

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ECC. ECC. ECC.

Controfirmato il Nostro Ministro Segretario di Stato
per Lavori Pubblici a presentare al Parlamento l'unito
progetto di Legge inteso a stabilire alcuni dei terreni
di Provincie prelevati dalla Legge 3. Maggio 1858 per
l'apertura o sistemazione di Strade Dichiarate Nazionali
nella detta legge stessa, ed a sostenere a suo tempo la
Discussione.

Dato a Torino addi 14 Gennaio 1859.

[Signature]

[Signature]

Progetto di Legge
per lo stabilimento di alcuni
Censori di provincie,
in Dipendenza degli art. 12. 16.
della legge 2. Maggio 1835,
per l'apertura e sistemazione
di nuove strade Nazionali.

17. 36.

Progetto di legge
presentato dal Ministro di Istruzione Pubblica
(Palescapa)
nella tornata del 16 Gennaio 1837

Censori di Provincie per
l'apertura e sistemazione
di nuove strade Nazionali

Milano

Nella legge 2. Maggio 1835,
colla quale, atteso il notevole svi-
luppo delle strade ferrate, si reca-
rono radicali modificazioni alla
preesistente classificazione delle
strade Regie e provinciali, fu
provvisto al riparto delle spese che
sarebbero risultate necessarie per
l'apertura e per la sistemazione
delle nuove linee state colla me-
desima classificate fra le Nazio-
nali. A questo proposito si
leggono in essa legge i seguenti
due articoli.

« Art. 12. Le opere di nuova
apertura di dette strade dichiarate
Nazionali colla presente legge,
non meno che quelle dei loro
tronchi non ancora sistemati,
saranno eseguite metà a carico

3

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 propor-
zionate di cui ciascheduna pro-
vincia verrà caricata, saranno
determinate per Decreto Reale,
sentiti i Consigli provinciali,
il Congresso Permanente di
acque e strade ed il Consiglio
di Stato».

« Art. 16. Nel caso che
qualche provincia compresa
nel consorzio di cui nell'Art.
precedente e nell'Art. 12. vi-
fintasse di concorrere, il consorzio
non potrà essere stabilito se
non con una legge speciale».

Appena promulgata la
legge avanti citata, il Ministero
dei lavori pubblici attese a
preparare la costituzione dei
consorzi riflettenti l'apertura
e la sistemazione di quelle linee

3

che richiedevano più solleciti provvedimenti, e per le quali, coll' art. 14. della Legge ripetuta, il Parlamento votava importanti assegni, non senza però diffinirlasi le gravi difficoltà cui andavasi incontro per effetto della disposizione dell' art. 14. precitata, la quale disposizione si prevedeva che avrebbe reso impossibile l'applicazione dell' art. 12., protrando così notevolmente le pratiche relative, ed immaginando la più sollecita intrapresa ed il più energico sviluppo di tante opere dall' interesse pubblico reclamate. Tali difficoltà si facevano tanto più gravi in quanto che era evidente che secondo lo spirito della legge, non dovevansi solo ritenere per rifinitarsi al ^{divisato} consorzio quelle provincie che avessero deliberato per l' assoluto loro esclusione, ma quelle egualmente che non avessero nulla fatto, la quale loro assegnata.

Si figurare infatti, come appen-
ziate al consorzio una provincia
alla quale fosse per esempio affe-
quata una quota di 20 centesimi
parti, e che, per convenienza di
entrare nel consorzio, credesse
non dover pagarne che 5; sarebbe
stato una vera delusione della
legge.

Ciò non pertanto il Ministero
si accinse alla prova, e dall'in-
cipio eccitava gli uffizii di
Intendenza e del Genio Civile
delle provincie più interessate
a prender concerti onde formula-
re, per ciascuna strada, le
basi di un'associazione, qual
era dalla legge prescritta, le
quali basi sarebbero poi rimesse
alle deliberazioni di tutti quei
Consigli Provinciali cui fossero
per riflettere.

Questo primo esperimen-
to non ebbe soddisfacente risultato,
giacchè nelle dette basi proposte,
troppo traspariva lo scopo di

allargare di soverchio il numero
Dei consorti, onde non rendere meno
grave l'onere anche alle provincie
più immediatamente e più spe-
cialmente interessate, e si giungeva
a confondere l'interesse generale per
cui lo Stato assumeva già metà
del dispendio di apertura o siste-
mazione ed il carico intero della
successiva manutenzione, con quell'
interesse più diretto ed affatto pecu-
liare per cui l'altra metà del dis-
pendio suddetto doveva sopportarsi
da speciali località.

Ciò stante il Ministero
si vide astretto a formulare dello
medesimo i singoli progetti di
consorzio, e a diramarti alle
singole provincie per le rispetti-
ve loro deliberazioni.

In tali progetti si insisteva
sulla necessità di ben distin-
guere i due su citati interessi,
senza di che si sarebbe eviden-
temente sconosciuto il vero spirito
della legge; si emettevano

opportuni riflessi sui vari gradi
di interesse particolare che parevano
poter avere in una data strada le
varie provincie nel progetto inverte,
ed avuto anche riguardo alla rispetti-
va condizione finanziaria, si
indicavano le tangenti che sembra-
no egue e ragionevoli al Ministero,
non senza però dichiarare, che con-
ciò il Ministero stesso non inten-
deva punto inviolare le opinioni
dei Consigli, ai quali lasciavasi
ogni più ampia latitudine ad
osservazioni e a deliberazioni.

Tuome poi nel primo esperimento
avanti ricordato erasi notata in
qualche provincia la tendenza a
moltiplicare la costituzione dei consorzi
istituendoli parzialmente per i vari
tronchi di una stessa linea di strada.
Dichiarata Nazionale colla nuova
legge, si crevette indispensabile di
far notare, che i consorzi volevano
intendersi cummulatori per tutte
quante le spese ed opere a farsi
per aprire o sistemare compiuta-

...invece ciascuna delle nuove linee, come
...era chiaramente stabilito dalla legge,
...la quale volle evitare la complica-
...zione d'una molteplicità di consorzi
...che avrebbero recato incaglio pregiu-
...diziosissimo al celere ordinato ed
...economico procedere dei lavori.

All' quel principio credette il
Ministero di non dover fare
che una sola eccezione, e questa
per la strada del piccolo S. Bernardo,
dividendola in due tratte distinte,
quella cioè collocata sul territorio
di Savoia, e quella sita in territo-
rio di Costa, e ciò per motivi che
si seguono:

1° Perché, se si vedevano sorgere
difficoltà nel metter d'accordo
provincie aventi tra loro più
intrinseche e continue relazioni
più sentita comunanza di interef-
era evidente doversi incontra-
difficoltà anche maggiori nel
conciliare le deliberazioni di
provincie poste al di qua
delle Alpi con quelle di altre

1.^o Provinces poste ad di là, oltre che sarebbe riuscito più arduo assai il pesare con giusta bilancia i rispettivi interessi nella apertura di tutta intiera quella nuova strada.

2.^o Perché da progetti preliminari redatti e dall' esame fattone dal Congresso permanente risultò che le tratte a sistemarsi sui

due territori avrebbero, assai approssimativamente, importato un eguale dispendio, di guisa che la separazione in due consorzi non avrebbe punto alterata la proporzione delle quote rispettive ad spesa.

3.^o Perché mentre le provincie transalpine avevano già per lo passato stanziato fondi all' uopo, e quindi loro urgeva di utilizzarli, e di fornire così occasione di guadagno alle popolazioni, e mentre su di esse non gravitava altra spesa per apertura di nuove strade nazionali, le cisalpine invece

si trovavano senza mezzi pecuniari
predisposti, e dovevano intanto
esporre notevoli somme per
concorrere alla sistemazione della
strada tra Bard e Donnaz, al
traforo della Galleria di Merano,
ed alla erezione del ponte sul
fiume Chivasso, per cui sarebbe
riuscito impossibile di sopracaricare
contemporaneamente di
qualche quota per la strada del
piccolo S. Bernardo, visto
massime che al n. 2. dell'art.
17. della legge 2. Maggio 1858,
nello assegnare un primo fondo
a carico dello Stato per la nuova
strada Nazionale di cui si tratta,
erasi indicato, che il fondo medesimo
sarebbe applicato tassativamente
al tronco cadente nella
provincia di Garantasia.

Nelle
Sui progetti di consorzio dal
Ministero di Agricoltura si aprsero
le discussioni dei consigli delle
singole provincie che era sembrato
conveniente d'includervi, ma

3

D

L'esito fu quale pur troppo si prevedeva, che cioè per nessun consorzio si ebbe la completa adesione in base della quale soltanto avrebbero potuto sancire per Decreto Reale la costituzione. Per alcuni si vedette che dovevano essere estesi a maggior numero di provincie, per altri si impugnò la equità delle quote, e si insistette perché le une fossero assottigliate ed aggravate le altre; per altri si ebbe assoluto rifiuto di qualche provincia a far parte delle associazioni; si ebbe perfino talun consiglio in cui si sostenne non essere obbligatorio il consorzio di provincie intere, e doversi lasciare facoltà alle singole di sostenere le sole spese occorrenti sul proprio territorio, ed esimersi così dal concorrere nelle opere da attuarsi lungo la medesima linea, ma sul territorio di altre provincie.



Visto quindi, come per ognuno
dei tentati consorzi si verificasse
il caso previsto dall'art. 16. della
legge 2. Maggio 1838. era eviden-
te la convenienza di presentare
un solo progetto di legge riferentesi
a tutte le linee accennate dall'art.
17. della legge su citata: nel quale
^{il Ministero} intento dopo di avere esaminate tutte
le svariate e contraddittorie proposizioni
e Deliberazioni dei Consigli provinciali,
volle sul merito di esse sentire lo
avviso del Congresso permanente,
nel quale furono maturamente
discusse tutte queste proposizioni.
Una siffatta discussione condusse allo
stabilimento di alcuni principi gene-
rali, in base dei quali, e tenute
insieme presentate le circostanze spe-
ciali delle provincie più interessate
nella sistemazione ed apertura delle
strade di cui si tratta, il lodato
Congresso si trovò in grado di venire
ad una positiva conclusione per
ciascuno dei consorzi, indicando
le provincie che avrebbero dovuto

comprendersi, non che le quote da
affluirsi ad ogni singola prov.^a.

Qui si reputa opportuno
di addurre alcuni dei principii gene-
rali anzidetti cui si appoggiano le
concrete proposte del Congresso spera-
mente, e sono i seguenti:

1^{mo} Che lo stabilimento del Consorzio
è obbligatorio in forza dell'art. 19.
della legge 2. Maggio 1835. posta
le provincie ad uno speciale ordine
di rapporti indipendenti dalle aflo-
ciazioni divisionali quali trovansi
attualmente costituite, rapporti da
regolarsi esclusivamente in ragione
dell'utile che sulle provincie effen-
zialmente favorite, si distende per
lo sviluppo immediato della ricchezza
locale.

2^o Che la compartecipazione
dell'Erario pubblico nella spesa delle
nuove opere rappresenta il beneficio
generale che tutto lo Stato, e consequen-
tamente le singole provincie prof-
fano trarre dall'opera, mirando la
apertura delle nuove strade Nazionali

3
3

A

ad allargare la sfera dei commerci ed a moltiplicare le relazioni internazionali.

3^o Che l'interesse prevalente onde una provincia può essere chiamata a concorso non consiste esclusivamente nelle agevolzze arrecate alle contrattazioni locali. Dalla apertura di una nuova strada o dalla costruzione d'un'opera importante nei limiti del proprio territorio, ma si estende egualmente ai luoghi prossimi di grande produzione, nei quali vengono immediatamente accresciute le facilità di smaltimento, sono aperti nuovi mercati, e moltiplicate le richieste ed i mezzi di contrattazione.

4^o Che nello apprezzare il grado rispettivo d'interesse che possono avere le provincie, sia nella apertura di una nuova comunicazione, sia nel perfezionamento di altra già stabilita, non puossi a meno di aver riguardo alla ricchezza rispettiva di ciascuna provincia, non che all'estensione ed all'importanza dei commerci.

3

23
e delle proprietà territoriali, che sono
per ricevere maggior sviluppo e
provare un notevole accrescimento
di valore.

Avvisando ogni e conformi
allo spirito della legge 2. Maggio
1888. i principii come sovra sta-
biliti, e riconoscendo che dal
Congresso erasene fatta giusta
applicazione nel definire ciascun
consorzio, sia quanto alle provincie
chiamate a comporlo, sia quanto
alle quote rispettivamente assegni-
te, il Ministero, crede dover
adottare e proporre alla Camera
le conclusioni stesse del Congresso
permanente, tenorizzate nel qui
annesso progetto di legge.

Del resto il Ministero
è penetrato delle non lievi diffi-
coltà che si incontrano nello
stabilire consimili riparti di
spese, e come sia arduo di apprez-
zare in giusta misura tutti
i vari gradi di interesse, tutte
le speciali condizioni di località.

27. tutti gli elementi insomma che
influir possono in un' equa deter-
minazione, epperò dichiara fin-
d' ora, esser egli disposto ad
ammettere, sia nella designazione
delle provincie chiamate a costituire
i singoli consorzi, sia nell' importo
delle quote a caduna nel progetto
assegnate, tutte quelle varianti,
e tutte quelle modificazioni che
i rappresentanti della Nazione
che siedono in questa Camera,
e che sono giudici competenti si-
mi ed imparziali dei reciproci
interessi delle provincie, crederanno
potersi convenientemente introdurre
nelle proposizioni del Ministero,
il quale si limita a pregare la
Camera stessa di voler quanto
più presto possibile deliberare
sull' importante argomento di
cui si tratta, onde far cessare
quelle incertezze e difficoltà
nell' assecuramento dei fondi
e nel versamento loro che fanno
ostacolo al più sicuro ed

3

energico procedere dei lavori.

M. Casati

Progetto di Legge.

Art. Unico

I Consorzi di Province di cui agli Articoli 12. e 16. della legge 2. Maggio 1853. per l'apertura e sistemazione delle strade Nazionali indicate nel successivo Articolo 17. saranno costituiti ciascuno delle Province e colle ^{di contributo} quote specificate qui appresso; ritenuto Diviso in 100. parti il carico di ciascun consorzio.

1° Consorzio della strada da Chiavasso al confine Svizzero per Airoa ed Aosta.

Provincia d'Aosta per 42. centesime parti

m	D'Airoa	28.	m
m	Di Verelli	10.	m
m	Di Gorino	2.	m
m	Di Lemellino	6.	m
m	Di Novara	5.	m
		<u>100.</u>	

22

176
1^a Consorzio della strada Del Piccolo
S. Bernardo per la parte dis-
corrente nella prov^a di Parantasia.
Provincia di Parantasia per 60. centes^e parti.

m	Di Alta Savoia	m	20.	m
m	Del Genevese	m	12.	m
m	Di Savoia propria	m	8.	m
				<hr/>
				100.

2^a Consorzio della strada Da Mizza
a Poltri:

Provincia di Savona per 25. centes^e parti

m	Di Mizza	m	20.	m
m	Di Oleglia	m	16.	m
m	Di Genova	m	5.	m
m	Di Albruggi	m	12.	m
m	Di S. Monso	m	12.	m
				<hr/>
				100.

3^a Consorzio della strada Da Lunco
in Francia per la Valle di Stura.

Provincia di Lunco per 65. centes^e parti

m	Di Saluzzo	m	15.	m
m	Di Mondovì	m	15.	m
m	Di Alba	m	8.	m
				<hr/>
				100

4^a Consorzio della strada da

Susa al confine Francese
sul Moncinevro :

Provincia di Torino per 50. centesime parti:

m Di Susa m 42. m

m Di Pinerolo m 8. m

100.

6^o Consorzio per la costruzione
del ponte sul po rampetto
alla città di Chivasso:

Provincia di Torino per 40. centesime parti:

m Di Ivrea m 10. m

m Di Casale m 10. m

m Di Asti m 5. m

m Di Novara m 5. m

100.

7^o Consorzio della strada che
diramandosi da quella del
Sempione va per Pallanza ed
entra al confine Sardo Svizzero,
lungo il Lago Maggiore.

Provincia di Pallanza per 60. centesime parti:

m Di Novara m 30.

m Di Lonellina m 10.

100.

Vellati

SESSIONE 1857

N° 36-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

SOMIS, PIACENZA, MARCO, CAVALLINI, CORSI,
DESPINE, MARCO

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

(PALEOCAPA)

nella tornata del 15 gennaio 1857

Consorzi di Provincie per l'apertura e sistemazione di nuove strade nazionali

Tornata del 23 maggio 1857

MESSIEURS,

La loi du 2 mai 1855, en modifiant d'une manière profonde l'ancienne classification des routes royales et provinciales, et en augmentant considérablement le nombre des premières, soit des routes nationales, a déclaré, quant à celles nouvellement comprises, que l'entretien serait en entier à la charge de l'Etat, mais que les travaux de construction ou de systémation des divers troncs de ces routes seraient supportés moitié par l'Etat et moitié par les divisions ou provinces intéressées, réunies en consorce.

Elle a ajouté que la circonscription et la proportion des consorces seraient déterminées par décret royal, après que les Conseils provinciaux, le Congrès permanent et le Conseil d'Etat auraient été entendus; et qu'en cas de refus de concours de la part de quelque province, une loi spéciale fixerait les bases du consorce d'une manière définitive.

Pour se mettre en mesure d'exécuter la loi du 2 mai 1855, le ministre a invité les bureaux d'intendance et du Génie civil des provinces intéressées à s'entendre d'abord entre eux

(36-A)

2

sur la quotité à imposer à chacune de celles-ci, afin de soumettre ensuite le projet de répartition aux Conseils provinciaux; mais ces divers bureaux ayant cherché à étendre outre mesure le consorce, dans le but de décharger les provinces qu'ils représentaient, leur travail n'a pu être adopté.

Le Ministère a fait alors lui-même un projet qu'il a transmis aux Conseils provinciaux en l'accompagnant des considérations sur lesquelles il s'était appuyé, considérations basées sur le degré d'intérêt de chacune, sur leur condition financière et sur la clause indispensable de comprendre dans le même consorce la totalité de la ligne, en faisant une seule exception, vu leur condition spéciale, pour les portions de la route du Petit St-Bernard, situées sur les deux revers des Alpes.

Aucun Conseil provincial n'ayant voulu accepter le projet du Ministère, il est arrivé le cas prévu dans l'article 16 de la loi du 2 mai 1855, c'est-à-dire la nécessité de pourvoir par une loi spéciale comprenant le consorce relatif à chacune des routes nationales dont il s'agit.

Le Congrès permanent, consulté à ce sujet, a jugé nécessaire d'établir d'abord quelques principes généraux d'après lesquels les consorces doivent être formés. Ces principes portent en substance :

1° Que les provinces participant au consorce ne doivent pas être seulement considérées sous le rapport de leur association divisionnaire, mais bien plutôt en raison de l'utilité qui en résultera respectivement pour la richesse locale;

2° Que la participation de l'Etat doit se mesurer sur le bénéfice général que le pays retirera soit pour l'extension du commerce intérieur, soit pour les relations internationales;

3° Que l'intérêt d'une province ne consiste pas seulement dans la facilité des contractations locales, mais encore dans la facilité des rapports de cette même province avec les lieux de grande production et de grands marchés;

4° Qu'enfin ce degré d'intérêt est encore basé sur la richesse, l'étendue et l'importance respective du territoire et du commerce de chaque province.

En tenant compte des bases précédentes, le Congrès permanent a formulé un projet de répartition pour les divers consorces, que le Ministère a adopté et qui forme le sujet du projet de loi maintenant soumis à la discussion de la Chambre.

L'examen qui en a été fait dans les bureaux a prouvé que les bases proposées par le Congrès permanent, et appuyées par le Ministère, ont été reconnues justes et équitables. Seulement, dans leur application, divers bureaux ont trouvé que quelques provinces ou ne se trouvaient pas assez chargées, ou l'étaient trop fortement. Ils ont donc recommandé à leurs commissaires de prendre connaissance des données sur lesquelles reposent les répartitions et d'y introduire les modifications qui seraient jugées nécessaires.

Votre Commission, pénétrée de la mesure qui est soumise à la Chambre, y a apporté la plus sérieuse attention. Elle ne

s'est pas dissimulé les difficultés que présente une semblable répartition, et que, malgré la meilleure volonté de suivre les règles de la plus rigoureuse justice, on ne peut procéder que par approximation, sans pouvoir se flatter de satisfaire complètement aucune des parties intéressées.

Elle a toutefois examiné avec soin les observations des Conseils provinciaux et du Congrès permanent. Elle a en outre invité M. le ministre des travaux publics à se rendre dans son sein afin de lui fournir toutes les explications qui pouvaient l'éclairer, et c'est ensuite de cette étude approfondie qu'elle m'a chargé de vous faire connaître le résultat de ses déterminations.

Les bases sur lesquelles s'est appuyé le Congrès permanent, et qui ont déjà obtenu l'approbation des bureaux respectifs de la Chambre, ont aussi paru à votre Commission les plus conformes à l'esprit de la loi du 2 mai 1855, et conséquemment celles à suivre dans la répartition des consorces. Elle s'est donc attachée à examiner si les répartitions se trouvaient dans leur ensemble conformes à ces bases.

A cet effet elle a réuni, dans le tableau annexé au présent rapport, les données principales sur la population, la surface, la richesse territoriale, la condition financière des provinces intéressées et sur les charges à répartir.

En se rapportant aux chiffres contenus dans ce tableau, votre Commission se borne à faire une observation qu'elle croit importante; c'est que la quotité affectée à chaque province frappera les contribuables d'une manière bien différente, selon que le total des contributions y présente un chiffre plus ou moins élevé. Ainsi pour donner un exemple tiré de la route du Grand St-Bernard, la même somme, répartie sur la province d'Aoste, sera environ 20 fois plus forte pour le contribuable que sur la province de Turin, 2 fois $1/2$, que sur celle d'Ivrée, 4 fois $1/2$ que sur celle de Verceil, 6 fois que sur celles de Lomeline et de Novare, 3 fois et $1/2$ que sur celle de Casal. Les contribuables des provinces riches auront donc, de fait, le moins à souffrir dans la répartition des sommes du consorces.

Examinant ensuite successivement les observations présentées pour chacune des routes contemplées par les divers Conseils provinciaux, le Ministère et le Congrès permanent, et celles faites dans les bureaux de la Chambre, votre Commission s'est arrêtée sur les points suivants :

1^{er} Consorces. — *Route de Chivasso au Grand St-Bernard par Ivrée et Aoste.*

Ce consorces comprend les 6 provinces d'Aoste, Ivrée, Verceil, Turin, Lomeline et Novare. Le Ministère l'avait proposé d'abord comme suit: Ivrée et Aoste 70 centièmes, Turin 9, Verceil 8, Novare 7 et Lomeline 6.

Divers Conseils provinciaux ont fait l'observation que c'é-

(36-A)

4

taut à tort que la province de Casal n'y a pas été comprise; la même observation a été répétée dans quelques-uns de vos bureaux. Il a été dit que surtout depuis la suppression du droit d'entrée sur les céréales, une partie des blés et produits de cette province, au lieu de se diriger sur le littoral, prennent le chemin de la montagne. L'ouverture du col de Menouve tendra d'ailleurs à étendre les relations de cette province, comme celles de Verceil, Novare et la Lomeline; tendance qui sera encore facilitée par le chemin de fer de Casal à Verceil.

Votre Commission, après avoir consulté le Ministère à ce sujet, considérant que cette province a un intérêt réel à cette route, quoique moins grand que celui des provinces voisines, vous propose de l'appeler à concourir pour 4 centièmes à la dépense, en déchargeant de 2 centimes chacune des deux provinces d'Ivrée et d'Aoste, dont la quote à 70 centièmes paraît excessive, surtout en tenant compte de leur condition financière et de leurs ressources.

Elle n'a pas compris pourquoi la province de Lomeline qui dans le premier projet du Ministère était taxée 1 p. % de moins que la province de Novare, a été au contraire portée dans le dernier projet 1 p. % de plus; car cette province se trouve plus éloignée et dans des conditions moins avantageuses. Elle vous propose donc de rétablir le premier rapport de cotisation, c'est-à-dire de porter Novare pour 6 centièmes et la Lomeline pour 5, conservant pour les provinces de Turin et de Verceil les chiffres compris au projet de loi.

2^{me} Consorce. — Route du Petit St-Bernard.

Votre Commission, tout en approuvant la séparation en deux consorces des troncs qui se trouvent sur chacun des versants des Alpes, a regretté que le Ministère n'ait pas joint à son projet la formation du consorce pour le trajet qui s'étend d'Aoste au Petit St-Bernard (45295 mètres). Le Ministère a, il est vrai, été guidé dans cette détermination par la nécessité où seront les provinces d'Aoste et d'Ivrée d'appliquer peut-être pendant plusieurs exercices tous leurs fonds à la systématisation de la route du Grand St-Bernard; mais rien n'empêchait d'arrêter le consorce, sauf à ne l'appliquer que quand il y aura possibilité de commencer les travaux. Elle a encore considéré que la route achevée sur le revers de Savoie ne pourra servir qu'autant qu'elle sera faite également sur le revers opposé. Pour seconder l'opinion émise dans quelques-uns de vos bureaux, votre Commission vous l'aurait même proposé, s'il n'eût été nécessaire, aux termes de la loi, de faire délibérer auparavant les Conseils provinciaux intéressés.

Se bornant donc au consorce relatif à la partie de Savoie, le Ministère dans son premier projet avait proposé la répartiti-

tion suivante: Tarantaise 50 centièmes; Haute-Savoie 18; Annecy 16; Chambéry 12 et Faucigny 4.

Ce projet a été adopté par les provinces de Tarantaise et de Haute-Savoie; mais les autres provinces l'ont combattu en ce qui les concernait. Le Faucigny a formellement refusé tout concours, et le Ministère, en appréciant ses motifs, s'est borné à y faire intervenir les provinces du Génois et de Savoie-Propre; la 1^{re} pour 12 centièmes, et la 2^{me} pour 8 centièmes.

Cette différence entre les deux dernières provinces ne saurait être justifiée dans les circonstances actuelles. L'ouverture du col de Ménouve ôte à la province du Génois l'espoir de voir cette route servir au commerce avec la Suisse. Puis le chemin de fer d'Ayton à Annecy venant rejoindre à Albertville la route dont il s'agit, les marchandises pourront se diriger aussi bien d'un côté que de l'autre; l'avantage sera même pour Chambéry qui aura toutes les marchandises dirigées sur la France.

Par tous ces motifs votre Commission vous propose de porter à 10 centièmes la quote de concours tant de la province d'Annecy que celle de Savoie-Propre.

3^{me} Consorce. — Route de Nice à Voltri.

La première proposition du Ministère était: Nice 25 centièmes; Savone 25; Oneglia 20; San Remo 10; Albenga 10, et Gênes 10. Les Conseils de ces diverses provinces, qui comprennent toute la partie du littoral à l'ouest de Gênes, ont reconnu la convenance de fournir leur concours; il faut toutefois excepter celui de Gênes qui a refusé le sien par le motif que la route dont il s'agit ne s'étend que de 10 kilomètres environ sur son territoire entre Voltri et le pont de Leiroué. Les autres provinces ont toutes cherché à alléger leur part de concours en en chargeant les autres, et notamment la province de Gênes, comme devant en retirer par leur position, leur richesse territoriale et leur commerce de plus grands avantages.

Votre Commission, en admettant les bénéfices que les principaux centres de commerce retireront de la route dont il s'agit, a reconnu que la répartition proposée par le Ministère tenait compte des diverses circonstances exposées. Toutefois, il lui a paru que la province de Savone portée à 25 centièmes est fondée à demander quelque réduction, surtout en prenant en considération sa position financière.

Elle vous propose, en conséquence, de réduire sa cotisation à 22 centièmes, en reportant 2 centièmes sur la province de Nice et 1 centième sur celle de Gênes.

Elle a encore observé que la dépense de systémation estimée en total à 901,000 francs, pourra être fortement réduite ensuite de la votation du chemin de fer du littoral, chemin

(36-A)

6

qui dispensera probablement de faire une partie des rectifications et constructions projetées.

La même route étant grevée de péages sur divers points, votre Commission s'est encore demandé si cesdits péages ne devraient pas, aux termes de l'article 11, passer à l'Etat, qui se trouvera chargé de l'entretien. Quoique la réponse ne semble pas douteuse, il lui a paru plus convenable d'en proposer la suppression, dans l'intérêt de la circulation intérieure que cette route sera principalement appelée désormais à desservir.

4^{ème} Consorce. — Route de Coni en France par le Val de Stura.

Le Ministère a primitivement proposé de répartir la dépense comme suit : Coni 50 centièmes, Saluces 20, Mondovi 20 et Alba 10. Ces 4 provinces qui composent la division de Coni ont reconnu l'utilité de la route du Val de Stura : les provinces de Saluces et Mondovi ont demandé que leur concours fût réduit de moitié, et Alba s'est refusée à toute espèce d'allocation, comme n'y ayant aucun intérêt. Quelques-unes ont même insisté pour y faire intervenir les provinces de Savone, Albenga et Oneglia.

Le Ministère a tenu compte de ces observations en réduisant à 15 centièmes les cotisations de Saluces et Mondovi, et à 5 centièmes celles d'Alba, qui obtiendra elle aussi un effet utile de ladite route, quoique moins direct. Les 15 centièmes ont été reportés sur la province de Coni dont la position financière est meilleure et qui est appelée à retirer de l'ouverture de cette route les avantages les plus importants. Quant aux provinces du littoral, leur intérêt est trop éloigné pour qu'il y eût justice à les appeler au concours.

Votre Commission vous propose, en conséquence, d'accepter la répartition portée dans le projet de loi.

5^{ème} Consorce. — Route du Mont-Genèvre.

Dans le premier projet du Ministère, la répartition était : 45 centièmes pour Suse, 45 pour Turin, 10 pour Pignerol. Le Conseil provincial de Suse a demandé qu'il n'y eût pas de consorce et que l'association divisionnaire y pourvût. Le Conseil de Pignerol a délibéré de ne concourir, et seulement, en voie de libéralité, que pour le tronçon qui s'étend de la frontière française au point d'embranchement de la route de Fénestrelle près Césanne, soit seulement à raison de 5 à 4 centièmes sur la dépense totale.

Le Ministère a, dans son dernier projet, augmenté de 5 centièmes le concours de Turin, en portant à 42 celui de Suse et à 8 celui de Pignerol.

Votre Commission, considérant, d'une part, la condition financière de la province de Suse bien moins favorable que

celle de Pignerol; considérant, d'autre part, que cette dernière province reconnaît elle-même qu'un tronç de cette route lui est nécessaire pour ses relations avec la France; considérant en outre que le tracé du chemin de fer du Mont-Cenis, maintenant soumis à la Chambré, remonte la vallée de la Doire jusqu'à Exilles, et qu'ainsi il réduira de beaucoup la dépense de la portion qui intéresse plus spécialement la route de Suse; vous propose de rétablir à 10 centièmes la cotisation de Pignerol, réduisant ainsi celle de la province de Suse à 40 centièmes.

6^{ème} Consorce. — *Pont sur le Pô près Chivasso.*

Le pont sur le Pô près Chivasso, province de Turin, intéresse la province d'Asti pour la route d'Ivrée, celle de Casal pour la route de Casal à Turin, celles d'Ivrée et d'Aoste comme prolongement de la route du Grand Saint-Bernard.

Le Ministère avait dans son premier projet proposé de porter à 65 centièmes le concours de Turin, 10 centièmes celui d'Asti, 10 centièmes celui de Casal et 15 centièmes la division d'Ivrée et Aoste. Toutes ces provinces ont accepté le concours; mais celle d'Asti a demandé à le limiter à 15,000 fr., soit 4 1/2 pour 0/0; celle de Turin à 50 centièmes, celle de Casal à 7, celles de la division d'Ivrée et Aoste à 5. Le Conseil de Casal a en outre observé que la province de Verceil devrait y concourir parce qu'elle tire en partie des vins des provinces d'Asti et Casal, en même temps qu'elle y envoie ses riz et maïs, et que le port de Crescentino dont elle se sert devient souvent impraticable en automne, en sorte qu'elle profitera du nouveau pont à construire; que la province d'Asti est bien plus intéressée à l'exécution de ce pont que la province de Casal; les mandements de Castelnuovo, Montafia, Cocconato et Montechiari qui s'en serviront ayant une étendue et une population bien supérieures à celles des mandements de Montiglio, Villadeati et Mombello de la province de Casal; qu'ainsi elle doit y concourir pour une plus forte somme.

Votre Commission a considéré que le Ministère a tenu compte dans la nouvelle répartition des circonstances ci-dessus exposées; que, du reste, à part la province de Turin, la somme de concours des autres provinces se réduira à un chiffre assez modéré et qui deviendra peu sensible pour chaque contribuable; elle vous propose donc de maintenir les sommes portées par le Ministère.

7^{ème} Consorce. — *Routé en Suisse par Intra et Cannobio.*

Le Ministère avait primitivement proposé de faire concourir Pallanza pour 50 centièmes, Novare pour 25, la Lomeline pour 20 et l'Ossola pour 5.

Les Conseils d'Ossola et de la Lomeline ont refusé tout

(36-A)

concours ; celui de Novare a limité le sien à 20 centièmes et demandé que la Valsesia intervint pour 5 centièmes. Quelques-uns ont encore insisté pour y faire intervenir la division de Verceil.

Votre Commission, reconnaissant que le nouveau projet ministériel a tenu compte de ce qu'il peut y avoir de fondé dans ces observations, vous propose d'accepter le mode de répartition qui y est indiqué.

Comme vous le voyez, messieurs, votre Commission a apporté peu de changements au projet ministériel, et dans ces légères modifications elle n'a été mue que par le désir de répartir les charges aussi équitablement que possible. L'accroissement qui en résulte pour quelques provinces est d'ailleurs si minime relativement au chiffre total de ses contributions, qu'elle espère que la Chambre et les intéressés eux-mêmes l'admettront sans difficulté.

En tenant compte des observations qui précèdent, le projet du Ministère se trouvera modifié de la manière indiquée ci après.

DESPINE, rapporteur.

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

I consorzi di provincie di cui agli articoli 12 e 16 della legge 2 maggio 1858 per l'apertura e sistemazione delle strade nazionali indicate nel successivo articolo 17, saranno costituiti ciascuno delle provincie e colle quote di contributo specificate qui appresso, ritenuto diviso in cento parti il carico di ciascun consorzio.

1° Consorzio della strada da Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta:

Provincia d'Aosta	per 42	centesime parti.
» d'Ivrea	» 28	»
» di Vercelli	» 10	»
» di Torino	» 9	»
» di Lomellina	» 6	»
» di Novara	» 5	»
	<u>100</u>	

2° Consorzio della strada del Piccolo S. Bernardo per la parte discorrente nella provincia di Tarantasia.

Provincia di Tarantasia	per 60	centesime parti
» di Alta Savoia	» 20	»
» del Genevese	» 12	»
» di Savoia Propria	» 8	»
	<u>100</u>	

3° Consorzio della strada da Nizza a Voltri:

Provincia di Savona	per 25	centesime parti
» di Nizza	» 20	»
» di Oneglia	» 16	»
» di Genova	» 15	»
» di Albenga	» 12	»
» di S. Remo	» 12	»
	<u>100</u>	

4° Consorzio della strada da Cuneo in Francia per la Valle di Stura:

Provincia di Cuneo	per 65	centesime parti
» di Saluzzo	» 18	»
» di Mondovì	» 15	»
» di Alba	» 5	»
	<u>100</u>	

5° Consorzio della strada da Susa al confine francese sul Monginevro:

Provincia di Torino	per 50	centesime parti
» di Susa	» 42	»
» di Pinerolo	» 8	»
	<u>100</u>	

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Articolo unico.~~

~~I consorzi, ecc. come contro.~~

1° Consorzio della strada da Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta:

Provincia d'Aosta	per 40	centesime parti.
» d'Ivrea	» 26	»
» di Vercelli	» 10	»
» di Torino	» 9	»
» di Lomellina	» 5	»
» di Novara	» 6	»
» di Casale	» 4	»
	<u>100</u>	

2° Consorzio della strada del Piccolo S. Bernardo per la parte discorrente nella provincia di Tarantasia.

Provincia di Tarantasia	per 60	centesime parti.
» di Alta Savoia	» 20	»
» del Genevese	» 10	»
» di Savoia Propria	» 10	»
	<u>100</u>	

3° Consorzio della strada da Nizza a Voltri:

Provincia di Savona	per 22	centesime parti.
» di Nizza	» 22	»
» di Oneglia	» 16	»
» di Genova	» 16	»
» di Albenga	» 12	»
» di S. Remo	» 12	»
	<u>100</u>	

~~4° Consorzio, ecc. come contro.~~

4° Consorzio della strada da Susa al confine francese sul Monginevro:

Provincia di Torino	per 50	centesime parti.
» di Susa	» 40	»
» di Pinerolo	» 10	»
	<u>100</u>	

5^a-6^a Consorzio per la costruzione del ponte sul Po rimpetto alla città di Chivasso:

Provincia di Torino	per 70	centesime parti	
» di Ivrea	» 10	»	»
» di Casale	» 10	»	»
» di Asti	» 5	»	»
» di Aosta	» 5	»	»
			100

6^a-7^a Consorzio della strada che, diramandosi da quella del Sempione, va per Pallanza ed Intra al confine sardo-svizzero lungo il Lago Maggiore.

Provincia di Pallanza	per 60	centesime parti	
» di Novara	» 50	»	»
» di Lomellina	» 10	»	»
			100

~~6^a Consorzio, ecc., il resto come contro.~~

~~7^a Consorzio, ecc., il resto come contro.~~

Approvato nella tornata del 21. Gruppo 1887.
Pellati

ALLEGATO

N ^o d'ordre	ROUTES	PROVINCES	NOMBRE DE		POPULATION RECENSEMENT 1918	SURFACE EN HECTARES	VALEUR EN ARGENT		TOTAL POUR 1956		LONGUEUR MÉTRIQUE	DÉPENSE A P A I R E	COTE DE CONCOURS SELON	
			MANDERMENTS	COMMUNES			DU SOL CULTIVÉ	DE SES PRODUITS	CONTRIBUTIONS DIRECTES	Cotisation additionnelle (forçages, Pontons et Génies)			LE MÛSTÈRE	LA COMMISSION
1 ^o	De Chivasso à la Suisse par le Grand St-Bernard.	Aoste	7	73	81352	319404	61,023 275	3,338 849	188,061 53	92,302 35	118784	795,000	0,42	0,40
		Ivrée	16	115	103361	103304	188,335 100	11,618 256	476,438 34	89,974 30				
2 ^o	Du Petit St-Bernard par la Tarantaise (de Sésia à Bossio) et à Moutiers.	Verceil	11	39	131806	124700	348,665 075	20,350 413	835,346 76	79,030 97	40771	700,000	0,10	0,10
		Turin	33	153	811999	389367	305,968 695	35,429 975	5,874,356 25	47,418 73				
3 ^o	De Nice à Voltri.	Genève	13	68	129649	123235	335,731 376	19,427 323	936,353 50	108,143 42	478207	901,000	0,09	0,09
		Novare	12	105	178069	138100	248,930 300	22,665 386	1,030,810 18	87,531 45				
4 ^o	De Coni en France par le val de Stora.	Casal	13	75	120428	86613	170,136 500	13,285 849	676,564 30	127,903 29	60870	1,204,000	0,12	0,12
		Savoie Propre	115	687	1231704	1227712	1,389,057 330	125,874 310	8,097,978 08	41,742 03				
5 ^o	De Nice à Voltri.	Tarantaise	4	35	33735	180737	97,829 650	5,567 437	159,737 75	41,742 03	478207	901,000	0,20	0,20
		Haut-Savoie	5	31	30673	97428	11,930 773	6,626 324	140,603 37	85,498 08				
6 ^o	Pont sur le Pô près Chivasso.	Génois	7	134	107474	160973	125,807 800	12,565 387	517,392 53	100,633 08	1533	705,596	0,15	0,15
		Albenga	15	196	133668	104139	107,450 230	13,206 810	838,436 88	109,407 06				
7 ^o	De la route du Simplon par Pallanza et Intra en Suisse près le Lac-Majeur.	Savone	6	38	78906	80629	30,652 073	4,466 233	176,688 82	105,665 34	478207	901,000	0,25	0,25
		Nice	15	86	118377	503435	194,069 700	15,903 190	868,416 56	69,722 87				
8 ^o	De Susse en France par le Mont-Genèvre.	Oneglia	6	69	60072	43126	97,464 100	11,483 332	183,328 22	115,339 55	38893	884,300	0,16	0,16
		San Remo	8	58	60341	83564	35,388 500	7,849 735	146,413 37	73,048 83				
9 ^o	De Susse en France par le Mont-Genèvre.	Coni	19	64	179656	239775	337,192 000	18,492 761	868,237 77	68,386 91	60870	1,204,000	0,13	0,13
		Saluces	14	32	123943	160604	247,573 073	17,647 379	886,335 29	79,188 32				
10 ^o	De Susse en France par le Mont-Genèvre.	Mondovì	18	71	118450	173523	338,065 930	23,233 900	637,810 71	38,531 77	38893	884,300	0,08	0,08
		Alba	12	77	118844	108665	162,997 323	16,040 889	362,330 03	79,215 62				
11 ^o	De Susse en France par le Mont-Genèvre.	Turin	53	153	811999	389367	305,968 695	35,429 975	5,874,356 25	47,418 73	38893	884,300	0,50	0,50
		Suse	8	38	81852	133370	101,985 080	3,909 839	360,883 79	30,307 13				
12 ^o	De Susse en France par le Mont-Genèvre.	Pignerol	13	68	133353	135331	156,037 238	15,890 519	677,648 23	79,017 41	38893	884,300	0,42	0,40
			38	361	627026	382358	765,389005	34,210 585	4,815,162 29					
13 ^o	Pont sur le Pô près Chivasso.	Turin	33	153	811999	389367	305,968 695	35,429 975	5,874,356 25	47,418 73	1533	705,596	0,70	0,70
		Ivrée	16	115	103361	103304	188,335 100	11,618 256	476,438 34	89,974 30				
14 ^o	Pont sur le Pô près Chivasso.	Casal	13	75	120428	86613	170,136 500	13,285 849	676,564 30	127,903 29	1533	705,596	0,10	0,10
		Novare	12	105	178069	138100	248,930 300	22,665 386	1,030,810 18	87,531 45				
15 ^o	Pont sur le Pô près Chivasso.	Genève	13	68	129649	123235	335,731 376	19,427 323	936,353 50	108,143 42	1533	705,596	0,05	0,05
		Novare	7	73	81352	319404	61,023 275	3,338 849	188,061 53	92,302 35				
16 ^o	Pont sur le Pô près Chivasso.	Asti	15	86	150665	93938	173,339 923	15,994 911	725,799 25	67,366 51	1533	705,596	0,05	0,05
		Aoste	7	73	81352	319404	61,023 275	3,338 849	188,061 53	92,302 35				
17 ^o	De la route du Simplon par Pallanza et Intra en Suisse près le Lac-Majeur.		86	430	918233	936615	1,059,047 295	79,135 810	5,941,534 54		47088	1,159,928	0,60	0,60
		Pallanza	6	34	60350	80900	177,731 030	4,304 403	177,905 93	139,649 43				
18 ^o	De la route du Simplon par Pallanza et Intra en Suisse près le Lac-Majeur.	Novare	12	105	178069	138100	248,930 300	22,665 386	1,030,810 18	87,531 45	47088	1,159,928	0,50	0,50
		Lomelino	14	69	139649	124255	233,721 376	19,177 333	936,353 50	108,143 42				
19 ^o			35	298	381748	343333	632,405 123	46,647 321	2,324,979 45					