aosta, la Commissione ha osservato che la medesima non potrebbe avere i caratteri di strada reale, a termini del vigente regolamento,

(100-A)

fuorchè quando si faccia partire dalla città di Chivasso, dove si diramerebbe dalla strada reale dalla Capitale a Milano, e si prosegue sino al confine Svizzero mediante l'altro tronco descritto nell'art. 6. Ed in conformità di questa osservazione si sono emendati il N. 1 di quest'articolo e l'art. 6 che vi è relativo.

Nè fu trattenuta la Commissione dalla dichiarazione fatta dal sig. Ministro dei Lavori pubblici nel seno della medesima, che si stia formando una Società per la costruzione di una ferrovia da Chivasso ad Ivrea, per la ragione che a questa più o meno prossima eventualità provvede l'art. 5; nè vi sarebbe frattanto sufficiente motivo per privare questo tronco di strada del diritto che si riconosce spettare a tutta la strada, e senza di cui questa non avrebbe il carattere, del quale la ricognizione dell'accennato diritto, non è che la legittima conseguenza.

La strada da Cuneo al confine di Francia pella Valle della Stura, di cui al N. 5 è stato soggetta di discussione nelle prime sedute della Commissione, non perchè si rivocasse in dubbio l'importanza per l'interesse generale dello Stato di una comunicazione diretta del Piemonte colla Francia pella Valle della Stura; ma in vista della gravità della spesa e della incertezza se in Francia verrebbe parimenti aperta e dichiarata Imperiale la strada carreggiabile nel Dipartimento delle Basse Alpi da Mompellier per Digne al confine Sardo; ma ogni difficoltà è svanita, dacchè il sig. Ministro ha affermato che in Francia non solamente è già emanato il Decreto Imperiale per quella dichiarazione e per la costruzione di detta strada nel suddetto Dipartimento, ma che anzi i lavori e le opere per questa costruzione sono già incominciati, la qual cosa risulta eziandio dal Decreto Imperiale dei 14 giugno 1854 e dalla lettera del sig. Prefetto del Dipartimento delle Basse Alpi delli 15 dell'ora scorso mese di gennaio, che il prefato sig. Ministro ha compiacentemente comunicati alla Commissione.

Non così avvenne per la strada del Piccolo S. Bernardo di cui al N. 2 e pel ponte sul Po rimpetto alla città di Chivasso proposto al N. 7; poichè la Commissione non avendo potuto scorgere nè in questo nè in quella alcuno dei requisiti richiesti dalle vigenti leggi onde poterli porre nella classe delle strade reali, fuorchè l'interesse strategico dichiarato dal signor Ministro; nè ravvisando conveniente di discutere questi gravissimi argomenti per incidenza in occasione della presente legge, crede che si abbia per ora a soprassedersi in tal parte dalla proposta ministeriale e che debba la medesima fare oggetto di una legge speciale.

E tanto più la Commissione fu confortata in questa opinione riguardo al ponte sul Po, che non solamente tale ponte non sarebbe attenente a veruna strada reale, ma che nello stato attuale non sono nemmeno ancora ultimate e condotte fino allo stesso le strade della destra e della sinistra del fiume, che si vogliono collegare con quel ponte, quando che di ben molti altri è urgente la costruzione nell'interesse dell'umanità, specialmente dalla Magra al Varo.

Essendosi poi certiorata la Commissione che la strada carreggiabile dal confine Sardo-Svizzero presso Brissago sino a Locarno, di cui si fa menzione nell'art. 5 del progetto ministeriale, è ora presso che intieramente condotta al suo termine, è d'avviso che possa sin d'ora dichiararsi reale la strada provinciale, la quale diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza ed Intra sino al confine suddetto, e sopprimersi perciò l'art. 5.

Del pari meritevole di essere dichiarata reale ravvisavasi dalla Commissione la strada provinciale che dalla stazione della ferrovia di Alessandria al Lago-maggiore va per S. Nazzario e Cava a Pavia, stante che la medesima va direttamente all'estero e per essa si fa gran parte del traffico tra il Piemonte, e massime tra Genova e la Lombardia, così che concorrono incontestabilmente a di lei riguardo i requisiti indicati nel ridotto regolamento del 29 maggio 1817. A risolvere la Commissione a farvi questa proposta, concorse anche il riflesso che quella strada è già intieramente costrutta, e che non si tratta più che della spesa di manutenzione, la quale per tutta la sua lunghezza, che è di metri 40, 620, non oltrepassa l'annua somma di L. 10,000 circa.

Uno dei Commissari chiedeva che si dichiarasse parimenti strada reale quella che da Fenestrelle tende al confine francese sul Monginevro, appoggiando la di lui proposta a considerazioni economiche e di utilità generale; alle ingenti somme che si sono già spese per la costruzione di quella strada, le quali andrebbero perdute, se essa non fosse mantenuta in stato viabile: ma la maggioranza della Commissione senza disconoscere il merito di queste considerazioni, fatto riflesso che il Ministero propone già di dichiarare strada reale quella che da Susa tende allo stesso confine, passando per Oulx e Cesana, non ha creduto di poter essa accogliere cotale proposta, lasciandone la decisione alla Camera.

Queste sono, o Signori, le deliberazioni della vostra Commissione intorno alla nuova classificazione di strade reali proposta dal Ministero nell'articolo quarto del suo progetto.

Ed acciocchè possiate più agevolmente emettere l'alto vostro giudizio sulle medesime, essa ha fatto formare una carta indicante le strade reali esistenti e che si conservano; le strade reali che passano alla classe delle provinciali; le strade proposte dal Ministero per essere dichiarate reali ed accettate dalla Commissione; le strade per detto fine proposte dal Ministero e non ammesse dalla Commissione; quelle infine proposte dalla Commissione stessa. La quale carta sarà annessa a questa relazione.

Passando poi alle altre disposizioni non crede la Commissione che sia per ora da accettarsi quella degli art. 7 ed 8 per cui si stabilirebbe che ogni Città capoluogo di provincia, la quale non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate reali dalle RR. PP. del 29 maggio 1817 o dall'art. 4 della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, debba essere

(400-A)

provveduta di un braccio di strada reale, che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie reali, o con quella delle strade ferrate già compiute, o che stanno per costruirsi o per concedersi; e ciò non già perchè essa non creda che lo Stato possa avere interesse a rannodare in siffatto modo tutte le provincie colla capitale e tra loro, ne debba l'Erario nazionale concorrere a questa grande ed utilissima opera; ma perchè le sembra che una modificazione così profonda e cotanto conseguente al sistema stabilito col vigente regolamento non potrebbe farsi adeguatamente per incidenza nella presente legge, e che sia pertanto miglior consiglio di differirla sino all'epoca, che giova sperare non lontana, in cui il Governo porrà mano all'intera riforma del suddetto regolamento organico, sulle basi superiormente additate, o su quelle altre che saranno da lui e dal Parlamento ravvisate migliori.

Ed a confortare la Commissione in questa opinione si aggiungeva ancora la considerazione che l'interesse dello Stato in tutti quei bracci di strade potendo non essere sempre ed ovunque uguale, converrebbe avere gli elementi necessari onde poter determinarlo e regolare con giustizia distributiva il relativo concorso dell'Erario nazionale nella spesa; e che per altra parte la circoscrizione territoriale delle provincie dovendo ancora essere oggetto di studio e di provvedimenti legislativi, questa proposta ministeriale potrebbe anche da questo lato ravvisarci intempestiva.

Che se frattanto alcune delle strade provinciali indicate in questo articolo 8 fossero riconosciute d'incontestabile utilità all'interesse generale dello Stato, e volesse più sollecitamente attivarsene la costruzione, potrebbe il Governo raggiungere lo scopo con attribuire alle stesse un'adeguata parte del sussidio annualmente stanziato nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, che la Commissione desidera sia ad un tal fine ripristinato nella somma alla quale era fissato negli anni addietro.

A questo proposito la Commissione crede di dover osservare che l'annuale stanziamento di questo sussidio essendo prescritto dalla legge organica intorno alle strade, come risulta dall'articolo 15 del Regolamento del 29 maggio 1817 e dall'articolo 4 delle RR. PP. delli 31 dicembre 1842, la soppressione del medesimo non sarebbe niente meno che una modificazione parziale della detta legge, la quale recherebbe grave danno al nostro sistema stradale.

Ma appunto perchè trattasi di un continuato sussidio, il quale è un vero concorso prescritto dalla legge, l'applicazione e la distribuzione deve farsi nella conformità voluta dalla legge medesima.

Quindi non deve essere accordato che alle Province per opere stradali, in guisa che lo Stato sussidii le Province e le Province i Comuni; e la ripartizione deve in ogni anno essere proposta nel bilancio in tanti articoli distinti di una apposita categoria.

Ritenuta poi la massima sovraccennata di non dipartirsi dalle norme stabilite nel Regolamento organico, sia per la

classificazione delle strade, sia per la competenza delle spese sino a tanto che ne venga fatta la compiuta riforma, non poteva la Commissione nemmeno accogliere l'altra proposta del Ministero contenuta negli articoli 9, 10 e 11, di dichiarare cioè, che le strade, le quali vengono colla presente legge poste nella classe delle strade reali, formeranno una seconda categoria di strade reali; che per esse lo Stato non sopporterà che la metà delle spese di apertura o di definitiva sistemazione e l'altra metà rimarrà a carico delle Divisioni o Provincie interessate; e che l'onere della loro manutenzione non sarà assunto dallo Stato che quando esse saranno compiute in tutta la loro lunghezza, mediante l'esecuzione dei progetti approvati dal Governo; poichè tutte queste disposizioni si discostano troppo dalle principali e fondamentali norme stabilite nel predetto Regolamento.

A questa prima considerazione d'ordine se ne aggiungeva un'altra assai più grave. La classificazione delle strade con ordine numerico in ragione della loro importanza, e la determinazione del concorso degli Erarii nazionale, provinciale e comunale in ragione di ciascheduna classe, è certamente il sistema più giusto e più razionale che possa adottarsi, ed è quello appunto che vagheggia la Commissione; ma fa d'uopo che questo sistema sia generale per tutto lo Stato, e che la classificazione sia fatta con piena cognizione di causa, e sia il risultamento di studi generali e di calcoli di confronto per determinare con giustizia la classe in cui dovrà essere collocata ogni strada; in difetto si creerebbero involontariamente privilegi e parzialità, che offenderebbero la giustizia e darebbero luogo a richiami senza fine.

E diffatti, accogliendo la proposta della quale si discorre, noi avremmo strade reali di 1.^a e di 2.^a categoria sotto il regime di una legge organica che non ne riconosce che una sola; noi avremmo strade reali le di cui spese di costruzione, di sistemazione, e di manutenzione, sarebbero a totale carico dello Stato, ed altre pelle quali l'Erario nazionale non concorrerebbe che nella metà della spesa, senza che potessimo darci sufficiente ragione di questa disparità, e tanto meno giustificarla con certi e positivi elementi.

E poi, ammesso fin d'ora il sistema delle diverse categorie di strade reali, non sarebbe egli giusto di vedere se fra quelle che da poi circa mezzo secolo godono di tutti i vantaggi delle strade reali a termini della legge tuttora vigente, non ve ne sia per avventura alcuna da collocarsi nella seconda categoria? Non dovremmo indagare se fra quelle che sono proposte per essere dichiarate strade reali di seconda categoria ve ne sia alcuna che meriti di essere collocata nella prima categoria anzichè nella seconda? È egli presumibile che tante strade aventi situazione e direzioni lontane l'una dall'altra, e totalmente diverse, abbiano tutte identici caratteri e presentino uguale grado d'interesse generale per lo Stato?

La strada del litorale da Nizza a Genova, fra le altre, tutti

(100-A)

sanno che ha i requisiti voluti dal regolamento del 1817 per essere annoverata fra le strade reali a termini di quel regolamento medesimo e che se non lo fu in allora, ciò avvenne per motivi che al dì d'oggi paiono incredibili, e che meglio è pertanto di non indagare. Le Provincie interessate nonostante l'incuria del Governo, anzi il contrario suo volere, di cui, se vera è la fama, un zelante amministratore di una di esse, che usò prendere l'iniziativa, corse pericolo di subire la conseguenza colla perdita del suo impiego, si sono esse spontaneamente accinte ad aprirla in tutta la sua lunghezza; e con mirabile costanza, applicando tutti i loro fondi a questa strada, con detrimento d'ogni altra utile opera e caricandosi anche di enormi debiti, sono giunte a renderla carreggiabile in tutta la sua lunghezza ed a sistamarla in gran parte, colla costruzione anche dei ponti sui principali e più pericolosi fra li molti torrenti che ad ogni tratto la intersecano, avendo in tal modo già fatti per lo meno i tre quarti della spesa necessaria per la totale di lei apertura e sistemazione. Mentre le Provincie facevano questi gravissimi sforzi, il Governo, massime dappoi al 1848, ha sempre dichiarato che egli riconoscea fondati gli incessanti loro richiami onde quella strada fosse dichiarata reale e posta a carico dello Stato; ed ogniqualvolta egli veniva sollecitato per la presentazione dell'opportuno progetto di legge ha sempre lamentata la necessità in cui era di aspettare che la Commissione incaricata di elaborarlo avesse ultimato il suo lavoro: ora, sarebbe egli giusto che trovando intanto già fatti dalle Provincie forse non men di tre quarti della spesa che lo Stato avrebbe dovuto fare per intero se li detti richiami fossero stati accolti senza indugio, voglia ancora far concorrere le Provincie per la metà delle spese che rimangono a farsi; e, ciò che sarebbe peggio ancora, si dichiarasse, come il Ministero propone, che lo Stato non assumerà a suo carico le spese di manutenzione di questa strada, fuorchè quando sarà intieramente sistemata, mediante l'esecuzione dei progetti approvati dal Governo, ciò che sarebbe lo stesso che dire: da qui a chi sa quanti anni, ad arbitrio del Ministero?

Ciò che abbiamo esposto per la strada del litorale da Nizza a Genova, potrà forse dirsi del pari per alcun'altra delle strade in questione.

Non ignora la Commissione che in una grande Nazione vicina si veggono con parziali provvedimenti d'anno in anno or questa or quella strada dalla classe dipartimentale o comunale trasferita alla classe delle strade nazionali, mediante speciale e per lo più anticipatamente concertato concorso dei Dipartimenti o dei Comuni nella spesa. Ma non crede che questo sistema, di cui chi volesse rintracciare la vera ragione, dovrebbe cercarla in fondo delle urne elettorali, che fecero la prova che tutti sappiamo, debba imitarsi da noi. Anzi egli è questo un motivo maggiore per cui la Commissione crede di dover insistere fortemente perchè si stia alle norme generali stabilite nel predetto regolamento organico fino a tanto che

venga riordinato, e che la classificazione delle strade ed il relativo concorso nella spesa si facciano sempre dietro norme generali anticipatamente stabilite dalla legge.

Ben è vero, nè la Commissione se lo dissimula, che nello stato delle nostre finanze senza il concorso delle Provincie interessate non può sperarsi così prossima come si desidera la definitiva sistemazione delle dette strade, e massime di quelle delle quali s'intraprende appena ora la costruzione. Ma niente osta che, massimamente in quanto a queste ultime, le Provincie interessate, le quali vorranno accelerarne la costruzione e la definitiva sistemazione e che non hanno ancora fatto a tal uopo alcun sacrificio, concorrano con volontarie offerte, le quali, aggiunte alle somme annualmente stanziato nel bilancio dello Stato, pongano il Governo nella possibilità di accrescere la somma delle opere e dei lavori. E si è in vista di questa considerazione che la Commissione, mentre per prevenire il dubbio che potesse sorgere nell'esecuzione di questa legge, vi propone di dichiarare esplicitamente che rimangono a carico delle Provincie o Divisioni li debiti da esse contratti per costruzioni di ponti ed altre opere già eseguite intorno alle dette strade, le quali vengono ora dichiarate reali, è d'avviso che debba mantenersi la prima parte dell'articolo 12 del progetto del Ministero, colla quale sono tenute ferme le offerte di concorso già fatte dai Municipi o Corpi morali relativamente alle medesime strade.

A compimento delle osservazioni della Commissione intorno a questo primo titolo del progetto Ministeriale, resta ancora a parlarvi, o Signori, del primo assegno di fondi da farsi nel bilancio del prossimo venturo esercizio per l'esecuzione di questa legge.

Il Ministero proponeva che nel bilancio dei Lavori Pubblici per l'anno 1855 si facessero per le strade provinciali (e non reali, come si è stampato per errore) dichiarate reali gli assegni ivi indicati per ciascheduna strada, che tra tutti rilevano alla complessiva somma, dicevasi, di lire 545,000, ma che in realtà ascendono a lire 445,000.

Per dimostrare la convenienza e la possibilità di questi assegni, il Ministero osservava che esonerando lo Stato del carico della manutenzione delle strade, che secondo il progetto medesimo dovevano cessare di essere nella classe delle strade reali fin dal principio dell'anno 1855, le finanze venivano a fruttare fin dallo stesso anno 1855 un'economia di L. 561,555, e nell'anno 1856 quella di L. 717,843. E volendo, soggiungeva, conciliare insieme i due fini generalmente desiderati, di promuovere fin d'ora l'apertura ed il compimento di strade importantissime per le interne ed internazionali comunicazioni, e di recare all'erario notevole sollievo nei primi anni in cui tanto è raccomandata l'economia; perciò proponeva che sul detto esercizio 1855 si facessero li suddetti assegni, i quali lasciavano ancora (come credevasi) un'economia di L. 200,000.

La vostra Commissione plaudendo a questi giusti riflessi ed

(100-A)

adottando le medesime basi, sebbene l'economia che per l'esercizio del 1855 sarebbe risultata all'Erario qualora la legge fosse andata in vigore fin dal principio di quest'anno, non fosse stata in realtà che di lire 100,000 invece di lire 200,000 come si è supposto per errore di addizione; tuttavia, ritenuto che dietro i calcoli fatti dal Ministero la somma che l'Erario avrà a spendere di meno per la manutenzione delle strade reali durante l'esercizio 1856 sarà di lire 717,845, vi propone di approvare che gli anzidetti assegni sieno portati nel bilancio dell'anno 1856 alla somma di lire 500,000, in modo che ne risulti la predetta economia di lire 200,000.

Siccome dai calcoli riferiti nei prospetti annessi al progetto del Ministero l'importare totale delle spese a cui rileveranno le opere di apertura e di sistemazione di tutte le strade le quali saranno dichiarate reali con questa legge, rileva a sei milioni e mezzo di lire incirca, quand'anche sui venturi esercizi non si potesse mai fare un assegno maggiore di dette lire 500,000, il che, giova sperare, non sarà per accadere, ciò nullameno in tredici anni sarebbero definitivamente costrutte e sistemate tutte le dette strade, comprese quelle delle quali sarà ora appena intrapresa l'apertura.

Venendo al titolo secondo in cui il Ministero propone la costruzione obbligatoria di una strada carreggiabile in ogni mandamento a spese di tutto il mandamento medesimo riunito in consorzio, sebbene a prima giunta questa proposta sembrasse una innovazione al sistema stabilito nel predetto regolamento organico, la quale avrebbe pertanto dovuto rimandarsi all'epoca della riforma generale dello stesso regolamento; tuttavia la Commissione riflettendo che in sostanza questa nuova classe di strade, non è altro che quella delle strade consortili tra diversi Comuni contemplate dallo stesso regolamento, ed in vista della non dubbia utilità delle medesime, è d'avviso che possa fin d'ora accogliersi questa proposta del Ministero.

Siccome potrebbe però accadere che in alcuni mandamenti, massime nei paesi montuosi la costruzione di una strada carreggiabile presentasse tali difficoltà topografiche ed economiche che non potessero superarsi colle sole forze del Mandamento; e che per altra parte potrebbe verificarsi che di nessuno o ben poco utile riuscisse per la generalità dei Comuni del Mandamento la strada che partisse soltanto dal capo-luogo per congiungersi con una delle strade menzionate nel progetto ministeriale, la Commissione, consenziente il sig. Ministro dei lavori pubblici, vi propone di dichiarare che nel primo caso la strada mandamentale potrà essere soltanto mulattiera, e che tanto nell'uno quanto nell'altro dovrà essere per quanto possibile centrale in modo che possa direttamente approfittarne la maggior parte dei Comuni componenti il Mandamento.

Ed affinchè non avvenga, come pur troppo succede in simili casi, che l'utile pensiero del Governo rimanga una lettera morta nella legge, la Commissione vi propone di decretare che i relativi progetti definitivi dovranno essere compiuti nel ter-

mine di due anni a datare dalla pubblicazione di questa legge, e che in quello di sei mesi successivi dovranno essere costituiti li relativi consorzi.

(100-A)

Per ultimo, sebbene potesse essere forse superfluo, tuttavia crede, che sia opportuno di dichiarare che le disposizioni di questo titolo secondo della legge, non saranno applicabili alla provincia di Nizza, per la quale in questa parte, provvede già la legge delli 26 giugno 1853, cui nulla è innovato.

Signori ,

Approvando il progetto di legge, che il Ministero ci ha presentato, e che la Commissione ha cercato di migliorare per quanto era possibile, voi farete il primo passo per uscire dallo stato umiliante e sconfortevole, in cui siamo pel nostro sistema stradale e che il Ministero ha avuta la franchezza di descriverci, e riparerete a grandi ingiustizie che da lungo tempo soffrono alcune delle provincie meno felici e meno favorite dello Stato.

A doppio titolo pertanto questo progetto di legge si raccomanda alla vostra attenzione ed alla vostra sollecitudine.

DEFORESTA Relatore

PROGETTO DEL MINISTERO

TITOLO I.

NUOVA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE REALI.

Art. 1.

Le strade poste nella classe delle reali dalle Regie Patenti 29 maggio 1817 cessano dall'appartenere alla detta classe, ed entrano in quella delle provinciali, quando vengano aperte all'uso pubblico per il trasporto delle persone, non meno che per quello delle merci a grande e piccola velocità, strade ferrate scorrenti nella stessa direzione, e che servono ai principali centri di popolazione, cui servono le strade reali medesime. E ciò tanto se queste strade ferrate sieno costrutte ed esercitate a conto e a carico delle Regie Finanze, quanto se concesse all'industria privata, vengano esercitate dai Concessionari o dalla Amministrazione dello Stato.

Art. 2.

Sortiranno in conseguenza dalla classe delle strade reali, e la loro manutenzione non meno che le opere di riparazione e miglioramento che occorresse in seguito intraprendervi, cesseranno di essere a carico dello Stato, e ricadranno a carico delle rispettive provincie dal cominciare dell'anno 1855, le seguenti strade:

- 1.º Da Torino per Asti ad Alessandria;
- 2.º Da Alessandria per Novara a Genova;
- 3.º Da Torino per Carignano e Savigliano a Centallo;
- 4.º Da Torino a Susa.

E a datare dal principio del 1856 sortiranno pure dalla classe delle strade reali quelle:

- 5.º Da Torino a Novara;
- 6.º Da Novara ad Arona;
- 7.º Da Centallo a Cuneo.

Art. 3.

A misura che in progresso di tempo verranno aperte all'uso pubblico altre strade oltre quelle ferrate indicate nell'articolo precedente, le quali abbiano le condizioni definite nell'articolo 1, le strade reali ordinarie, parallele, cesseranno dall'appartenere alla classe delle reali dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura, e ricadranno a carico delle rispettive provincie.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

TITOLO I.

NUOVA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE REALI *provinciali.*

Art. 1.

~~Identico al qui contro.~~ Le strade nazionali, quando vengono aperte all'uso pubblico nel trasporto delle persone non meno che per quello delle merci ferrate scorrenti nella stessa direzione, e che servono ai principali centri di popolazione, cessano, dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura, dall'appartenere alla classe delle nazionali ed entrano in quella delle provinciali; I

Art. 2.

In conseguenza dell'articolo precedente, dal cominciare dell'anno 1856, le strade seguenti, cioè: da Torino per Asti ad Alessandria; da Alessandria per Novara a Genova; da Torino per Carignano e Savigliano a Cuneo; da Torino a Susa; da Torino a Novara; da Novara ad Arona, sortiranno dalla classe delle strade reali, e la loro manutenzione non meno che le opere di riparazione e di miglioramento che occorresse in seguito intraprendervi, cesseranno di essere a carico dello Stato, e ricadranno a carico delle rispettive provincie.

compresa la dirama di Cuneo da Savigliano a Cuneo che unisce le strade nazionali di Susa con quella di Cuneo;

Art. 3.

A misura che in progresso di tempo verranno aperte all'uso pubblico altre strade ferrate, oltre quelle esistenti nelle linee indicate nell'articolo precedente, ecc. il resto come qui contro.

Art. 4. 3.

Le provincie, a carico delle quali cadrà la manutenzione delle strade, di cui negli articoli 1 e 2, dovranno incaricarsi dei contratti che fossero ancora in corso alle epoche menzionate in detti articoli, non che dei materiali che si fossero già preparati per la detta manutenzione o per opere di miglioramento, e rimborsare lo Stato dell'importare di questi materiali.

*Art. 3.
 non fatto facoltà alle provincie, attraversate da una delle
 suddette linee, di riunirsi in consorzio per la manutenzione di tutta
 la linea; qualora non ritenute di ciò fare, il governo potrà con
 Decreto Reale, sentiti i Consigli Provinciali e Divisionali, ripartire
 equamente il prodotto dei detti pedaggi in modo che ne profittino
 tutte proporzionalmente all'importare delle spese per la
 manutenzione del rispettivo tratto.*

~~Art. 4.~~

~~Sono invece dichiarate strade reali:~~

- ~~1.° La strada della Val d'Aosta fra le due città d'Ivrea e d'Aosta;~~
- ~~2.° La strada del Piccolo S. Bernardo da Aosta per Morgex e Borgo S. Maurice a Moutiers.~~
- ~~3.° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Savona Voltri~~
- ~~4.° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;~~
- ~~5.° La strada da Cuneo al confine di Francia nella Valle della Stura;~~
- ~~6.° La strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine francese sul Monginevro;~~
- ~~7.° Il ponte da costruirsi sul Po rimpetto alla città di Chivasso per congiungere in quel punto le linee stradali della destra con quelle della sinistra del fiume.~~

~~Art. 5.~~

~~Quando il Canton Ticino abbia intrapresa la costruzione d'una strada carreggiabile dal confine Sardo-Svizzero presso Brissago sul Lago Maggiore sino a Locarno, sarà dichiarata strada reale la strada provinciale che diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza ed Intra sino al confine suddetto.~~

~~Art. 6.~~

~~Quando siano definitivamente conchiuse le trattative aperte coi Cantoni di Vaud e del Vallese pella costruzione a spese comuni fra i Cantoni medesimi e lo Stato Sardo, di una galleria sotto il colle di Ménouve nella catena del gran S. Bernardo, sarà dichiarata strada reale quella che da Aosta passando per Gignod ed Étroubles corre per la Valle del torrente Ménouve sino al confine dei due Stati dentro la predetta galleria.~~

~~Art. 3.~~

~~Le strade che a termini dei suddetti articoli, dalla classe delle strade reali passano a quella delle strade provinciali, non potranno essere abbandonate, né potrà esserne variata la direzione, salvo mediante una legge.~~

~~Art. 4.~~

~~Li pedaggi stabiliti sovra alcuna di dette strade, spetteranno alle provincie, che avranno l'obbligo della manutenzione delle medesime.~~

~~Art. 7.° # #~~

~~Per l'effetto della suddetta manutenzione, potranno le provincie interessate essere costituite in consorzio.~~

~~La circoscrizione di questi consorzi e di ogni altro che verrà costituito tra diverse provincie per opere stradali, non che le quote proporzionali, di cui ciascuna provincia verrà caricata, saranno definitivamente determinate per Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali, il Congresso permanente d'acque e strade, ed il Consiglio di Stato.~~

~~Art. 8.°~~

~~Sono dichiarate strade ^{Inazionali} reali, salva sempre la disposizione dell'articolo ~~terzo~~ primo:~~

- ~~1.° La strada da Chivasso al confine Svizzero per Ivrea ed Aosta;~~
- ~~2.° La strada provinciale, la quale diramandosi da quella del Sempione, va per Pallanza ed Intra sino al confine Sardo-Svizzero presso Brissago sul Lago Maggiore;~~
- ~~3.° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di Ponente sino a Genova;~~
- ~~4.° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;~~
- ~~5.° La strada provinciale da Cuneo al confine di Francia nella valle della Stura;~~
- ~~6.° La strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine Francese sul Monginevro;~~
- ~~7.° La strada provinciale che dalla stazione di Torre Bertetti della ferrovia di Alessandria al Lago Maggiore, va per San Nazario e Cava a Pavia.~~

~~Suppresso.~~

~~Art. 9.°~~

~~Il tronco della strada di cui al n.° 1.° dell'articolo precedente, che da Aosta passando per Gignod ^{Fala} ed Étroubles corre per la valle del torrente Ménouve sino al confine Svizzero, non sarà costruito, né lo Stato ne assumerà la manutenzione a suo carico, che quando sieno definitivamente conchiuse le trattative aperte coi Cantoni di Vaud e del Vallese pella costruzione a spese comuni fra i Cantoni medesimi e lo Stato Sardo, di una~~

galleria sotto il colle Ménéouve nella catena del Gran San Bernardo, e la convenzione già approvata dal Parlamento, *mettendo la spesa a carico di ciascuna Stato per la parte corrispondente al proprio territorio.*

~~Soppresso.~~
I nazionali

I nazionale
I nazionali

~~Soppresso.~~
I 6.
I nazionali

I nazionale presso Annecy;

#6: La strada provinciale da Aigue a Passera.
7: La strada provinciale da Ullas a Bria.

~~Soppresso.~~
I nazionali

Art. 8

Ogni città Capo-luogo di provincia che non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate ~~Feeli~~ dalle Regie Patenti del 29 maggio 1817 o dall'art. 6 della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere provveduta di un braccio di strada ~~Feete~~ che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie ~~Feati~~, o con quella delle strade ferrate già compiute, o che stanno per costruirsi o per concedersi.

Art. 9

In conseguenza della disposizione dell'articolo precedente, oltre alle strade dichiarate reali dall'art. 1 della presente legge, verranno dichiarate ~~Feati~~ le strade:

- 1.° Da Varallo per Borgosesia sino a raggiungere la strada ferrata dello Stato o le diramazioni da quella che venissero concesse;
- 2.° Da Bonneville sino a raggiungere la strada ~~Ferrata di Savoia~~, secondo il tracciato che le verrà definitivamente assegnato fra Annecy ed il confine di Ginevra;
- 3.° Da Thonon per Douvin sino al confine di Ginevra;
- 4.° La strada provinciale da Albertville lungo la destra dell'Isère sino al nuovo ponte di Chamoussel su questo fiume;
- 5.° La strada provinciale da Bobbio a Voghera.

Art. 10

Le strade che secondo le disposizioni degli articoli 6 e 9 della presente legge verranno collocate nella classe delle ~~Feati~~ in aggiunta a quelle dichiarate tali dalle Regie Patenti 29 maggio 1817 ne costituiranno una seconda categoria, e saranno costrutte, sistemate e mantenute secondo quelle norme e condizioni di maggiore economia che sono prescritte per le strade provinciali.

Art. 10

La manutenzione delle strade dichiarate reali colla presente legge non sarà assunta a carico dello Stato se non dal principio dell'anno successivo a quello in cui esse sieno state compiute in tutta la loro lunghezza, mediante l'esecuzione di progetti approvati dal Governo, sia che si tratti della loro primitiva costruzione, sia che si tratti della regolazione dei tronchi che non fossero ancora sistemati.

Art. 11

La loro manutenzione sarà assunta a carico dello Stato a partire dal 1.° gennaio 1856.

Quanto a quelle però che non sono ancora aperte, o non sono ancora carreggiabili la manutenzione di esse non cadrà a carico dello Stato se non dal principio dell'anno solare successivo alla loro apertura e sistemazione in tutta la loro lunghezza.

Saranno applicabili allo Stato, quanto alle strade menzionate in quest'articolo e nel precedente, le disposizioni degli art. 4 e 6.

Art. 12

Le opere di nuova apertura di dette strade dichiarate ~~Feati~~ colla presente legge, non meno che quelle de' loro tronchi non ancora sistemati, saranno eseguite metà a carico dello Stato, metà a carico delle Divisioni o Provincie interessate, unite in consorzio speciale per questo fine.

La circoscrizione dei consorzi di Provincie, e le quote proporzionali di cui ciascheduna Provincia verrà caricata, saranno determinate per Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali.

Art. 13

La manutenzione delle strade dichiarate nazionali colla presente legge sarà a carico dello Stato per tutti i tronchi che si troveranno a quell'epoca carreggiabili. Gli altri tronchi saranno assunti a carico dello Stato nell'anno successivo a quello in cui essi siano stati compiuti in tutta la loro lunghezza. Saranno applicabili allo Stato, quanto alle strade menzionate in questo articolo e nei precedenti le disposizioni degli art. 9. e 10.

Il Congresso permanente d'Acque e Strade ed il Consiglio di Stato.

Art. ~~12~~ 13°

Sono tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione della presente legge si fossero obbligati Municipi o Corpi morali qualunque per promuovere la costruzione di tutta o di una parte di qualsiasi delle strade dichiarate ~~reali~~ dalla legge medesima.

Se queste offerte provengano da Provincie che dovranno esser comprese in alcuno dei consorzi di cui all'articolo precedente esse andranno in diminuzione od annulleranno, se le superino, le quote di contributo consorziale relative. Se derivino da Corpi morali che non facciano parte dei consorzi suddetti, le offerte si porteranno a scarico del totale importare delle opere per le quali vennero fatte.

Art. ~~13~~ 14°

Le somme a carico dello Stato da applicarsi annualmente alle opere di nuova costruzione, o sistemazione di tronchi di strade dichiarate ~~reali~~ dalla presente legge, saranno determinate prendendo norma dal grado d'importanza delle varie strade relativamente al sistema generale delle comunicazioni, o dall'importanza maggiore o minore dei varii tronchi da sistemarsi rispetto alla medesima strada cui i tronchi stessi appartengono.

Queste somme saranno accordate con una legge speciale, e verranno iscritte strada per strada in apposite categorie del bilancio dei lavori pubblici per l'anno corrispondente.

Art. ~~14~~ 15°

Le divisioni, o i consorzi provinciali interessati nelle strade per le quali, a tenore dell'articolo antecedente, verranno fatti assegni nel bilancio dello Stato, saranno chiamate a fare uguali assegni di anno in anno nei propri bilanci.

Se le divisioni o consorzi di Provincie facciano nei loro bilanci assegni maggiori o minori di quelli iscritti nel bilancio dello Stato, se ne terrà conto per il pareggio nel fare gli assegni negli anni successivi: in guisa che al compimento dei lavori abbia avuto effetto la disposizione dell'art. 11.

Art. ~~15~~ 16°

Nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1856 saranno fatti, per le strade ~~reali~~ dichiarate ~~reali~~ dalla presente legge ~~I~~ gli assegni seguenti:

- 1.° Per la strada da Ivrea ad Aosta, e tassativamente per tronco da Donnaz sin oltre il forte di Bard . . . L. 100,000
- 2.° Per la strada del Piccolo San Bernardo, e tassativamente per un primo tronco dal ponte sul Reclus verso l'Ospizio nella Provincia di Tarantasia . . . » 75,000
- 3.° Pella strada da Nizza a ~~Valenza~~ ^{Valenza} pella costruzione di ponti sui torrenti che ancor si passano a guado . . . » ~~120,000~~ ^{120,000}
- 4.° Per la strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su » 60,000

~~A riportarsi~~ L. 205,000

Art. 12.

Rimangono a carico delle rispettive Divisioni o Provincie li debiti che avessero contratti per costruzioni di ponti od altre opere già eseguite nelle strade, che vengono dichiarate reali colla presente legge.

Similmente sono tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione di essa legge si fossero obbligati Municipi od altri Corpi morali per promuovere la costruzione di tutta o di una parte di qualsiasi delle strade che vengono presentemente dichiarate reali.

~~Soppresso.~~

~~Soppresso.~~

~~Art. 16°~~

Nel caso che qualche provincia cominciasse nel concorso di cui nell'articolo precedente e nell'art. 12° a mutare di concorso, il concorso non potrà essere stabilito se non con una legge speciale.

Art. 15.

Nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1856 saranno fatti per le opere di costruzione o di sistemazione delle strade provinciali dichiarate reali colla presente legge, gli assegni seguenti:

- 1.° Per la strada da Ivrea ad Aosta, e tassativamente per un primo tronco da Donnaz sino oltre il forte di Bard L. 100,000
- 2.° Per la strada da Nizza a Genova pella costruzione dei ponti sui torrenti che ancor si passano a guado » 120,000
- 3.° Pella strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su » 80,000
- 4.° Per la strada da Susa al Monginevro, e tassa-

A riportarsi . . . L. 500,000

Innazionati

Innazionati

*provinciati
Innazionati
I vicini progetti
di lavoro
in pronto, e
debitamente
approvati,*

Riporto	L. 298,000
5.° Per la strada da Susa al confine di Monginevro, e tassativamente nel tronco da Susa ad Exilles . . .	75,000
6.° Per la costruzione del ponte sul Po di rimpetto alla città di Chivasso . . .	75,000
7.° Per la strada da Susa ad Exilles . . .	78,000
Totale appalto	L. 728,000

Totale appalto - L. 728,000
Totale affitti - L. 939,000

TITOLO II.

ORDINAMENTO DELLE STRADE CONSORZIALI DI MANDAMENTO.

Art. 16.

Ogni capo-luogo di Mandamento che non si trovi collocato o sopra una strada reale, o sopra una strada provinciale, od a contatto d'una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere dotato di un tronco di strada carreggiabile che lo metta in comunicazione con una delle suddette tre reti di strade.

Questi tronchi di strade costituiranno una special classe denominata delle strade mandamentali.

Art. 17.

Le strade mandamentali saranno costrutte e mantenute a carico di tutte le Comuni del Mandamento unite in Consorzio.

Art. 18.

Il Consorzio mandamentale per l'oggetto di cui agli articoli antecedenti, è obbligatorio: esso viene costituito dall'Intendente Generale, al quale, sentito l'Ingegnere provinciale, spetta proporre le quote di contributo tanto per la primitiva costruzione, come pella successiva manutenzione, in base dei progetti regolarmente approvati.

Questa ripartizione di quote viene, sulla proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, approvata per Decreto Reale, sentito il Congresso permanente, ed avuto il parere del Consiglio di Stato.

Art. 19.

I Comuni però che prima della sanzione di questa legge avessero compiuta od appaltata in base di un piano regolare, e regolarmente approvato, una propria strada carrettiera che

Riporto	L. 300,000
5.° Per la strada del Sempione per Pallanza ad Intra . . .	100,000
Totale	L. 500,000

TITOLO II.

ORDINAMENTO DELLE STRADE CONSORZIALI DI MANDAMENTO.

Art. 14.

Ogni Mandamento deve essere dotato di un tronco di strada carreggiabile, che lo metta in comunicazione o con una strada reale, o con una strada provinciale, o con una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione.

La direzione di questi tronchi di strada deve essere per quanto possibile centrale nel Mandamento in modo che possano direttamente approfittarne tutti od almeno il maggior numero dei Comuni che lo compongono, collegandovi però sempre il Capo-luogo.

Qualora gravi difficoltà topografiche od economiche vi si opponessero, cotali tronchi di strada invece di carreggiabili potranno essere in tutto od in parte soltanto mulattieri.

Li medesimi costituiscono una speciale classe di strade denominate strade mandamentali.

Art. 15.

Le strade mandamentali, dove già non esistono, saranno ecc., *il resto come qui contro.*

Art. 16.

Identico al qui contro.

Art. 17.

Identico al qui contro.

Approvato nella Tornata del 3. Aprile 1899.

Pelloni

li metta in comunicazione diretta colla rete delle strade reali o provinciali ordinarie, o con una stazione di strada ferrata, potranno esimersi dal far parte del Consorzio di Mandamento.

Art. 20.

Nel caso in cui la strada che deve unire un capo-luogo di Mandamento colla rete principale delle strade ordinarie o ferrate possa adempiere allo stesso scopo per uno o più altri Mandamenti, si istituisee un solo Consorzio di tutti i Mandamenti a cui essa serve.

Art. 21.

I progetti delle strade mandamentali, e la direzione dei lavori di costruzione e di manutenzione saranno affidati ad agenti stradali nelle Provincie ove esistono, e nelle altre ad Ingegneri civili scelti dalla rappresentanza del Consorzio, ed approvati dall'Intendente Generale.

Art. 22.

I Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici sono incaricati, ciascuno per la parte che li concerne, dell'esecuzione della presente legge.

Art. 18.

Identico al qui contro.

Art. 19.

Tali progetti coi calcoli definitivi dovranno essere allestiti per tutto l'anno 1856; e nel termine delli sei mesi successivi dovranno essere regolarmente costituiti i relativi consorzi.

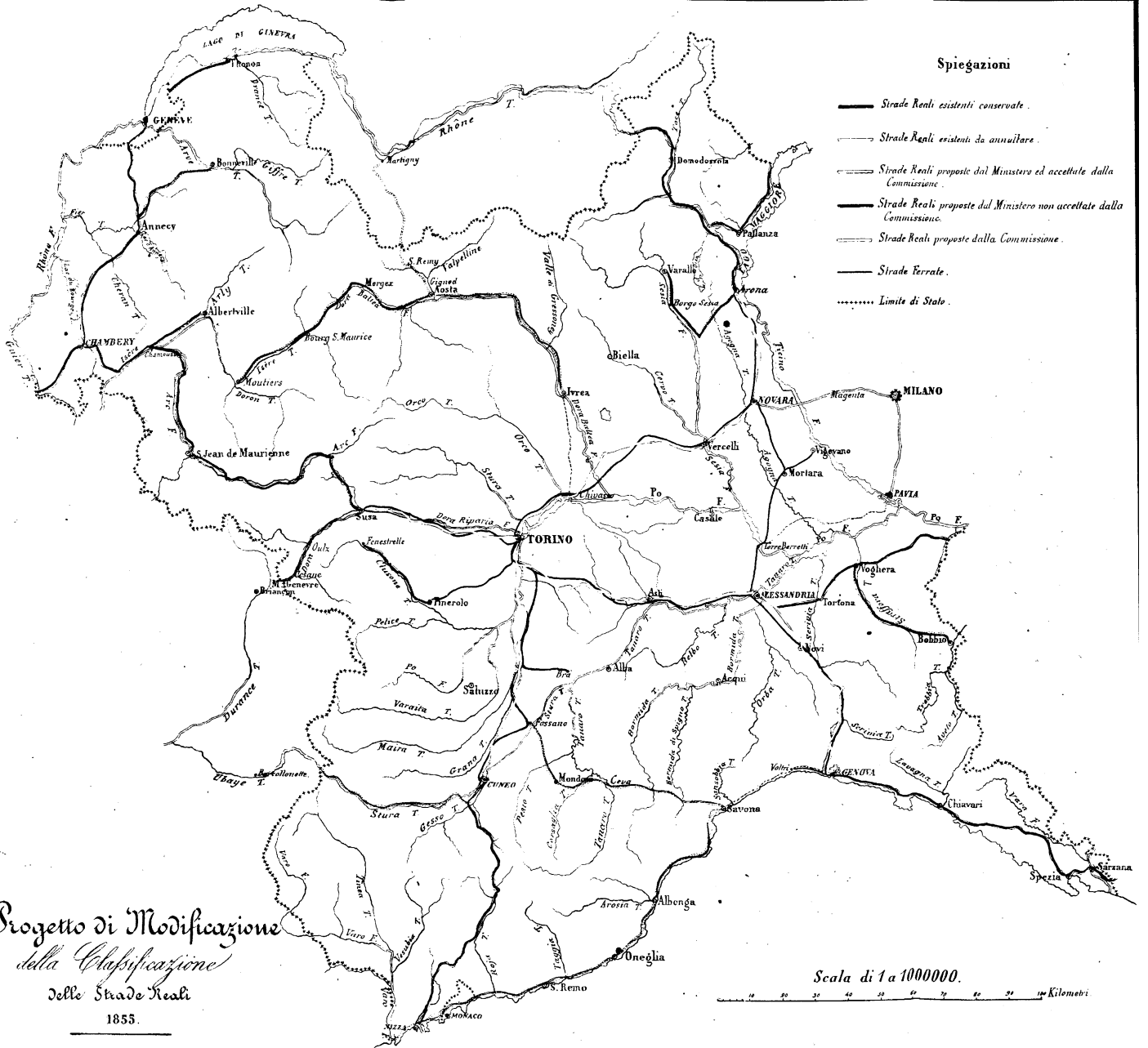
Art. 20.

Le disposizioni di questo titolo secondo non sono applicabili alla provincia di Nizza, per cui provvede in tal parte la legge delli 26 giugno 1855, alla quale nulla è innovato.

Soppresso.

Spiegazioni

- Strade Reali esistenti conservate.
- Strade Reali esistenti da annullare.
- Strade Reali proposte dal Ministero ed accettate dalla Commissione.
- Strade Reali proposte dal Ministero non accettate dalla Commissione.
- Strade Reali proposte dalla Commissione.
- Strade Ferrate.
- Limite di Stato.



Progetto di Modificazione
della Classificazione
delle Strade Reali
1855.

Scala di 1 a 1000000.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Kilometri