

243

CAMERA DEI DEPUTATI

—
Sessione 1867
—

Proposta di Legge presentata nella tornata del 16. Dicembre 1868
dal Ministro *dei Lavori Pubbli*

OGGETTO

Relatore *Lampertico*

Approvata nella tornata del 22 Aprile 1869

N^o 243

SESSIONE 1867
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

N^o 243

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici
(PASINI)
di concerto col ministro delle finanze
nella tornata del 16 dicembre 1868

corso dello Stato nella spesa anticipata dalla Società
dell'Alta Italia, nei lavori di arginatura al Po ed al
Lambro in provincia di Milano.

DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 27. Marzo 1869

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1	<i>Luniani</i>	Uff. 6	<i>Mercelli, Grommi</i>
„ 2	<i>Defuriani</i>	„ 7	<i>Lobbia</i>
„ 3	<i>Defuriani</i>	„ 8	<i>?</i>
„ 4	<i>Lampertico</i>	„ 9	<i>?</i>
„ 5	<i>Vincenzo di Brolo</i>		

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente *Lantini*
 Segretario *Damiani*
 Relatore *Lampertico*

PRESENTATA LA RELAZIONE

il 19. Aprile 1869

Approvata la Legge nella tornata del *22 Aprile 1869*

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Alle ore <i>12.</i>	del <i>1. febbrajo 1869</i>	nel <i>ufficio 1^o</i>	<i>Amalia</i>
Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>17</i>	nel <i>9^o</i>	<i>et 11</i>
Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>19</i>	nel <i>Cabinetto</i>	<i>5^o</i>
Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>27</i>	nel <i>9^o</i>	<i>1^a lettura relazione Lampertico</i>
Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>19 Aprile</i>	nel <i>ufficio</i>	<i>9^o lettura relazione Lampertico</i>
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed occorrendole di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PASINI)

di concerto col ministro delle finanze

nella tornata del 16 dicembre 1868

Concorso dello Stato nella spesa anticipata dalla Società dell'Alta Italia, nei lavori di arginatura al Po ed al Lambro in provincia di Milano.

SIGNORI! — La ferrovia da Milano a Piacenza nell'avvicinarsi al Po corre elevata sulle adiacenti campagne, attraversando nel circondario di Lodi una estesa zona di territorio, che per gran parte è compresa nel perimetro del Comprensorio di Po e Lambro, istituito per il mantenimento delle arginature di difesa.

Durante la costruzione della ferrovia si rese manifesta la necessità di sistemare e rinforzare i tratti delle arginature di quei due fiumi, compresi nel circondario di Lodi, fra il ponte detto del Mariotto e la ferrovia medesima.

Nel 1861 si erano già studiati i progetti delle opere necessarie per rialzare ed allargare le arginature in guisa da potere resistere alle minacce di piene straordinarie. Fra questi progetti v'era pur quello per la costruzione di un nuovo argine a difesa dell'abitato di San Rocco, che trovavasi in pericolo a causa dei lavori della ferrovia.

Come era a prevedersi, fin da principio sorsero non poche contestazioni fra la società ferroviaria ed il comprensorio degli argini di Po e Lambro circa la competenza passiva della spesa.

Il Governo, preoccupato della necessità di una pronta attivazione delle proposte opere, le quali specialmente dopo le piene straordinarie del 1862, si manifestavano sempre più urgenti, non esitò ad intervenire fra le anzidette due amministrazioni onde ottenere un accordo circa le spese a farsi, ed eliminare le difficoltà che ritardando i lavori, compromettevano seriamente la conservazione di una delle primarie arterie del commercio, l'incolumità di vasti territori, forse i più ubertosi del regno, e perfino la sicurezza di vari abitati, non che dei fertilizi stessi di Piacenza.

I suoi sforzi riuscirono ad indurre la società ferroviaria ed il comprensorio suddetto ad un accordo, che fu stipulato addì 7 febbraio 1863.

Col medesimo fu convenuto che la società assumerebbe l'eseguimento dei lavori tutti, anticipandone anche l'intero dispendio, a patto però di essere rimborsata dopo il collaudo da chi di ragione, della parte a lei non competente.

Fu pure stabilito che alle opere di rialzo e di allargamento delle arginature comprensoriali, fino soltanto ad una determinata misura, il consorzio concorrerebbe

per quattro quinti, e la società per un quinto, restando il consorzio stesso esonerato da qualsiasi aggravio per tutte le altre opere.

Nel preambolo di quel convegno si parla anche di un concorso a carico dello Stato sulle altre opere a farsi dalla società e sulle quali non aveva luogo il riparto fra la stessa ed il comprensorio di Po e Lambro.

Senza soffermarsi ora sulle questioni sollevate dal consorzio intorno alla legalità di detto convegno, riguardo alle quali, secondo l'avviso del Consiglio di Stato, il Governo deve rimanere del tutto estraneo, e lasciare alle parti contraenti il far valere le rispettive ragioni come meglio crederanno, gioverà invece l'accennare che i lavori furono tosto intrapresi e condotti a termine dalla società fino dal 1865.

Dagli atti di collaudo risultò la spesa totale di lire 1,475,526 36. Questa spesa per lire 294,274 49 abbraccia i lavori che, giusta il convegno 9 febbraio 1863, devono cadere a carico per quattro quinti del consorzio e per un quinto della società, e per lire 1,181,251 87 concerne le opere sulle quali non ha luogo il riparto predetto, e che occorsero per portare le arginature ad un'altezza e larghezza superiori alla misura fissata nel convegno surriferito pel concorso del comprensorio, e per costruire un nuovo argine alla difesa del comune di San Rocco.

Egli è su quest'ultima spesa che cade appunto il concorso dello Stato, previsto nel preambolo del convegno.

La legge 20 novembre 1859 pei lavori pubblici, sotto il cui impero venivano eseguite le opere in discorso, stabilisce l'obbligo dello Stato di concorrere, allor-

quando trattasi di opere in cui lo Stato può avere interesse. Questo principio è pure ammesso dalla legge attuale 20 marzo 1865.

In vista pertanto di quest'interesse generale, che nelle opere suddette si rendeva chiaro per più riguardi, sia commerciali, sia agricoli, e sia anche strategici, l'ispettore del Genio civile delegato al collaudo ha proposto che la predetta spesa di lire 1,181,251 87 sia divisa per metà fra lo Stato e la Società concessionaria.

Questa proposta ottenne il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, riconoscendo entrambi i Consessi l'importanza generale dei lavori, e quindi la convenienza che lo Stato rimborsi la società per la somma di L. 590,625 93 restando così la quota a carico del consorzio di Po e Lambro » 235,419 59 e quella a carico della società di. . . » 649,480 84

Totale . . . L. 1,475,526 36

Giunte le cose a questo punto, non rimane ora se non di provvedere ai mezzi necessari pel pagamento della quota sovraindicata di concorso.

Ultimati da molto tempo i lavori, il Governo mancherebbe ai dati affidamenti se ritardasse più oltre a soddisfare le domande all'uopo replicatamente fatte dalla società concessionaria.

Ho per questo motivo l'onore di proporre, d'accordo coll'onorevole mio collega ministro delle finanze, che sia iscritta la somma di lire 590,625 93 in apposito capitolo del bilancio straordinario dei lavori pubblici pel 1869.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Art. 1.

È autorizzato il pagamento di lire 590,625 93 alla società delle ferrovie dell'Alta Italia per quota di concorso dello Stato nella spesa dalla stessa società anticipata per eseguire la sistemazione dal 1862 al 1865 degli argini di Po e Lambro pei tratti compresi fra il ponte Mariotto e la ferrovia verso Piacenza, in provincia di Milano.

Art. 2.

La somma necessaria di lire 590,625 63 sarà stanziata in apposito capitolo col numero del bilancio straordinario 1869 dei lavori pubblici, sotto il titolo *Concorso dello Stato nella spesa di sistemazione degli argini di Po e Lambro in provincia di Milano.*

Fuller

397

SESSIONE 1867-68
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

N° 243-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA GIUNTA

composta dei deputati

**Damiani, De Capitani, De Sanctis, Lancia di Brolo,
Lampertico, Morelli Giovanni, Solidati**

sul progetto di legge presentato dal ministro
dei lavori pubblici
di concerto col ministro delle finanze

nella tornata del 16 dicembre 1868

**Concorso dello Stato nella spesa anticipata dalla Società
dell'Alta Italia, nei lavori di arginatura al Po ed al
Lambro in provincia di Milano.**

Tornata del 19 aprile 1869

SIGNORI! — Per la sistemazione delle arginature del Po, resa necessaria dalla costruzione della ferrovia da Milano a Piacenza, essendo insorta controversia sulla competenza della spesa, dal Ministero dei lavori pubblici venne avviato un componimento che effettivamente ebbe luogo presso il Ministero stesso il 9 febbraio 1863 tra una rappresentanza del comprensorio delle arginature del Po e Lambro e il direttore generale delle ferrovie della Lombardia e dell'Italia centrale.

L'ispettore e commissario tecnico governativo per la vigilanza dei lavori delle arginature, invitato ad esporre le proposte di consorzio da lui studiate a tal fine, opinò che, in seguito alle condizioni recate in quella valle dai lavori della ferrovia, occorrendo argini di maggiori dimensioni che non sarebbe altrimenti occorso al comprensorio, per quattro quinti il lavoro

fosse bensì a carico del comprensorio, ma l'altro quinto restasse a carico della società la quale sopporterebbe *in concorso col Governo* le maggiori spese derivanti dalle maggiori proporzioni degli argini.

In conformità appunto a tale proposta, esposta anzi nel proemio della convenzione, si è stesa la convenzione stessa, limitandosi però a regolare la competenza della spesa tra la società e il comprensorio, e senza formare argomento di convenzione il concorso dello Stato.

Ora, questo concorso dello Stato che dalla società delle ferrovie venne più e più volte richiesto istantemente, e che comunque restasse sempre indeterminato, tuttavia venne costantemente ritenuto in tutte le pertrattazioni come obbligatorio, viene definitivamente proposto col progetto di legge di cui abbiamo l'onore di riferire, e si determina nella metà della maggiore

spesa occorsa nelle arginature in seguito alla costruzione della ferrovia, nella somma quindi, quale risulta dalle fattesi liquidazioni, di lire 590,625. 93.

La vostra Commissione si domandò prima di tutto se veramente fosse obbligatorio per legge il concorso dello Stato, e se ammesso come obbligatorio si debba realmente determinare nella detta proporzione.

Si domandò inoltre, perchè un progetto di legge che concerne lavori del 1863 venga solo adesso dinanzi alla Camera.

Parve intanto fuori di dubbio che lo Stato dovesse contribuire ai detti lavori: e questo per due titoli, di *sussidio* e di *concorso*, ammessi dagli articoli 78 e 81 della legge dei lavori pubblici 20 novembre 1859 che era vigente al tempo che furono eseguite quelle opere, e corrispondenti del resto agli articoli 99 e 103 della nuova legge dei lavori pubblici 20 marzo 1865.

In parte erano in fatto lavori diretti a tutelare l'abitato del comune di San Rocco, e certo lavori sproporzionati alle forze del comune: di quei lavori adunque per cui la legge ammette un *sussidio* dello Stato.

D'altronde sono fuori di controversia quelle grandi necessità pubbliche per cui nei pericoli e danni di inondazioni la legge ammette da parte dello Stato come obbligatorio un *concorso*.

La proporzione poi in cui la spesa dovesse stare a carico dello Stato oltre di non essersi determinata, come abbiamo detto, nè allora nè poi, per via di convenzione, non era nè anco determinata dalla legge del 1859.

Per metà tuttavia eransi poste a carico dello Stato dall'articolo 7 del capitolato annesso alla convenzione stipulata nel 1860 colla società delle ferrovie dell'Alta Italia, ed approvata per legge 8 luglio 1860, le spese di costruzione del ponte sul Po a Piacenza.

Ora la stessa norma sembra di tutta giustizia anche per la sistemazione delle arginature, in quanto il consolidamento ed il rialzamento degli argini fu soprattutto reso necessario dal restringimento di sezione, che provenne dal modo di costruzione del ponte, ed in quanto lo Stato avrebbe già dovuto sostenere pel ponte una spesa maggiore, se invece, come si era proposto, si fosse prolungato il ponte medesimo.

D'altronde le arginature del Po e Lambro nella successiva classificazione di opere idrauliche furono comprese nella seconda categoria: e quindi, a tenore della legge del 1865, per detti lavori sarebbe nella legge stessa determinato il concorso dello Stato per la metà. È bensì vero che la nuova legge non può fondare di-

ritto per lavori eseguiti prima, allorchè la legge dei lavori pubblici fissava bensì da parte dello Stato l'obbligo del concorso, ma senza determinare la proporzione.

Pure la proporzione, che poi venne ammessa come normale, non può certamente trascurarsi, siccome quella che appunto concorda colla proporzione già prima stabilita per lavori in relazione strettissima con quelli di cui si tratta.

Non può nemmeno tacersi che questo concorso dello Stato, non solo in massima, ma precisamente nella metà della spesa, se non fu determinato dalla convenzione del 1863, nè da alcun'altra convenzione posteriore, fu però sempre ritenuto come fuori di questione in tutti i voti del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, e fu ed è istantemente richiesto dalla Società delle ferrovie.

Nel proporvi però il concorso dello Stato nella metà della spesa, e quindi per lire 540,625. 93, la vostra Commissione crede opportuno di avvertire che la società aveva anche richiesto gl'interessi sulla somma predetta, calcolati dal 23 maggio 1865, giorno del collaudo, in ragione del 5 per cento, fissato dalla convenzione 5 febbraio 1863, per il pagamento a rate della quota assegnata al Comprensorio.

Ora la convenzione del 1863 non regolava che i rapporti tra la Società e il Comprensorio, non già quelli tra la Società e lo Stato, e quindi non può conferire alcun diritto alla Società di richiedere il detto interesse. Il Ministero per verità ha respinto la domanda della società; tuttavia la vostra Commissione crede opportuno di avvertire che, proponendovi essa l'adozione del concorso dello Stato nella spesa delle arginature del Po e Lambro, lo fa nei precisi termini del progetto di legge, e quindi per la somma determinata di lire 590,625. 93, escludendo qualsiasi altra domanda della Società in guisa che il Ministero se ne premunisca nell'atto stesso che procede all'esecuzione di questo progetto di legge.

Un'altra avvertenza infine deve essere fatta: che sulla convenzione del 1863 insorse questione da parte del Comprensorio che non la considera obbligatoria, adducendo che non fu debitamente approvata da parte del Comprensorio stesso. Ora, non essendo dalla convenzione del 1863 regolati se non i rapporti di spesa tra il Comprensorio e la Società, qualunque sia il risultato della controversia cui diede luogo la convenzione, lo Stato non deve per nulla essere esposto ad un qualsiasi onere ulteriore. Non è sulla convenzione, ma sulla

legge fondato il concorso dello Stato; ed ora col progetto di legge di cui vi proponiamo l'adozione, questo concorso dello Stato viene determinato, e determinato in una somma precisa.

La liquidazione approvata soltanto il 10 giugno 1867, l'incidente avvenuto per la riduzione che la Compagnia ferroviaria chiedeva al suo quoto di spesa, per un lavoro ch'essa sosteneva non necessario nell'interesse della ferrovia, e l'altro pel pagamento degli in-

teressi decorsi dal giorno del collaudo, servono a spiegare sufficientemente il ritardo nella presentazione del progetto di legge.

Non rimane alla Commissione che proporvi, come unanime vi propone, l'adozione del progetto stesso com'è proposto dal Ministero.

LAMPERTICO, *relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È autorizzato il pagamento di lire 590,625 93 alla società delle ferrovie dell'Alta Italia per quota di concorso dello Stato nella spesa dalla stessa società anticipata per eseguire la sistemazione dal 1862 al 1865 degli argini di Po e Lambro nei tratti compresi fra il ponte Mariotto e la ferrovia verso Piacenza, in provincia di Milano.

Art. 2.

La somma ~~necessaria~~ di lire 590,625 93 sarà stanziata in apposito capitolo col numero del bilancio straordinario 1869 dei lavori pubblici, sotto il titolo *Concorso dello Stato nella spesa di sistemazione degli argini di Po e Lambro in provincia di Milano.*

Approvato nella seduta del 22 aprile 1869.



PROGETTO DELLA GIUNTA

Identico al qui contro.

N^o 243

17 898 10

Progetto di Legge
presentato dal Ministero ^{dei lavori pubblici} ~~dei lavori pubblici~~ ^{dei lavori pubblici} ~~dei lavori pubblici~~

Concorso di ~~L. 590,625,43~~ a carico
dello Stato nella spesa di ~~L. 475,576,58~~
anticipata dalla Società Ferroviaria
dell'Alta Italia, nei lavori di
arginatura al Po ed al Lambro
in provincia di Milano

Tenuta del 16. Aprile 1868.

Signori

V. V.

La ferrovia Milano - Piacenza
attraversa col suo terrapieno una
zona bene estesa di territorio, fra cui
una gran parte dei terreni del Com.
pensorio di Po ed Lambro in pro-
vincia di Milano.

Fino dalla sua costruzione si rese
manifesta la necessità di sistemare
e rinforzare i tratti delle arginature
di quei due fiumi, compresi nel cir-
condario di Rodi, fra il ponte detto del
Mariotto e la ferrovia medesima.

Nel 1861. si erano già studiati
i progetti delle opere necessarie per

rialzare ed allargare le argine-
ture in guisa da poter resiste-
re alle minaccie di piene
straordinarie. Fra questi
progetti v'era pure quello
per la costruzione di un nuo-
vo argine a difesa dell'abitato
di S. Rocco, che trovavasi in
pericolo a causa dei lavori del-
la ferrovia.

Come era a prevedersi, fin
dal principio sorsero non poche
contestazioni fra la Società fer-
roviaria ed il Comprensorio de-
gli Argini di S. Rocco, circa
la competenza passiva della spesa.

Il Governo preoccupato della
necessità d'una pronta attua-
zione delle proposte opere, le qua-
li specialmente dopo le piene
straordinarie del 1868, si ma-
nifestavano sempre più ur-
genti, non esitò ad intervenire
fra le anzidette due Commis-
sioni.

7 + 399 10

onde ottenere un accordo comune
circa le spese a farsi, e così l'ap-
pianamento di difficoltà che ri-
tardando i lavori, compromette-
vano seriamente la conserva-
zione d'una delle primarie
arterie del commercio, l'incolu-
mità di vaste territori, forse i
più ubertosi del Regno, e perfino
la sicurezza di varie abitati, non
chè dei fortificati stessi di Pie-
cenza.

I suoi sforzi riuscirono ad
indurre la Società Ferroviaria
ed il Compensorio sudd. ad un
convegno, che fu stipulato add.
4 febbrajo 1863.

Col medesimo fu convenuto
che la Società assumerebbe l'im-
pegno dei lavori tutti, ante-
cipandone anche l'intero sti-
pendio, a patto però d'essere
in parte rimborsata dopo il
collaudo da chi di ragione.

per pur stabilito, che alle opere
di riporto e d'allargamento del
l'arginature comprensorie
fino soltanto ad una determi-
nata misura, il consorzio
correrà per $\frac{4}{8}$ e la Società per
 $\frac{4}{8}$, restando il consorzio stesso
esonerato da qualsiasi onere
per tutte le altre opere.

Nel preambolo del convegno
stesso si parla pure d'un con-
corso a carico dello Stato sulle
altre opere a farsi dalla Società
e sulle quali non aveva luo-
go il riparto fra la stessa ed
il comprensorio di Po e Lambro.

Senza soffermarsi ora sulle
questioni sollevate dal consor-
zio intorno alla legalità di det-
to convegno, riguardo alle qua-
li a parere dello stesso Consiglio
di Stato il Governo deve rima-
nere del tutto estraneo, lascian-
do le parti contraenti a far

SENATO DEL REGNO

Firenze, addì 22 Maggio 1869.

PRESIDENZA

N. 11675.

2891 / 263
22 maggio 1869

Risposta alla Lett.

N. 2

Nella discussione seguita ieri in Senato del progetto di legge per il concorso dello Stato nella spesa d'arginatura al Po ed al Lambro nella provincia di Milano, essendosi dal Ministro dei Lavori Pubblici osservato che era stata dalla Camera tolta in principio del 2^{do} articolo della legge la parola necessaria, e riconosciuto il fatto, si è questo ritenuto come un errore di copia e quindi radiata senza altro la parola dall'articolo.

Il sottoscritto si pregia pertanto d'informarne per opportuna norma S. E. il Presidente della Camera, cui rinnova ad un tempo l'attestato della più alta sua considerazione.

A. S. E.

Il Presidente della
Camera di Deputati

Firenze

Il Presidente del Senato
fante

Per la formazione delle argomentazioni del P. alla neografia dalle
costruzioni della ferrovia da Milano a Pesera, spendo infante controversa
sulla competenza della pppe, dal ministero dei lavori pubblici venne au-
tato un compromesso che effettivamente ebbe luogo presso il di-
stretto presso il 9 feb. 1863 tra una rappresentanza del compromesso
della argomentazione di P. e Lambro e il direttore generale delle ferrovie
della Lombardia e del'Italia Centrale.

L'ispettor e commissario tecnico governativo per la ingegner
dei lavori delle argomentazioni invitatò ad esporre le proposte di confor-
zio da lui studiate e nel fine, opinò, che in seguito alle condizioni
restate in quella volta dai lavori della ferrovia occorrendo argomentazioni mag-
giori dimensioni, che non sembrò altrimenti occorso al compromesso, per
quanto quindi il lavoro spesse bensì a carico del compromesso ma
l'altro quindi respese a carico della società la quale sopprimerebbe
in concorso col governo le maggiori pppe derivanti dalle maggiori
proporzioni degli argu.

Lo compromesso appunto a tale proposta, dopo anni nel pro-
prio della convenzione, si è per la convenzione pppe, tenuta dal-
gessi a regolare la competenza della pppe tra la società e il con-
promesso, e senza formare argomentazioni di convenzione il concorso
della pppe.

Ora questo concorso della pppe di dalla società delle ferrovie
venne più e più volte richiesto spesse, e che comunque respese
sempre indeterminate tuttavia venne costantemente ritenuto in-
tutto le circostanze come obbligatorio, viene definitivamente
inserito al progetto di legge di cui abbiamo l'onore di riferire,

2.
e si determina quale metà della maggior spesa occorrente
per le opere di ingegneria e altre opere di pubblica utilità,
nella forma quindi, quale risulta dalle fattis. liquidazioni,
di L. 590 e 25.93

La sopra Commissione si domandi prima di tutto se veramente
fosse obbligatorio per legge il concorso dello Stato e se an-
nunciato come obbligatorio si debba realmente determinare
nella detta proporzione.

Si domandi inoltre, perché un progetto di legge che concerne
lavori del 1865 venga solo adeso dinanzi alla Camera.

Non v'è incanto più di dubbio che lo Stato dovesse contribuire
ai detti lavori: e questo per due titoli, di sussidio e di concorso,
ammessi dagli articoli 78 e 81 della legge dei lavori pubblici 26 nov.
1859 che era vigente al tempo che furono eseguite queste opere, e
corrispondenti del resto agli articoli 99 e 103 della nuova legge dei
lavori pubblici 20 marzo 1865.

In parte erano in fatto lavori diretti a migliorare l'abitato del comune
di S. Niccolò, e certo lavori proporzionati alle forze del comune: di
quei lavori adunque per cui la legge ammette un sussidio dello Stato.
D'altronde più fuori di controversia qualche grande necessità pubblica
per cui si possono e danni di inondazioni: la legge ammette da
parte dello Stato come obbligatorio un concorso.

La proporzione qui in cui la spesa dovesse farsi a carico dello Stato
oltre di non essere determinata, come abbiamo detto, né allora né
per via di concezioni
più, non era né ancor determinata dalla legge del 1859.

Qua

Per metà tuttavia evan; sopra a carico dello Stato l'articolo 7 del capitolato annesso alla convenzione stipulata nel 1860 colla Società delle ferrovie dell'Italia ed approvata per legge 8 luglio 1860 le spese di costruzione del ponte sul Po a Raccon.

Ora la legge nuova sembra di altra giustizia anche per la spesa in ordine delle arginature in quanto il consolidamento ed il rialzamento degli argini fu soppresso solo necessario del restringimento di sezione, ~~che~~ ^{che} provenne dal modo di costruzione del ponte, ed in quanto lo Stato avrebbe più dovuto sostenere per il ponte una spesa maggiore, ^{invece} ~~che~~ ^{che} si era proposta, si spese prolungato il ponte.

D'altronde le arginature di Po e Lambro nella prefettura dapprima caricate di opere idrauliche furono comprese nella 2ª categoria: e quindi a carico della legge del 1865 per detti lavori sarebbe nella legge sopra determinata il concorso dello Stato per la metà. E benché ora da la nuova legge non può prodursi diritto per lavori eseguiti prima, secondo la legge dei lavori pubblici si pare che per lo Stato l'obbligo del concorso, ma pura determinare la proporzione. **Qua** la proporzione, che più venne aumentata come normale, ~~diventa~~ ^{diventa} ~~come~~ ^{come} meno trascurata; siccome quella che appunto riguarda la proporzione già prima fu stabilita per lavori in relazione prioritaria con quelli di cui si tratta.

Non può nemmeno radersi che questo concorso dello Stato, non solo in massima, ma precisamente nella metà della spesa, se non fu determinato dalla convenzione del 1860 ne da alcun'altra convenzione posteriore, per cui sempre ritenuto come patti di gestione

in tutti i casi del conflitto dei lavori pubblici e del con-
flitto di Stato, e fu ad i francamente richiesto dalla So-
cietà della ferrovia.

Nel proposito però il concorso della società nella metà della
presta e quindi per l. 590, 625. 93 la vostra commissione crede
opportuno d'avvertire che la società aveva anche richiesto gli
interessi sulla somma predetta calcolati dal 23 uoglio 1865 giorno
del ritorno in ragione del 5% fissato dalla convenzione 9 feb.
1863 per il pagamento a rate della quota assegnata al compen-
so.

Or la ^{che} convenzione del 1863 non regolava i rapporti tra la
società e il compromesso, non già quelli tra la società e lo Stato,
e quindi non può fondare alcun diritto della società di richiedere
il detto interesse. Il Ministero per verità ha respinto le domande
della società intrans la vostra commissione crede opportuno di
avvertire che proponendovi esse l'adizione del concorso della società
nella presta delle opinioni di Po e Lambro lo farai perciò reman-
del progetto di legge e quindi per la somma determinata di l.
590, 625. 93 escludendo qualsiasi altra domanda della società in
vista che il Ministero, ^{se ne} ~~non~~ ~~effettuare~~ ^{non} proceda
^{nell'atto stesso che} ~~non~~ proceda
all'esecuzione di ~~questo~~ progetto di legge.

Un'altra avvertenza infine deve esser fatta: che sulla con-
venzione del 1863 impose gestione da parte del compromesso che
non la considera obbligatoria ^{adducendo} che non si è debitamente
approvata da parte del compromesso stesso. Or non essendo dalle

la convenzione del 1865 ^{le non} regolava i rapporti di forza tra il Compagnone
 e la finanza, qualunque sia il risultato della controversia, cui
 diede luogo la convenzione, lo Stato non deve per nulla essere
 esposto ad un qualsiasi indebitamento ulteriore. Non è sulla convenzione
 ma sulla legge fondata il consenso dello Stato: ed ora col progetto
 di legge di cui vi proponiamo l'adozione questo consenso dello
 Stato viene determinato, e determinato in una forma precisa.

La legge di cui si propone l'adozione fu approvata dal Senato il 10 giugno 1867,
 gli incidenti avvenuti per la riduzione della compagnia ferro-
 viaria chiedeva ^{al progetto di legge} per un lavoro, che era sembrava non necessario nel-
 l'interesse della ferrovia, e per pagamento degli interessi decorri dal
 giorno del ritardo, provano a spingere sufficientemente il ritardo.
 La Commissione ~~non~~ ^{che propone} ~~non~~ ^{come} ~~non~~ ^{unanime} ~~non~~ ^{si} ~~non~~ ^{propone},
 l'adozione del progetto di legge.

Stampato, relatore.

W 213 A

Relazione

Sanza di Capitan Se benedict
Sanza di Proo Sampetuo
Molto procuri Levate

Scritta ad 29. Aprile 1564.

1165
valere le loro ragioni fra loro,
come meglio crederanno; gio-
vera invece l'accennare, che
i lavori ^{furono} tosto intrapresi, e con-
dotti a termine dalla Società
fin dal 1868.

Per gli atti di collaudi risul-
tò la spesa totale di L. 1,178,226,36.
questa spesa per L. 294,274,49 ab-
braccia i lavori, che giusta il
convegno 9 Febbraio 1863 dove-
no cadere a carico per $\frac{4}{5}$ del
consorzio, e per $\frac{1}{5}$ della Società,
e per L. 1,181,251,87 concerne le
opere sulle quali non ha luogo
il riparto predetto, e che occor-
ro per portare le arginatere
ad un'altezza e larghezza su-
periore alla misura fissata
nel convegno surriferito pel
concorso del Comprensorio, e
per costruire un nuovo ar-
gine alla difesa del Comune
di S. Pio.

Carl

Egli è in quest'ultima spesa
che cade appunto il concorso
dello Stato, previsto nel pream-
bolo del convegno medesimo.

La legge 20 Novembre 1865
pei lavori pubblici, sotto il
cui impero venivano eseguite
le opere in discorso, stabilisce
l'obbligo dello Stato di con-
correre, allorchando trattasi
di opere che riguardino pu-
re interesse dello Stato. Questo
principio è pure ammesso
dalla legge attuale 20 marzo
1868.

In vista importante di
quest'interesse generale, che
nelle opere suddette si rende
chiaro per più riguardi, sia
commerciali, sia agricoli, e
sia anche strategici, l'Ispettore
del Genio Civile Delegato al col-
laudo ha proposto che la pred-
spesa di L. 1.181.251.87 sia divisa

7
100

per metà fra lo Stato e la Società concessionaria.

Questa proposta ottenne il voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, riconoscendo entrambi i concessi l'importanza generale dei lavori, e quindi la convenienza che lo Stato rimborsii la Società per la

somma di	590.625,93
cioè mediante la quota a carico del Consorzio restata	235.519,59
e quella a carico della Società di	649.480,84
Totale - lire	1.475.526,36

Giunte le cose a questo punto non rimane ora se non di provvedere ai mezzi necessari pel pagamento della quota sopraindicata di concorso.

Ultimati da molto tempo i lavori il Governo mancherebbe ai suoi doveri se ritardasse più oltre a soddisfare ^{le domande} alle ^{ripetute} richieste fatte

A questo scopo i Referenti hanno l'onore di proporre di rinviare la somma di Lire 590,625.93 in apposito capitolo del Bilancio straordinario dei Lavori Pubblici per 1869 —

della Società concessionaria.

★
~~Il giacché il fondo dei concorsi è scritto al cap. 11 del Bil. 1869 di Lavori pubblici, deve conservarsi intatto per altri impegni che ha lo Stato verso diversi comuni e Comuni di opere idrauliche del Regno, e quindi di molto accresciuti per l'urto del Veneto e del Mantovano al Regno, il referente quindi compie l'ingrato ufficio di chiedere al Parlamento nel presente semestre di legge, l'aggiunta al pred. capitolo 11 del Bil. sudd. della somma corrispondente appunto alla suaccennata quota di concorso a carico dello Stato.~~

Egli si lusinga che V. S. Signori, vorrete confortarlo del Vostro favorevole suffragio.

5 + 107
Progetto di legge

Vittorio Emanuele II.
per grazia di Dio e per volontà
della Nazione - Re d'Italia

—

Art. 1.

È autorizzato il pagamento di $\text{L. } 590,625,93$,
alla Società delle Ferrovie del
l'Alta Italia per quota di corriere
dello Stato nella spesa dalla stessa
Società anticipata per la sistemazione
eseguita nel 1862 ed anni successivi
degli argini di Po e Lambro
per tratti compresi fra il Ponte Mas-
ciotto e la ferrovia verso Piacen-
za in provincia di Milano.

Art. 2.

La somma necessaria di $\text{L. } 590,625,93$, fa-
rà stanziata in apposito capitolo
col N° del Bilancio straordinario
1869 dei Lavori Pubblici sotto il
titolo Concorso dello Stato nella
spesa di sistemazione degli argini
di Po e Lambro in prov. di Milano.



I Nostri Ministri Segretari di Stato delle Finanze e dei Lavori Pubblici sono autorizzati a presentare al Parlamento un Progetto di legge per "Concorso di Lire 590,625,93, a carico dello Stato nella spesa di Lire 1,475,526,38, anticipata dalla Società Ferroviaria dell' Alta Italia, nei lavori di arginatura al Po ed al Lambro in provincia di Milano, ed a sostenere la discussione -

Dato a Parigi il 16 Dicembre 1868

Vittorio Emanuele

V. Capri