

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 l'annuo progetto di legge relativo allo
stabilimento di sussidii per la sistemazione delle strade da
Chivasso al confine Svizzero e del Piccolo S. Bernardo,
e di sostenere la discussione.

Data a Torino li 24 febbraio 1858.

Vittorio Emanuele

Progetto di Legge per la costituzione
di Commissioni Provinciali interessate all'apertura
e sistemazione delle Strade Nazionali da Chivasso
al confine Svizzero per Aosta ed Aosta, e del
Piccolo S. Bernardo nella parte succedente in
Provincia d'Aosta.

Corso

12° 128

Comitato del 26 Aprile 1854

Ministero dei Lavori Pubblici.

Relazione

alla Camera Elettiva per la costituzione
dei consorzi fra le Province interessate
all'apertura e sistemazione delle strade
Nazionali da Chiavasso al confine Svizzero
per Greca ed Aosta, e del piccolo San
Bernardo nella parte scorrente in
Provincia d'Aosta.

Sign. Deputati.

In esecuzione della Legge 2.
Maggio 1849. il Ministero dei Lavori
Pubblici fra gli altri consorzi per l'es-
ecuzione di Strade Nazionali aveva
proposto anche quello riflettente la
Strada da Chiavasso al confine Svizzero
per Greca ed Aosta, ma il Parlamento
non lasciava di statuire al riguardo per-
chè crasi dalla Commissione della
Camera creduto di comprendere nel
consorzio anche la Provincia di Casale,
il cui consiglio non era stato sentito;
crasi pure in quella discussione parlato
di comprendere in tale consorzio la
Provincia di Biella, e la Commissione
lamentava che nel proporre il consorzio
fra le Province oltre Alpine per la strada
del piccolo S. Bernardo per la parte
discorrente nella Provincia di Carantasia
non si proponesse anche il consorzio per
la restante parte discorrente nella Pro-
vincia d'Aosta.

Viene ora il Ministero a compiere
ad ambedue le emergenze suddette.

Parlando in primo luogo della strada

Da Chiavasso alle Sgrera, i cui lavori era-
no già appaltati sin dall'anno scorso
e per il traforo del Mandrone, e per il
tranco da Domnig a Bard, risultò in
prima istanza che l'appaltatore del
traforo dopo intraprese le opere dall'u-
na e dall'altra parte della Galleria
si disertò col pretesto di far rivisitare
il contratto: una sentenza dei primi
Giudici ha respinto siffatta pretesa, ed
ora verte l' lite in appello.

Nelle opere del tranco da Domnig
a Bard si ebbe anche a soffrire una
interruzione per questioni elevate
dall'appaltatore, ma risolto il con-
tratto, si diramò ad altro appalto, ed
ora le opere progrediscono lo developmente.

Alla spesa di dette opere si è sin-
qui sopperito coi fondi dello Stato e
della Divisione d'Iprea, ma non con-
viene indugiare lo stabilimento del
consorzio per sistemare la contabilità
di ciascun concorrente.

Ora i consigli Provinciali di
Casale e di Biella negano di pro-
cedere in questo consorzio.

Casale quotato dalla Commissione
della Camera per 4/100. Dichiarò
non avere alcun interesse nella
strada in questione, perché di riso
non ne raccoglie quasi nulla sul
suo territorio, il grano tutto lo vende.

a Genova, e non è che per caso, ed in
pochissima quantità, che da Casale
rebbidissima di vini, se ne manda in
Svizzera per mezzo di questa strada.
Altronde Casale ha ben altre grandi
opere da compiere sul suo territorio
per non poter concorrere nelle opere
riflettenti alle Province. Che se
Casale contribuisce volontariamente
alla spesa del Ponte sul Po a Chiavasso
lo fece nell'interesse dei Paesi frontieri,
ai quali quel passo può essere di
qualche utile.

La Provincia di Biella dichiarò
che mai userebbe della nuova strada
da poiché può smerciare
i prodotti delle sue
industrie per via ferrata.

Il Congresso permanente d'acqua
e strade richiamato a dare il suo
voto su tale deliberazione, in un
con quelle già date nello scorso anno
dalle Province di (Corino, Borea,
Aosta, Novara e Lomellina, opinò
in adunanza del 29. febbrajo p. p.
doversi includere nel consorzio la
Provincia di Casale, tassandola per
due centesime parte, da portarsi in
diminuzione delle quote assegnate
alle Province di: Aosta e di Gressa.
e conobbe inoltre potersi invertire
le quote assegnate alle Province di

Novara e Lomellina secondo la
proposta fattane dalla Commissione
della Camera per cui la Provincia di
Novara sarebbe tassata di 6. cente,
similparte in luogo di cinque, e
quella di Lomellina di cinque di
sette parti in luogo di sei.

Riguardo poi alla Provincia
di Biella il Congresso fu d'avviso
che si abbia ad escluderla da ogni
contributo, non constandogli che
nello stato attuale esista una qual-
che relazione commerciale tra questa
Provincia e la Svizzera, né che vi
sia probabilità di vederne sorgere
alcuna col mezzo della nuova Strada
Nazionale.

Il Ministero non crede di adot-
tare il surriferito avviso, poiché gli
pare che tutte le dette Provincie han-
no un interesse diretto e prossimo
all'apertura di detta strada e tro-
vansi così nel caso previsto dalla
Legge 2. Maggio 1859. non diffe-
rentemente da quanto lo fossero
le altre Provincie contemplate nella
legge 13. Luglio 1859. in riguardo
alle strade alla cui spesa furono le
medesime obbligate a concorrere.

Se difatti si riguarda alla
posizione di ciascuna delle otto
Provincie invitate a questo consorzio

si vede che tutte vi hanno quel più
qual meno un qualche interesse,
essendo evidente che le medesime si
goveranno della nuova strada per
lo smercio dei loro prodotti. Questo
è appunto il motivo della Legge
2. Maggio applicata per l'ultima
13. Luglio succitata.

Non sarebbe qui il caso di chia-
-mare al consorzio altre più lontane
Province, le quali se possono avere
un utile nella nuova strada, non
si trovano però direttamente inte-
ressate e giusta quanto si espone-
-va dal Ministro dei Lavori
Pubblici nella sua relazione
del 16. febbrajo 1859, l'utilità
che le Province più lontane pos-
sono ottenere dalla nuova strada
è già compensata colla metà della
spesa portata a carico dello
Stato. Principii questi che furono
dalla Camera adottati colla Legge
13. Luglio succitata.

Orà la difficoltà sta nel
determinare la quota di ciascuna
della Province, nella qual cosa non
si saprebbe, chi servire, allontanare
dalla divisione già proposta in
della relazione e accettata dalla
Commissione della Camera. Le
non che essendosi per voto della

medesima aggiunta due altre Pro-
-vincie cioè Casale e Biella al
primo progetto del Ministero, questo
crede di portare la costosa quota
in sollievo di quella fra le Provincie
del consorzio, la quale è la meno
prospera di tutte le altre e la
meno popolata come vedesi dallo
unito quadro statistico, e questa è
la Provincia d'Aosta.

Venendo a parlare dell'altro
consorzio della strada fatta dal
Reale S. Bernardo disorrente
tutta in territorio della Provincia
d'Aosta fra la sommità di quel
monte e la città Capo Provincia,
già conosciuta famera come colla
legge 13. Luglio si sia stabilito il
consorzio fra le quattro Provincie
di Carantasia, Alta Savoia,
Genevese e Savoia Propria per
la costruzione della restante
parte di strada che corre oltre
Alpi.

Qui vi furono già intrapresi di
lavori di un tronco che partendo
dal ponte sul torrente N. colui
a poca distanza dall'abitato di
Lez si innoltra verso la som-
mità del colle per metri lini 8000.
circa rimanendo poi ancora metri
18000. di via da aprirsi per raggiungere
la detta sommità.

La detta comunità.

Al consorzio si era trattato di istituire furono invitate le Province D' Asta, Ivrea, Verelli, Cuneo, Novara, Lomellina, Casale e Arelia.

Queste quattro ultime si rifiutano d'intervenire al consorzio, le altre vi aderiscono per parti separate ed il Congresso di momento credendo interessate a questa strada solamente quattro delle succitate Province, ne propone il riparto come segue:

Asta	-----	97.	100.
Ivrea	-----	26	"
Verelli	-----	10.	"
Cuneo	-----	7	"
		<hr/>	
		100.	"

Il Ministero non crede di adottare questo riparto e primieramente esaminando i motivi del rifiuto delle dette quattro Province, non si trovano molto appoggiati: così Novara dice che le tornerebbe inutile la strada del Piccolo S. Bernardo tutto che sia eseguito il traforo delle Alpi, lo che ammette un attuale interesse alla medesima Lomellina (valiola) che per la via ferrata N. E. la tornellata di Criso da Mortara a Sommeville

costerà molto meno che non portarsi
Dola per la strada del piccolo San-
Bernardo, e mentre riconosce che
col mezzo della medesima strada
il riso trasportato in Carantasia
costerà in paragone della strada
ferrata N. E. L. 2. 71. di meno
per ogni tonnellata, non calcola
tale vantaggio per essa Somellina,
non mandando riso in quei Paesi,
Da quali nulla può ricevere in
cambio, mentre il ferro che pur si
fabbrica in Val d'Avosta non si
userà mai in Somellina, potendolo
questo derivare da Genova o da
Milano.

Casale e Biella rifiutano recisa-
mente con quegli stessi motivi
già adottati per esimersi dal concor-
rere nella strada da Fuvasso al
confine triestino.

Ma crede tuttavia il Ministero
che la strada del piccolo S. Bernar-
do diverrà utile a tutte queste
Province, perchè servirà allo smer-
cio dei loro prodotti, di cui manca-
no le Province di Savoia, che
se nei Paesi di quelle Province
più prossime alla strada Vittorio
Emanuele, si potrà trovare una
qualche economia nei trasporti
dei prodotti territoriali delle

quattro Provincie aliene dal consorzio,
non si verifica la stessa economia
per lo scambi che possono mediante
la strada stabilirsi tra le stesse
Provincie colla Carantasia e con
Aosta.

Altronde non può la strada
d'Essere perfezionata se non che
alcuni anni dopo quella del Piccolo
S. Bernardo, e le Provincie
oltre alpine ed in ispecie la Ca-
rantasia mediante la nuova stra-
da col soccorso della ferrata del
Canavese possono fornire le quattro
Provincie avverse al consorzio, non
tanto di ferro, ma di un articolo
per esse pur essenziale, cioè di com-
bustibile, essendo molte le miniere di
autricite in Carantasia e nell'altra
Aosta nello stesso Monte del Piccolo
S. Bernardo.

Si vuole dimenticare come
delle quattro Provincie e massime
da Novara, Lomellina e Casale
nella stagione estiva, non tanto
la classe agiata, ma ben anche
i molti e molti che sono tormentati
da malori corrono e nella Valle che
segue da Aosta a Pres. St. Didier ed
a Courmayeur a respirare l'aria
salubre e godere la mite temperatura
non che a profittare delle acque.

acresciute le facilità di smaltimento,
sono aperti nuovi mercati e moltiplicate
le richieste ed i mezzi di
contrattazioni.

Che nello apprezzare il grado
rispettivo d'interesse che possono
avere le Province, sia nell'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'importan-
za dei commerci e delle proprie-
tà territoriali che sono per ricevere
maggiore sviluppo e provare in
questo un accrescimento di valore. =

Ciò posto ne segue
che nel riparto proposto dal
Congresso Permanente, ~~non~~ non
fu dal medesimo tenuto abbastanza
conto dei detti principii, massime in
riguardo alla Provincia d'Aosta.

Se la medesima può sembrare
la più interessata perché tutta la
Strada percorre sul suo territorio e
colla medesima e coll'altra da
Chivasso alla Svizzera verrà
questa Provincia ad acquistare
due importantissime comunicazio-
ni che varranno ~~ad~~ ad
aumentare la sua popolazione.

e faranno anche aumentare la sua
ricchezza territoriale e le sue indu-
strie, però questi vantaggi non si
verificheranno se non che fra
moltissimi anni, e non valgono a
fornire attualmente quei mezzi
di cui manca, avuto massime ri-
guardo ai carichi di cui è la
Provincia gravata e per il con-
corso nella spesa del Ponte sul
Do a Fivasso, e per l'altro fon-
sorio della strada da Fivasso
al confine Svizzero?

La povertà relativa di questa
Provincia in confronto delle altre
trovasi ampiamente dimostrata
dal quadro statistico suscitato, quin-
di a tenore dei fomentovati
principii non si può di troppo
aggravare la Provincia medesima,
ma deve la spesa ripartire
in modo che le Province più fo-
rti, le quali risentiranno
dall'apertura della strada un
immediato vantaggio, contribuiscano
nella spesa in adeguate pro-
porzioni.

Così facendo verrà adem-
piuto al principale oggetto dei
consorzi, siccome ha già la fame-
ra praticato nella Determinazione
di quelli stabiliti colla citata legge.

19. Luglio.

In queste basi il Ministero
sottopone alla camera l'unito
progetto di Legge per due Consorzi
-zi.

Progetto di Legge.
Vittorio Emanuele II
e s e s

Art. unico.

I Consorzi di Province di cui
agli articoli 12. e 16. della Legge
2. Maggio 1899. per l'apertura
e perfezionamento delle strade
Nazionali da Ghivasso al confine
Svizzero per forza d'Acqua
e quella del Piccolo S. Bernardo
indicate nel successivo Articolo 19.,
saranno costituiti ciascuno nelle
Province e nelle quote di contri-
buto specificate qui appresso,
ritenuto diviso in cento parti
il carico di ciascun Consorzio.

1.^o Consorzio della Strada
Da Ghivasso al confine Svizzero:

Provincia di Aosta	38.
" Intra	26.
" Verelli	10.
" Corino	9.
" Lomellina	8.
" Novara	6.
" Casale	4.
" Biella	2.
	<u>100.</u>

2.^a Consonza della Strada pel
 Piccolo S. Bernardo per la parte
 discorrente in Provincia di Aosta:

Provincia di Aosta	34.
" Intra	30.
" Corino	12.
" Verelli	12.
" Novara	3.
" Lomellina	3.
" Casale	2.
" Biella	1.
	<u>100.</u>