

288

## CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 27. giugno 1862.  
dal Ministro Dei Lavori Pubbli.*

## OGGETTO

*Costruzione di una strada in valle  
della Roja*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Nicotolini

» 2° Cavour

» 3° Romeo S

» 4° Biancheri

» 5° Airenti

» 6° Corsi

» 7° Menotti

» 8° Soltero

» 9° Nolfino

Relatore

*Biancheri*

Adottata nella tornata del 12. luglio 1862

Signori

Relazione  
del progetto di legge  
per l'attribuzione  
dei comuni di Tenda e Brianza  
in provincia di Cuneo  
e Brianza  
di lire 1,131,876 per  
l'attribuzione di un  
villaggio nella  
provincia di Cuneo  
e Brianza  
di lire 1,131,876

I comuni di Tenda e Brianza  
in provincia di Cuneo Brianza  
presso le falde meridionali del  
Cuneo e Brianza onde prima di  
sino il territorio loro cont  
di ogni parte dello stato  
agli abitanti di  
quei paesi inteso in ogni tempo a  
stringere le proprie  
relazioni col territorio,  
stabilire

una per naturale inclinazione per più facile accesso ad esso, onde  
scambiarli per i loro prodotti. Per provvedere ai loro  
bisogni di ogni genere, e per  
stabilire un mercato di erigere  
più

scambiarli i loro prodotti. Per provvedere ai loro  
bisogni di ogni genere, e per  
stabilire un mercato di erigere  
più  
da secoli, quegli abitanti erano avvezzi,  
onde soddisfare tanto più convenientemente ogni  
loro esigenza, inquanto che in erano attratti  
egualmente dagli altri rapporti civili, giudiziari ed amministrativi, e dal territorio

del 27 marzo 1864, che ridotta alla Brianza  
il circondario di Cuneo, fu convenuto che  
non seguiva il confine, si avrebbe  
la necessità di mantenere una linea che  
appena il bisogno di una buona  
linea di difesa. Per in virtù di questo

patto, che i due comuni di Tenda e di Brianza,  
pubblichamente inclinati nel circondario di  
Cuneo, rimasero tuttavia all'Italia,

distaccati però dai loro antichi, secolari  
rapporti, e per giunta, privi d'ogni altra  
via di comunicazione, che li riuniva  
ad altra parte meridionale dello Stato.  
Dato così, nelle più dannose  
relazioni di giustizia e di politica convenienza

+ quando a cagione del trattato  
concessione in data 24 marzo  
1860 il territorio di quel  
circondario non aderì all'  
Francia e quei comuni,  
rimasti soli in Italia,  
rimasero in Brianza



Per sovrappiù il vantaggio di raccogliere  
 molte ~~altre~~ <sup>altre</sup> popolazioni sparse lungo  
 la parte inferiore del valle Stura, le  
 quali, per vicinanza e per ~~loro~~ antichi  
 rapporti, furono trattate sin qui a Nizza  
 e Sospello, ora cedute alla Francia.  
 Se considerazioni di ~~di~~ ordine il più ele-  
 vato, poteron consigliare all'Italia un  
 sacrificio ben doloroso, giusto in però che  
 non ne siano maggiormente aggravate  
 quelle popolazioni, le quali trovandosi  
 pel fatto della cessione di Nizza, distacca-  
 te dal rimanente d'Italia, è per pru-  
 dente ~~veramente~~ <sup>veramente</sup> noi più strettamente

\*. Nel 1859, forse nuova  
 \* l'idea di aprire queste vie  
 di comunicazione e traffico di  
 paesi ristretti di ~~quella~~  
 riguardo

Rinviata.  
 La strada, che in forma oggetto del presen-  
 te progetto di legge, ~~partirebbe~~ <sup>si tratterebbe</sup> dalla strada  
 nazionale della Liguria occidentale, in  
 prossimità di Centurione, e risalendo la  
 valle del torrente Stura, raggiungerebbe  
 il confine francese, daddove per brevità  
 uno tratto andrebbe a riunirsi alla stra-  
 da nazionale di Cuneo.  
 Esiste, da tempi antichi, tra i due punti  
 che ora trattate ~~si~~ <sup>di</sup> riunire, una  
 men che mediocre via di comunicazione,  
 la quale ~~presenta d'importanza~~ <sup>presenta d'importanza</sup>  
~~ben~~ <sup>che</sup> ~~mai~~ <sup>mai</sup> ~~per~~ <sup>per</sup> ~~nessuna~~ <sup>nessuna</sup> ~~via~~ <sup>via</sup> ~~nel~~ <sup>nel</sup> ~~1823~~ <sup>1823</sup> ~~chessa~~ <sup>chessa</sup>  
 fronte fra le strade provinciali e  
~~subi~~ <sup>subi</sup> a rigor di logica, quella strada  
 è ~~si~~ <sup>si</sup> ~~indica~~ <sup>indica</sup> compresa fra le nazionali,  
 per effetto della legge 209 del 1859.  
 La costruzione della ~~una~~ <sup>una</sup> strada ~~progetta~~ <sup>progetta</sup>

\* Sui passati anni addietro  
il Consiglio Divisionale  
di Milano ha voluto  
la costruzione, affidando

\* L'oggetto di antichi desiderj per parte della  
popolazione situata lungo la valle del  
Inghj; costantemente pressata, non mai  
eseguita, per sottrarsi di disgraziata  
arrende, il Consiglio Divisionale di  
Milano ha ordinava la costruzione ed affi-  
dava l'incarico degli studi definitivi  
al distinto Ingegnere Cav. Marsano.  
L'idea sorta in seguito, che si potesse  
traularsi una ferrovia in quelle parti;

per servire come continuazione della  
ferrovia di Cuneo <sup>spinta</sup> al mare, fece  
fu di poi la causa principale, per  
cui anche una volta si disattese  
l'abbandonarono  
la pratica per l'attuazione della strada  
ordinaria. Dopo che la sezione  
fatta alla Francia del contado di Biella  
ebbe resa fatta reso più urgente il  
bisogno di strade, l'amministra-  
zione pagata con lodevole sollecitu-  
dine e moke dall'intendimento di non  
potranno più oltre l'esecuzione,  
ordinava che si prendesse tentativi alcuni  
adattare alcuni incamminati stati

++  
Caduta questa speranza e  
fatto più distante il bisogno  
di provvedere la popolazione  
della montagna, sono allora  
si pensò ad avere il  
progetto elaborato dall'  
Ingegnere Inglese Marsano,  
e vennero emesse gli  
ordini opportuni all'atto  
di procedere ad un  
incamminato, con un  
titolo

→ suggerite  
partenti dal congresso Consiglio su-  
periore, a complemento degli studi

3  
L'importo delle spese  
che lo Stato si dismette,  
ad escludere le spese  
che via interpellati  
l'operazione della zona  
di appoggio ai colli  
così stabilite la

del Cav. Marsano. Si può quindi  
calcoli fatti e per il 1850, e si può  
La strada progettata misura una  
lunghezza di metri 20,836, e la spesa  
ascenderebbe a L. 1,131,976; si possono  
una delle quali L. 500,000 sarebbero per  
potranno essere fatte  
te sul corrente esercizio siccome basterebbe  
ai pochi lavori che di quest'anno potranno ancora  
esser compiuti,

Liguria

La rimanente somma <sup>271</sup> vorrebbe divi-  
sa sui cinque successivi esercizi; non  
potendo sperarsi, <sup>che</sup> per l'asprezza dei due  
gli e le difficoltà del lavoro, che si per-  
 venga a spendere annualmente una som-  
ma maggiore di Lire 200 mila. Diatta  
~~parte con questo sistema di evitare il~~  
~~pericolo di aggravarsi di troppo il bilancio~~  
~~dello Stato in un solo esercizio.~~

Per quanto una simile spesa, e prima  
giunta possa apparire rilevante, in un  
il ~~bilancio~~ <sup>nel</sup> debito punto che vi; Lyons; vorrete ap-  
provare, trattasi in fatto di mandare  
ad effetto la costruzione d'una strada  
la quale, e dir vero, altro non è che l'accon-  
tinnazione, il prolungamento della strada  
nazionale di Cuneo, merce di cui saranno  
grandemente agevolate le importanti  
relazioni commerciali che esistono e si ordi-  
na fra la parte occidentale del Piemonte  
e il Mezzogiorno della Francia.  
Ma più <sup>o</sup> digni <sup>o</sup> ~~alte~~, trattasi di rannun-  
ciare <sup>eraugliere alcune</sup> sparse popolazioni; per  
numero di non lieve importanza, e  
che <sup>un equivo</sup> ~~per effetto~~ della cessione di Nizza, <sup>si</sup> ~~non~~  
<sup>videro</sup> ~~non~~ staccate dai loro naturali rapporti,  
e ~~non~~ trovansi isolate, quasi da ogni  
parte accerchiate tra l'Alpi e il terri-  
torio <sup>che ceduto</sup> ~~di~~ Piemonte Francese. Trattasi di di-  
stare ~~di~~ quella parte <sup>meno</sup> fortunata  
d'Italia che come essa si mantenersi

Ferme e inrollabile nel suo affetto  
alla Patria, così per questa è fatta  
oggetto di speciali e sollecite cure,  
e non è pertanto chi non veggia  
quali gravissime considerazioni poli-  
tiche ed economiche concorrono insie-  
me a far desiderare prontamente la  
restaurazione della strada già menzionata  
<sup>già</sup> ~~nota~~ più volte già menzionata, ed  
il riferente confida pienamente  
nel vostro Patriottismo per esser  
sicuro che darete la vostra ap-  
provazione al presente progetto  
di legge.

# Progetto di Legge

## Vittorio Emanuele II &

~~Sulla proposizione del nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici abbiamo Decretato e Decretiamo quanto segue.~~

### Art. 1°

E' autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,131,876. per la costruzione di una strada per Valle Roja nella Provincia di Porto Maurizio al confine francese secondo il progetto compilato dal Cav. Ingegnere Marsano, sotto la Data 16. Feb. 1864. e edele modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in seduta del 24. successivo marzo.

### Art. 2°

Ente spesa sarà iscritta sul bilancio Del Ministero dei Lavori Pubblici sotto il Titolo 2° Spese Straordinarie in apposito capitolo colla denominazione Costruzione di una strada per Valle Roja al Confine Francese, e ripartita come segue:

Bilancio 1862. (Capitolo 4°. Art. 2°)	50,000	"
" 1863	200,000	"
" 1864	200,000	"
" 1865	200,000	"
" 1866	200,000	"
" 1867	281,876	"
<b>Totale</b>	<b>1,131,876</b>	<b>"</b>



N° 288.

Progetto di legge presentato  
dal Ministro dei Lavori Pubblici  
/ Repetiti /

Costruzione di una strada per Valle Aosta  
nella Provincia di Porto Maurizio - Spesa  
straordinaria - mil. lire 1862 - 65 - 66 - 67 -  
68 - 69. del Ministro dei Lavori Pubblici

Tratta del 27. Giugno 1862.

**CAMERA DEI DEPUTATI****PROGETTO DI LEGGE****presentato dal ministro dei lavori pubblici****(DEPRETIS)**

nella tornata del 27 giugno 1862

**Costruzione di una strada per valle Roia nelle provincie di Porto Maurizio e di Cuneo — Spesa straordinaria sui bilanci 1862-63-64-65-66-67 del Ministero dei lavori pubblici.**

**SIGNORI! —** I comuni di Tenda e Briga, in provincia di Cuneo, giacciono presso le falde meridionali del colle di Tenda, onde prende origine il torrente Roia. Cinti da ogni parte dalla catena delle Alpi Marittime, gli abitanti di quei paesi intesero in ogni tempo a stringere le proprie relazioni col litorale ove, per naturale inclinazione e per più facile accesso, desiderano far capo a fine di scambiare i loro prodotti e provvedere ai quotidiani bisogni. Dessi tuttavia trovavano in addietro sul mercato di Nizza, ove da secoli erano avviati, onde soddisfare tanto più convenientemente ogni loro esigenza, in quanto che vi erano attratti egualmente dagli altri rapporti civili, giudiziari ed amministrativi; quando, a cagione del trattato in data 24 marzo 1860, il rimanente di quel circondario andò ceduto alla Francia, e quei comuni, rimasti soli ad Italia, si trovarono distaccati dai loro antichi, secolari rapporti; e per giunta, privi di ogni altra via di comunicazione che li ricongiunga ad altra parte meridionale dello Stato.

Poste così nella più dura condizione, ragioni di giustizia e di politica convenienza richiegono che venga data prontamente a quelle popolazioni una comunicazione, resa palesemente indispensabile, che la condizione topografica dei lu-

ghi suggerisce ad evidenza di stabilire lungo la stessa valle in mezzo alla quale sono situati gli anzidetti comuni.

La strada nazionale che da Cuneo per Tenda mette a Nizza scorre nella valle del torrente Roia sino all'abitato del comune di Breglio. Da quel punto, anzichè seguirlo il suo naturale tracciato, la strada volge a destra abbandonando la valle, e per triplice linea di monti sbocca finalmente in vicinanza di Nizza.

Questo anormale tracciato non ebbe altra causa se non questa, che, cioè, alloraquando fu dall'antico Piemonte costruita la strada in discorso esso non possedeva in allora della valle del Roia che quella parte soltanto che stendesi insino al comune di Breglio; l'altra parte inferiore obbediva ancora, in quei tempi, alla signoria della repubblica genovese.

Si affaccia pertanto spontaneo il pensiero che, per istabilire la desiderata comunicazione a vantaggio delle popolazioni di Tenda e di Briga, non si abbia a far altro che proseguire la strada già esistente, tantochè, partendo dall'attuale confine francese, raggiunga il litorale alla foce del torrente Roia ed in vicinanza di Ventimiglia.

La costruzione di questa strada avrebbe per soprappiù il vantaggio di raccogliere molte altre popolazioni sparse lungo la parte inferiore della valle Roia, le quali, per vicinanza e per antichi rapporti, furono tratte sin qui a Nizza e Sospello, ora ceduti alla Francia.

Se considerazioni d'ordine più elevato poterono consigliare all'Italia un sacrificio ben doloroso, giusto è però che non ne siano maggiormente aggravate quelle popolazioni le quali trovandosi, pel fatto della cessione di Nizza, distaccate dal rimanente d'Italia, è pur prudente vengano a noi più strettamente riunite.

Nè, o signori, sorge nuova l'idea di aprire questa via di comunicazione a beneficio di paesi meritevoli di speciale riguardo.

Esiste da tempi antichi tra i due punti che ora tratterebbesi di ricongiungere una meno che mediocre via di comunicazione, classificata sino dal 1823 fra le strade provinciali, e già parecchi anni addietro il Consiglio divisionale di Nizza ne deliberava la costruzione affidando l'incarico degli studi definitivi al distinto ingegnere cavaliere Marsano. L'idea sorta in seguito che potesse tracciarsi una ferrovia in quelle parti, da servire come continuazione della ferrovia di Cuneo spinta al mare, fu di poi la cagione principale per cui anche una volta si abbandonarono le pratiche per l'attuazione della strada ordinaria.

Caduta questa speranza e fatto più urgente il bisogno di provvedere, la precedente amministrazione stimò allora di prendere ad esame il progetto elaborato dall'ingegnere ispettore Marsano, e vennero impartiti gli ordini opportuni affinchè si procedesse ad alcuni incumbenti, come erano stati

suggeriti dal Congresso permanente, a complemento degli studi del cavaliere Marsano. Si può quindi far capo da calcoli esatti e positivi, e misurare l'importo degli oneri che lo Stato è chiamato ad assumere, se piacerà che sia intrapresa l'esecuzione dell'opera.

Appresso ai calcoli così istituiti la strada progettata misura una lunghezza di metri 20836, e la spesa ascenderebbe a L. 1,151,576; delle quali L. 50,000 potranno essere iscritte sul corrente esercizio, siccome bastevoli ai pochi lavori che di quest'anno potranno ancora essere compiuti.

La rimanente somma verrebbe divisa sui cinque successivi esercizi, non potendo sperarsi che per l'asprezza dei luoghi e le difficoltà del lavoro si pervenga a spendere annualmente una somma maggiore di lire 200 mila.

Per quanto una simile spesa a prima giunta possa apparir rilevante, il referente non dubita punto che voi, o signori, vorrete approvarla. Trattasi infatti di mandar ad effetto la costruzione d'una strada la quale, a dir vero, altro non è che la continuazione, il prolungamento della strada nazionale di Cuneo, mercè di cui saranno grandemente agevolate le importanti relazioni commerciali che esistono sin d'ora tra la parte occidentale del Piemonte ed il mezzodi della Francia.

Ma più d'ogni cosa trattasi di rannodare e raccogliere alcune sparse popolazioni, per numero di non lieve importanza, che a seguito della cessione di Nizza si videro staccate dai loro antichi rapporti, e trovansi ora isolate, quasi da ogni parte accerchiate tra l'Alpi e il territorio ceduto. Trattasi di dimostrare a quella parte meno fortunata d'Italia che come essa sa mantenersi ferma e incrollabile nel suo affetto alla patria, questa la circonda a sua volta di speciali e sollecite cure.

Non è pertanto chi non vegga quali gravissime considerazioni politiche ed economiche concorrano insieme a far desiderar prontamente la costruzione della strada già più volte menzionata, ed il referente confida pienamente nel vostro patriotismo per esser sicuro che darete la vostra approvazione al presente progetto di legge.

---

**VITTORIO EMANUELE II**

per grazia di Dio e per volontà della nazione

**RE D'ITALIA**

---

**Art. 1.**

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,131,576 per la costruzione di una strada per Valle Roia nelle provincie di Porto Maurizio al confine francese secondo il progetto compilato dal cavaliere ispettore Marsano, sotto la data 14 settembre 1854, e colle modificazioni suggerite dal Congresso permanente d'acque e strade in seduta del 24 successivo marzo.

**Art. 2.**

Tale spesa sarà iscritta sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo II, *Spese straordinarie*, in apposito capitolo colla denominazione *Costruzione di una strada per Valle Roia al confine francese*, e ripartita come segue:

Bilancio 1862 (capitolo 74, articolo 2)	L.	50,000
— 1863	»	200,000
— 1864	»	200,000
— 1865	»	200,000
— 1866	»	200,000
— 1867	»	281,576

Totale . . . L. 1,131,576

Signori!

La commissione che <sup>avete</sup> fin da voi nominata per  
 esaminare il ~~presente~~ progetto di legge, diret-  
 to ad autorizzare quanto possa occorrer di  
 spesa per la costruzione di una strada  
 nella valle del torrente Noja, mi dice  
 unanime l'incarico di proporre l'ac-  
 cettazione, e brevemente ~~mi espone~~ le  
 ragioni che ~~indussero~~ <sup>indussero</sup> la stessa  
 commissione in questo suo  
 avviso.

L'alta valle del Po, fiancheggiata  
 ad occidente dalla catena delle Alpi  
~~francose~~ <sup>francose</sup> di ~~Monte~~ <sup>Monte</sup> dalla costa bi-  
 tolcane, ~~colle~~ <sup>colle</sup> ~~profondissima~~ <sup>profondissima</sup> della  
~~stessa~~ <sup>stessa</sup> catena di monti,  
 in ~~quale~~ <sup>quale</sup> ~~volge~~ <sup>volge</sup> ~~il~~ <sup>il</sup> ~~corso~~ <sup>corso</sup> ~~del~~ <sup>del</sup> ~~torrente~~ <sup>torrente</sup> ~~di~~ <sup>di</sup> ~~mezzo~~ <sup>mezzo</sup> ~~di~~ <sup>di</sup> ~~spum~~ <sup>spum</sup>  
~~il~~ <sup>il</sup> ~~corso~~ <sup>corso</sup> ~~di~~ <sup>di</sup> ~~alpi~~ <sup>alpi</sup> ~~marittime~~ <sup>marittime</sup>.

La mancanza di comunicazioni tra gli abi-  
 tanti degli opposti versanti, induce  
 in ogni tempo a non risparmiare sa-  
<sup>la stessa,</sup>  
 crificj peristabili ~~lirici~~ <sup>lirici</sup> e ~~estimerle~~ <sup>estimerle</sup>  
<sup>anche</sup> ~~ad~~ <sup>ad</sup> ~~ogni~~ <sup>ogni</sup> ~~costo~~ <sup>costo</sup> ~~aprendo~~ <sup>aprendo</sup> ~~una~~ <sup>una</sup> ~~vasta~~ <sup>vasta</sup> ~~attra-~~  
~~zione~~ <sup>zione</sup> ~~verso~~ <sup>verso</sup> ~~dei~~ <sup>dei</sup> ~~monti~~ <sup>monti</sup>.



307  
E' quindi palese il motivo per cui non  
potè stabilirsi: la strada che dovea  
riunire i due. Il Vigezzo e il Piemonte, già  
uniti, ambidue, sotto lo stesso dominio,  
cessato appena, colla riunione della Liguria  
alla Monarchia di Savoia, ogni po-  
litico ostacolo, si previde simultaneamente van-



21

opere comprese  
+ si classificate fra  
le strade Provinciali da  
Pigliarate Provinciali.

298  
Si pensi invece, anzitutto di rielabora-  
re ~~il progetto naturale~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>percorso</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
per ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
fu con tale intendimento che il settore,  
praticato da autica nella valle inferiore  
del Projo, + ~~opere classificate fra~~ <sup>comprese fra</sup>  
~~le opere classificate fra~~ <sup>le opere classificate fra</sup>  
~~le opere classificate fra~~ <sup>le opere classificate fra</sup>  
le strade Provinciali, ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
della valle, fu quella che ~~si denominava~~  
~~la strada~~ <sup>la strada</sup>

non fu abbandonato in istante il  
l'idea di ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
la strada provinciale di Cuneo lungo  
quella parte inferiore della valle del Projo  
non fu abbandonato in istante; ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
bandonate più volte ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
volute abbandonate e riprese, vennero  
finalmente compiuti gli studi ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
di dal distinto Ingegnere Marsano, ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
nessun ostacolo poteva più frapporsi  
all'esecuzione dei lavori in più di  
stava per dar mano. Quando ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
fatalmente l'idea che da ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
della alpi, ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
via di Cuneo ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
avrebbe allora ciò che pure troppo  
~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
non di rado ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
non di rado) per poter dietro al por-  
tato migliore, si abbandonò il progetto  
le, e le speranze ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
che ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
parevan tanto fondate, furono ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
momentaneamente ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
deluse.

Per avvenire ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
brevemente ~~la strada~~ <sup>la strada</sup> ~~la strada~~ <sup>la strada</sup>  
spuntate, all'imp-  
portanza che avrebbe il tratto di  
strada, da si gran tempo ideato e

N. 2888.

Progetto di legge presentato  
dal Ministro dei Lavori Pubblici  
(Petrucchi)

È che <sup>forza</sup> l'oggetto  
dell'attuale progetto di  
legge, testè Elucidare,  
come la strada nazionale  
di Cuneo, giunta che sia all'abitato  
del Comune di Breglio situata in  
mezzo della valle del Saig, <sup>per</sup>  
continuare a discendere lungo la stessa <sup>regia</sup> strada, giungerebbe al litorale col percorso  
di soli 27. chilometri, mentre la  
strada esistente, <sup>esistente</sup> da Breglio a  
Viggià <sup>misura</sup> una lunghezza  
non minore di oltre 70 chilometri,  
seguendo a <sup>passarsi in fondo della</sup> ~~passarsi in fondo della~~  
quella strada scorrerebbe <sup>sempre</sup> facile  
e piana in mezzo a popolazioni  
italiane, attualmente, per lungo  
che superano una tripla linea  
di monti <sup>quelli della stessa</sup> ~~quelli della stessa~~ <sup>con</sup>  
tanti e <sup>trova</sup> ~~trova~~ <sup>nel</sup>  
territorio <sup>di</sup> ~~di~~ <sup>di</sup>  
francese divenuto straniero.  
Le occidentali abitate  
nelle <sup>provincia</sup> ~~provincia~~ <sup>che sono</sup>  
termini dell'altipiano occidentale  
del Piemonte, <sup>per</sup> ~~per~~ <sup>lungo</sup> ~~lungo <sup>tempo</sup>  
hanno <sup>mantengono</sup> ~~mantengono~~ <sup>relazioni</sup>  
commerciale <sup>importanti</sup> ~~importanti~~ <sup>con</sup> ~~con~~ <sup>la</sup> ~~la <sup>Francia</sup> ~~Francia~~  
non soltanto col <sup>traffico</sup> ~~traffico~~ <sup>di</sup> ~~di~~ <sup>prodotti</sup> ~~prodotti~~  
ma <sup>talmente</sup> ~~talmente~~ <sup>col</sup> ~~col <sup>traffico</sup> ~~traffico~~  
mezzi delle Francia, le  
distanze  
relativamente mino-  
ri, e la diversità di prodotti  
danno sufficiente ragione  
di un traffico <sup>che si</sup> ~~che si~~ <sup>fa</sup> ~~fa <sup>ogni</sup> ~~ogni <sup>giorno</sup> ~~giorno <sup>di</sup> ~~di~~ <sup>prodotti</sup> ~~prodotti~~  
te ogni giorno <sup>di</sup> ~~di~~ <sup>prodotti</sup> ~~prodotti~~~~~~~~~~~~~~

3

della strada di Genova <sup>in un'altra</sup> fra <sup>quella</sup> di <sup>diversi</sup> <sup>308</sup> <sup>scendono</sup> <sup>del</sup> <sup>l'alto</sup>  
 che sboccando dai monti <sup>in avanti</sup> <sup>un movimento</sup>  
 vale avere <sup>per</sup> <sup>quanta</sup> <sup>verificavalle</sup> <sup>tutte</sup>  
 maggiore di <sup>quella</sup> <sup>che</sup> <sup>verificavalle</sup> <sup>tutte</sup>  
 strada del coladi Cenda <sup>di</sup> <sup>per</sup> <sup>capo</sup>  
~~quella~~ ~~che~~ ~~di~~ ~~partita~~ <sup>dal</sup> <sup>posto</sup> <sup>di</sup> <sup>Genova</sup>  
~~per~~ ~~la~~ ~~via~~ ~~di~~ ~~partita~~ <sup>dal</sup> <sup>posto</sup> <sup>di</sup> <sup>Genova</sup>  
 colla espone del circondario di Chiapan  
 necessariamente dove <sup>allungato</sup> <sup>che</sup> <sup>opere</sup> <sup>si</sup>  
~~in~~ ~~tal~~ ~~il~~ ~~movimento~~ <sup>allungato</sup> <sup>che</sup> <sup>opere</sup> <sup>si</sup>  
~~per~~ <sup>in</sup> <sup>quella</sup> <sup>strada</sup> <sup>il</sup> <sup>progetto</sup> <sup>di</sup> <sup>legge</sup>  
 che <sup>in</sup> <sup>il</sup> <sup>progetto</sup> <sup>un</sup> <sup>appunto</sup> <sup>si</sup>  
 far <sup>comparire</sup> <sup>questi</sup> <sup>effetti</sup> <sup>la</sup> <sup>mentre</sup> <sup>volli</sup> <sup>effetti</sup>  
~~non~~ <sup>non</sup> <sup>si</sup> <sup>disputa</sup> <sup>o</sup> <sup>dubitarsi</sup> <sup>che</sup> <sup>la</sup> <sup>costru-</sup>  
<sup>zione</sup> <sup>nel</sup> <sup>tratto</sup> <sup>di</sup> <sup>strada</sup> <sup>dici</sup> <sup>tra</sup> <sup>due</sup>  
 discorso <sup>re</sup> <sup>ricorrendo</sup> <sup>grandemente</sup> <sup>il</sup> <sup>lo</sup>  
 distanza <sup>aggiungendo</sup> <sup>facile</sup> <sup>un</sup>  
 gliando <sup>la</sup> <sup>facilita</sup> <sup>del</sup> <sup>percorso</sup>  
 e mettendo capo sul territorio italiano  
 no anziché sul ~~territorio~~ <sup>straniero</sup> con  
 tribuirà potentemente a <sup>reversare</sup> <sup>ed</sup>  
 estend <sup>per</sup> <sup>un</sup> <sup>maggiore</sup> <sup>il</sup> <sup>com-</sup>  
 mero <sup>del</sup> <sup>vicinato</sup> <sup>occidentale</sup> <sup>colle</sup>  
 parte meridionale dello Stato e della  
 mezzogiorno della Francia. Queste <sup>aggiungo</sup> <sup>considerazioni</sup>  
~~non~~ <sup>di</sup> <sup>ben</sup> <sup>maggiore</sup> <sup>valore</sup> <sup>economico</sup>  
 por <sup>vicini</sup> <sup>alla</sup> <sup>costruzione</sup> <sup>della</sup>  
 delle ferrovie <sup>della</sup> <sup>Francia</sup> <sup>la</sup> <sup>quale</sup> <sup>devrà</sup>  
 fra <sup>qualche</sup> <sup>anni</sup> <sup>raggiungere</sup> <sup>l'altitudine</sup>  
 le confine francese, appunto <sup>in</sup>



4

che prende il nome dal torrente Roja,  
 gli abitanti dei Comuni di Cende e di Briga, situati  
 all'estrema parte superiore della valle,  
 vivono in queste strette, separate da ogni lato per  
 naturali accidenti di monti,  
 e sono di ogni parte accerchiati di monti,  
 e di ogni parte perenni di fiumi, e di ogni parte  
 da questi e da quelli sono colti e spaventati  
 quanto a tutto.

Legge

Per comunanza d'origine e per  
 d'interessi, quanto per natura  
 di terra e inclinazione, quelle popolazioni  
 naturali, gli abitanti di questi Comuni, intesi  
 furono in ogni tempo a stabilire  
 ogni loro relazione col territorio, unita da tempo  
 remoto al circondario di Nizza, ne fecero  
 venire emanato col trattato del 26 marzo 1664.

Fa l'anno 1793, anzi avvertire che i  
 suddetti Comuni, per effetto  
 del trattato di Cende e di Briga,  
 per quel trattato, avrebbero dovuto  
 ricambiare, come facciano parte  
 del circondario di Nizza, il patto  
 stipulato, in esso trattato, di mantenere  
 una confine che non pregiudica  
 al bisogno reciproco d'appoggio, d'una  
 parte alla difesa dell'altra, facendosi  
 a vicenda una comune difesa.

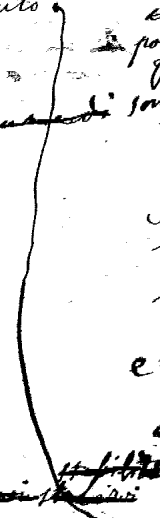
linea di buona difesa,  
 buona linea di difesa,

fece sì che i suddetti Comuni  
 rimanesero tuttavia sotto l'Italia  
 Nizza, proprio a nascondersi, quanto la condizione  
 di quegli abitanti, assai più lamentevole  
 per la perdita dei loro tradizionali  
 rapporti, alle difficoltà di cui la  
 natura gli ha circondati, e per  
 come ad aggiungersi ancora la nuova  
 frontiera barriera doganale, e

per la perdita dei loro tradizionali  
 rapporti, alle difficoltà di cui la  
 natura gli ha circondati, e per  
 come ad aggiungersi ancora la nuova  
 frontiera barriera doganale, e

+ Altre popolazioni, di non poca importanza  
esistono pure nella valle inferiore del  
Rigia, le quali <sup>sin qui erano tutte</sup> per <sup>prossimità</sup>  
e per facile accesso, ad alcuni vicini pa-  
si, compresi nel territorio ceduto.

+ ~~le comunità di~~ <sup>la comunità</sup> ~~di~~ <sup>di</sup> ~~soni~~ <sup>di</sup> ~~soni~~ <sup>di</sup>  
~~ajate~~ <sup>ajate</sup>



Disgiunti  
& separati da brigge, <sup>ciampesero</sup>  
senza alcuna arteria di con-  
tattamento <sup>per dove</sup>  
per dove condotti al <sup>vicino</sup>  
colpiamento <sup>di</sup>  
potessi ricondurre al <sup>litorale</sup>  
fianco della <sup>parte</sup>  
sua <sup>parte</sup>  
zioni, le quali per <sup>l'avanti</sup>  
tratte <sup>alcuni</sup>  
territorio ceduto; per <sup>prossimità</sup>  
e per <sup>facile</sup> <sup>accesso</sup> <sup>storvava</sup> <sup>ad</sup> <sup>effe</sup>  
in <sup>contaggio</sup> <sup>di</sup> <sup>in</sup> <sup>alcuni</sup> <sup>paesi</sup>  
di <sup>alcuni</sup> <sup>paesi</sup> <sup>del</sup>  
di <sup>alcuni</sup> <sup>paesi</sup> <sup>del</sup>

Poste <sup>in</sup> <sup>così</sup> <sup>triste</sup>  
situazione, <sup>quella</sup>  
condizione <sup>le</sup> <sup>popolazioni</sup> <sup>de</sup> <sup>brigge</sup>  
giamante, <sup>specialmente</sup>  
gli abitanti di Cenda e di Briga non poterono  
non reclamare <sup>affinchè</sup> <sup>alcuna</sup>  
verifica <sup>attanto</sup> <sup>per</sup> <sup>che</sup>  
che <sup>ad</sup> <sup>effe</sup> <sup>per</sup> <sup>che</sup>

apolutamente indispensabile, le ripetute promesse,  
dati affidamenti, tacitarono i  
giusti reclami di quegli abitanti.  
La precedente amministrazione,  
con lodevole sollecitudine, ordina-  
va che fossero condotti a compi-  
mento alcuni incumbenti stati  
suggeriti dal Congresso perma-  
nente, a complemento degli  
studj del Cav. Margano, ed il



per calcolare le spese cui si va incontro,  
e la ripartizione che si è convenientemente  
proposta in lei sempre ed esercizi,  
non approvando. D'un tratto il Go-  
verno si rende men sentito a più  
facile <sup>facilmente e supportarsi,</sup> e ~~supportarsi~~

Signori la vostra Commissione non  
esitò un momento a proporre l'abolizione  
dell'attuale proposta di

legge, le considerazioni <sup>relazioni</sup> ~~relazioni~~ <sup>che accompagnano il progetto,</sup> ~~che accompagnano il progetto,~~ <sup>quelle che si riferiscono</sup> ~~quelle che si riferiscono~~  
che <sup>vennero espresse</sup> ~~vennero espresse~~ <sup>in questa</sup> ~~in questa~~  
relazione <sup>che si riferiscono</sup> ~~che si riferiscono~~ <sup>alle</sup> ~~alle~~  
poste, sin qui, come chi malamente  
qui <sup>non erano malamente</sup> ~~non erano malamente~~ <sup>affiorando</sup> ~~affiorando~~  
e chiariscono abbastanza <sup>quanto</sup> ~~quanto~~  
la sua importanza e l'urgenza.

Per quanto <sup>che</sup> ~~che~~ <sup>urgente</sup> ~~urgente~~ <sup>proposta</sup> ~~proposta~~, a prima  
giunta, <sup>popolo</sup> ~~popolo~~ <sup>apparsa</sup> ~~apparsa~~ <sup>al sacrificio</sup> ~~al sacrificio~~ <sup>che</sup> ~~che~~  
si è addimandato, <sup>certamente</sup> ~~certamente~~ <sup>di</sup> ~~di~~  
te <sup>intendere</sup> ~~intendere~~ <sup>che</sup> ~~che~~ <sup>voglia</sup> ~~voglia~~ <sup>risparmiare</sup> ~~risparmiare~~ <sup>al bene</sup> ~~al bene~~ <sup>del</sup> ~~del <sup>paese.</sup> ~~paese.~~ <sup>Trattasi</sup> ~~Trattasi~~ <sup>di</sup> ~~di~~ <sup>perfezionare</sup> ~~perfezionare~~  
<sup>e distendere</sup> ~~e distendere~~ <sup>una</sup> ~~una~~ <sup>delle</sup> ~~delle~~ <sup>principali</sup> ~~principali~~  
nostre <sup>comunicazioni.</sup> ~~comunicazioni.~~ <sup>Trattasi</sup> ~~Trattasi~~ <sup>di</sup> ~~di <sup>rafforzare</sup> ~~rafforzare~~  
navigazione <sup>e tenere</sup> ~~e tenere~~ <sup>così</sup> ~~così~~ <sup>strette</sup> ~~strette~~ <sup>delle</sup> ~~delle~~  
alcune popolazioni poste sull'estremo  
limbo d'Italia, di non lasciarle  
più lungamente esposte a  
doloroso cimento.~~~~



6°

3121  
Lignoni, ~~voi~~ <sup>siamo</sup> spesso chiamati  
a dar per atti di sacrificio e di  
abnegazione, confortandoci nel pec-  
tore che la prosperità e l'avvenire  
della Patria ne rinvolverà i frutti,  
~~confido~~ <sup>confido</sup> ~~in affetti~~ <sup>in affetti</sup> Lignoni, che animati  
dallo stesso sentimento vorrete  
~~conferire favorevolmente~~  
~~il vostro~~ <sup>il vostro</sup>  
approvare il presente progetto di legge

N° 288A

Requiem - - -

Micheli - Casar - Anon. G.  
Biancheri - Alicenti, Crui  
Menotti, Bottero, Molino

Terminata nel 7. luglio 1862.

**CAMERA DEI DEPUTATI****RELAZIONE DELLA COMMISSIONE**

composta dei deputati

**MICHELINI, CAYOUR, ROMEO P., BIANCHERI, AIRENTI, CORSI,  
MENOTTI, BOTTERO, MOLFINO**

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 27 giugno 1862

**Costruzione di una strada per valle Roia nelle provincie  
di Porto Maurizio e di Cuneo — Spesa straordinaria  
sui bilanci 1862-63-64-65-66-67. del Ministero dei  
lavori pubblici.**

Tornata del 7 luglio 1862.

**SIGNORI! —** La Commissione che avete voi nominata per esaminare il progetto di legge, diretto ad autorizzare quanto possa occorrer di spesa per la costruzione di una strada nella valle del torrente Roia, mi diè unanime l'incarico di proporre l'accettazione, e brevemente esporrò le ragioni che indussero la stessa in questo suo avviso.

L'alta valle del Po, fiancheggiata ad occidente dalla catena delle Alpi, sta disgiunta dalla costa litoranea col protendersi della stessa catena di monti, la quale, volgendo a mezzodi, assume il nome di *Alpi marittime*.

La necessità di comunicazioni tra gli abitanti degli opposti versanti indusse in ogni tempo a non risparmiare sacrifici per stabilire le stesse e assicurarle ad ogni costo, anche attraverso dei monti.

Fra gli sbocchi diversi che mettono dal Piemonte in Liguria occidentale, vuol essere principalmente indicato il varco del Colle di Tenda, per dove la strada nazionale di Cuneo, superato il Colle, scende nella valle del torrente Roia, la percorre

per lungo tratto sino al comune di Breglio, ivi abbandona la valle per risalire ben due volte i contraforti delle Alpi, e finalmente raggiunge il litorale in vicinanza di Nizza.

Se ai tempi in cui quella strada venne fatta eseguire, l'intero corso della valle del Roia avesse appartenuto al Piemonte, niun dubbio che la strada avrebbe seguito il suo naturale tracciato lungo la valle, grandemente abbreviando il suo corso, ed evitando le asprezze, quasi insuperabili nella stagione invernale, dei colli di *Braus* e di *Brouis*.

Ma la parte inferiore del Roia stando in allora ancor soggetta alla signoria della repubblica genovese, è quindi palese il motivo per cui non potè stabilirvisi la strada che dovea ricongiungere Nizza al Piemonte, già uniti ambidue sotto lo stesso dominio. Cessato appena colla riunione della Liguria alla monarchia di Savoia ogni politico ostacolo, si pensò immediatamente di richiamare al suo naturale tracciato la strada or menzionata; fu con tale intendimento che il sentiero praticato da antico nella valle inferiore del Roia venne compreso fra le strade dichiarate provinciali.

L'idea di prolungare la strada nazionale di Cuneo lungo quella parte inferiore della valle Roia non fu abbandonata un istante; più volte avviate le pratiche, abbandonate più volte, e riprese, vennero finalmente compiuti gli studi intrapresi dal distinto ingegnere Marsano, e niun ostacolo poteva più infraporsi all'esecuzione dei lavori cui si stava già per dar mano. Quando fatalmente si venne in pensiero che da quel lato delle Alpi potesse esser spinta la ferrovia di Cuneo sino a raggiungere il mare; accadde allora ciò che pur troppo non di rado succede, per correr dietro al partito migliore si abbandonò il possibile, e le speranze con fondamento nutrite vennero anche una volta deluse.

Per accennare brevemente all'importanza che si avrebbe il tratto di strada da sì gran tempo ideato, e che ora forma oggetto dell'unito progetto di legge, basterà il rilevare come la strada nazionale di Cuneo, giunta che sia all'abitato del comune di Breglio, posto in mezzo della valle del Roia, se continuasse a discendere lungo la stessa raggiungerebbe il litorale col percorso di soli 27 chilometri, mentre la strada or esistente misura da Breglio a Nizza una lunghezza non minore di oltre 60 chilometri, continuando a tenersi in fondo della valle, quella strada scorrerebbe sempre facile e piana in mezzo a popolazioni italiane; attualmente fa d'uopo che superi una triplice linea di monti, e scorra sul territorio or divenuto straniero.

Le occidentali ubertose provincie del Piemonte da lungo tempo mantengono relazioni commerciali importantissime, non soltanto col nostro litorale, ma ben anche col mezzodi della Francia, le distanze relativamente minori, e la diversità di prodotti, danno sufficienti ragioni d'un traffico che ogni giorno si fa più importante.

Ad eccezione della strada di Genova, niuna altra, fra quante sboccano dai monti, e scendono al litorale, avea per l'avanti un movimento maggiore di quanto verificavasi sulla strada del colle di Tenda. Colla cessione del circondario di Nizza necessariamente dovè rallentarsi il movimento accennato; il progetto di legge che vi è sottoposto mira per l'appunto a far scomparire così lamentevoli effetti. Non è a dubitarsi che la costruzione del tratto di strada di cui è discorso, raccorciando grandemente la distanza, migliorando la facilità del percorso e mettendo capo sul territorio italiano, contribuirà potentemente a ravvivare ed estendere pur maggiormente il commercio già sin d'ora importante del Piemonte occidentale colla parte meridionale dello Stato e col mezzo della Francia. Queste considerazioni appaiono ancora di ben maggiore rilievo, se vuoi si por mente alla prossima attuazione della ferrovia ligure, la quale dovrà fra brevi anni raggiungere l'attuale confine francese, appunto in quella stessa località in cui giungerebbe a metter capo la strada che vi è progettata, e dove la stazione internazionale, fra i due Governi già convenuta, servirebbe come luogo d'approdo ai prodotti di questa parte settentrionale d'Italia.

Se considerazioni di non lieve importanza mostrano già come sia meritevole della vostra approvazione l'attuale progetto di legge, considerazioni politiche d'un ordine ben più elevato, ragioni d'equità e di giustizia concorrono ancora a sollecitare più vivamente favorevole il vostro suffragio.

Si distaccano dalla catena delle Alpi, che a somiglianza di semi-circolo cinge la valle del Po, delle ramificazioni secondarie, meglio dette *controforti*, i quali, correndo dal nord al sud, formano in mezzo ad essi delle valli ristrette, profonde, incassate, quasi isolate, nel continente; alle spalle sta l'alta gioiata delle Alpi; ai fianchi s'ergono le pendici dei controforti, non men ripidi, non men spesso impraticabili; il solo corso delle acque apre un adito a quelle angustissime valli, e, sboccando in mare, segna il tracciato delle loro naturali comunicazioni.

Non dissimile affatto è la valle donde trae origine il torrente Roia, e le dà il nome; gli abitanti dei comuni di Tenda e di Briga, situati all'estrema parte superiore di essa, vivono in mezzo a quelle strette, separati, disgiunti, allacciati da ogni parte.

Per comunanza d'origine e per parità d'interessi, quanto per naturale necessità e inclinazione, quelle popolazioni furono in ogni tempo condotte a stabilire col litorale ogni loro relazione; unite da tempi remoti al circondario di Nizza, ne vennero staccate col trattato del 24 marzo 1860. Fa d'uopo anzi avvertire come i suddetti comuni per effetto dello stesso trattato avrebbero dovuto passare alla Francia, poichè compresi nel circondario di Nizza. Il patto stipulato in esso trattato di mantenere un confine che non pregiudicasse al bisogno reciproco di una linea di buona difesa, fece sì che i me-

desimi rimanessero tuttavia all'Italia. Non è però a nascondersi quanto la condizione di quegli abitanti, assai già lamentevole, sia stata resa durissima per la perdita di tradizionali rapporti; alle difficoltà di cui la natura li aveva circondati venne ad aggiungersi ancora la vicina barriera doganale: distaccati da Nizza, rimasero senza alcuna altra via di comunicazione per dove potersi ricondurre al litorale.

Altre popolazioni di non poca importanza esistono pure nella valle inferiore del Roia, le quali sin qui eran tratte, per prossimità e per facile accesso, ad alcuni vicini paesi compresi nel territorio ceduto.

Poste pertanto in così triste situazione quelle popolazioni, e specialmente gli abitanti di Tenda e di Briga, non poterono non reclamare altamente affinché almeno venisse attuata una strada che erasi resa per essi assolutamente indispensabile: le ripetute promesse e i dati affidamenti tacitarono i giusti richiami di quegli abitanti. La precedente amministrazione con lodevole sollecitudine ordinava che fossero condotti a compimento alcuni incumbenti stati suggeriti dal Congresso permanente, a complemento degli studi del cavaliere Marsano, ed il Governo fa ora oggetto di speciale proposta di legge la costruzione della strada invocata.

La vostra Commissione, tolte ad esame le circostanze suesposte, dovè riconoscere che quasi esiste già un obbligo verso delle popolazioni precitate, e convenne che non sia nè prudente nè giusto di tenerle più lungamente soggette a quella durissima prova.

Non ravvisò che sia degna cosa il voler misurare dall'importanza e dal numero, che nel caso pur non son lievi, il soccorso da doversi concedere, la giustizia, e l'equità non ponno venire soltanto applicate in ragione di estensione di terreno; ogni parte dello Stato ha diritto alle medesime cure, e non evvi piccola parte di terra italiana, la quale egualmente non preme al Governo e alla patria.

Gli studi della strada in progetto, completati dall'ispettore cavaliere Marsano, forniscono ogni bastevole elemento per calcolare la spesa cui si va incontro, e la ripartizione che n'è lodevolmente proposta in sei successivi esercizi, non aggravando d'un tratto il bilancio, la rende men sentita e più facile a sopportarsi.

Signori, la vostra Commissione non esitò un momento a proporvi l'adozione dell'attuale proposta di legge; le considerazioni svolte nella relazione che accompagna il progetto e quelle che vennero esposte sin qui, comechè malamente, chiariscono abbastanza quanta ne sia l'importanza e l'urgenza.

Per ingente che, a prima vista, possa apparir il sacrificio che vi è addimandato, niuno è certamente fra voi che intenda ricusarlo al bene del paese. Trattasi di ampliare e distendere una delle principali nostre comunicazioni; trattasi di ravvicinare e a noi tenere strette alcune popolazioni poste sul-

5  
l'estremo lembo d'Italia, trattasi di sottrarle al doloroso  
cimento, cui rimasero esposte.

(288-A)

Signori, noi siamo spesso chiamati a far atti di sacrificio e  
di abnegazione, confortandoci nel pensiero che la prosperità  
e l'avvenire della patria ne raccolgano i frutti; confido che,  
animati dallo stesso sentimento, vorrete approvare il presente  
progetto di legge.

**BIANCHERI, relatore.**

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,151,576 per la costruzione di una strada per Valle Roia nelle provincie di Porto Maurizio e di Cuneo al confine francese secondo il progetto compilato dal cavaliere ispettore Marsano, sotto la data 14 settembre 1854, e colle modificazioni suggerite dal Congresso permanente d'acque e strade in seduta del 24 successivo marzo.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 2.

Tale spesa sarà iscritta sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo II, *Spese straordinarie*, in apposito capitolo colla denominazione: *Costruzione di una strada per Valle Roia al confine francese*, e ripartita come segue:

Bilancio 1862 (capitolo 74, articolo 2)	L.	50,000
— 1863	»	200,000
— 1864	»	200,000
— 1865	»	200,000
— 1866	»	200,000
— 1867	»	281,576

Totale . . . L. 1,151,576

*Approvato nella Commissione del 12. Luglio 1862.*

*Pellati*



# MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

1854  
N. 39, 317

Di 2. 4. 2

26. Mayo

Estretto dal Registro delle Adunanze del Congresso permanente d'Acque e Strade

Adunanza del 24. Marzo 1855.

1854  
N. 316 del Congresso  
N. 241, 89 del Ministero

Oggetto

Strada carreggiabile tra  
Breglio e Ventimiglia.

## Il Congresso Permanente:

Visto il progetto compilato dal Sig.  
Gavarese Marsano Ingegnere capo  
di Nizza, sotto la data del 14. febbra-  
io, relativo all'apertura di una  
strada carreggiabile nella valle del  
torrente Roja fra Giandola sparti-  
ne di Breglio e Ventimiglia, ed  
alla ristruzione del ponte attuale  
di Ventimiglia, unitamente ad altro  
progetto di massima d'una ferro-  
via entro i suddetti limiti.

Quale tronco di strada carreg-  
giabile sarebbe destinato a surrogare  
l'attuale strada Reale da Giandola  
a Nizza per i colli di Bronis, Brans  
e Scarena, utilizzando la strada  
litorale fra Ventimiglia e Nizza.

Sentito il Relatore nelle sue  
conclusioni ed astenendosi dall'e-  
mettere alcun parere sul progetto  
della ferrovia, fa osservare  
soltanto, che qualora questo  
progetto sia definitivamente

ammesso, non sarebbe più il caso  
di provvedere all'apertura della  
strada carreggiabile;

Premessi li ben meritati  
encomj all'autore del progetto per  
la sagace intelligenza, colla  
quale è stato studiato e redatto un  
si importante lavoro;

Si noti:

- Esere il progetto della nuova  
strada carreggiabile regolarmente  
completato, ammissibile in massima,  
e degno della Superiore ap-  
provazione, sotto le seguenti avvertenze:
- 1.<sup>a</sup> ~~Adottare~~ il tracciamento generale  
della strada, su tutta la sua estensione,  
come viene indicato nel piano con  
tinta rossiccia, anche per la  
tratta compresa fra i profili 387 e  
551, non ravvisando opportuna  
la variante in color arancio, la  
quale darebbe luogo ad un  
aumento di spesa nella prima  
costruzione e nella successiva  
manutenzione della strada, senza  
vantaggio sulla traccia in rosso  
relativamente al tempo necessario  
a percorrerla.
  - 2.<sup>a</sup> Essere preferibile di sostituire  
un prolungamento di galleria  
al grande taglio a cielo scoperto

della galleria dell'Ormaio proposto sui due accessi per quanto  
 la natura della roccia, in cui si  
 apre lo scavo può consentire, e  
 disporre il profilo longitudinale  
 del snolo secondo due leggiere  
 pendenze contrarie onde procedere  
 allo scolo delle acque di filtrazione.

3.<sup>a</sup> Ritenuto che dal confronto del profilo  
 in lungo coi profili in traverso re-  
 lativi al tronco di strada dal luogo  
 detto le Bocche, a Fontomiglio, non  
 risulta che il snolo della strada  
 destinata a servir d'argine contro  
 il torrente sia elevato all'abitakka  
 di metri quattro fissata dalla  
 sagoma generale, si ravvicina op-  
 portuno di rialzare la strada  
 di 0,30 al profilo 1530, di 0,60 al  
 profilo 1544, regolando le penden-  
 ze longitudinali secondo una  
 serie decrescente dall'alto al basso,  
 a meno che l'autore del progetto  
 in seguito a nuovi studi, ed ac-  
 certatosi dell'abitakka delle piene  
 massime del torrente, le quali non  
 si vedono indicate sui profili, si  
 conosca potersi prescindere dal  
 detto rialzamento ferma però  
 restando la condizione, sovra  
 indicata relativamente alle  
 pendenze longitudinali della  
 strada.

4.<sup>a</sup> Stabilire lungo l'argine strada  
a sinistra della Raja la banchina  
di deposito per massi di gettata a  
perfetto livello col marcia piede,  
prolungando la scarpa interna  
dell'argine sino all'incontro del  
piano stabile, e dando al munimen-  
to in pietra un'estensione tale  
che il ciglio ne sia stabilito ad un  
piano di o. 50. elevato sul pelo delle  
massime piene. -

5.<sup>a</sup> Assegnare ai muri di sostegno  
della strada un maggiore spessore  
in sommità. -

6.<sup>a</sup> Prima di compilare il capitolato  
d'appalto praticare i necessari  
scandagli onde determinare  
preventivamente l'inclinazione  
della scarpa degli sterri, che a  
ciascuna qualità di materie  
può essere dovuta, evitando di  
accennare al bisogno di accennare  
nell'atto pratico una tale  
inclinazione, dando i movimenti  
di terra e roccia intieramente a  
corpo, e scandagliando se mediante  
una somma a corpo da corrispon-  
dersi all'op. presaro a totale suo  
rischio, pericolo e fortuna, possa  
questo essere obbligato allo  
sgorubro di ogni fronsamento che  
sia per avvenire.

9

- 7<sup>ma</sup> Modificare la forma e le dimensioni della maffiata per la sua careggiabile della strada senza però variare il cubo del materiale calcolato in progetto; riduzione a ventinove centimetri lo spessore sull'ape della strada, e fissando a 15. <sup>cent.</sup> quello sui due lati; ciò che ridurrà così l'arcatura esteriore a quella di dieci centimetri soltanto di suttà.
- 8<sup>a</sup> Sembrare insufficiente al vero bisogno la quantità media di 3. metri cubi di maffi per ogni metro lineale d'argine, tanto che possa la vicinanza dello sbocco in mare modificare le condizioni particolari dell'alveo nell'ultimo tratto.
- 9<sup>a</sup> Riguardo alle opere d'arte si ammettono in genere i disegni presentati, salvo però ad esaminare se sia il caso di aumentare lo spessore dei piedritti in alcuni punti ed assegnare all'imposta degli archi uno spessore maggiore di quello fissato alla chiave. Si dice inoltre, ~~devesi~~ sopprimere le strombature alle faccie di alcuni ponti sul torrente Roja, le modificazioni sotto il cordone di coronamento e l'impiego di lastre ~~costituiti~~ da muri sull'estrados dei <sup>colli</sup>; ed essere preferibile di rinforzare alquanto i risefianchi ricoprendo l'estrados di una buona cappa in calcestruzzo; essere opportuno di sostituire alle travature in legno proposte per i ponti scaricatori sul tronco di strada dalle Rocche a Ventimiglia due o tre archi in muratura secondo la luce di ogni ponte e l'altèzza disponibile; essere conveniente di allontanare maggiormente le prese d'acqua dai ponti scaricatori, affinché le acque chiare

che sortono dai detti ponti possano rimescolarsi con quelle torbide del torrente prima d'introdursi nelle prese di derivazione.

10<sup>ma</sup> Ottenuto il cattivo stato del ponte attuale di Ventimiglia, come risulta dalla relazione ammessa al progetto, e nell'ipotesi che si debba provvedere alla sua ricostruzione indipendentemente dall'apertura della progettata strada, si ravvisa opportuno di farne oggetto di un progetto separato, il quale comprenda quei tratti d'argine sulle due sponde del torrente ed a monte del ponte, che sarebbero necessari alla sua difesa nel caso che non si eseguisca la progettata strada, e salvo a sopprimerne l'esecuzione qualora l'impresa della nuova strada sia attivata prima dell'ultimazione del ponte. Si ravvisa necessario di ridurre al due o tutto al più al due e mezzo per cento la pendenza della tratta di strada d'accesso a Ventimiglia, la quale trovasi in curva, ferma restando la rampa ~~del 5,32~~ del 5,32 per la parte in linea retta, trasportando ove è d'uopo il ponte alquanto superiormente, ovvero riducendolo della quantità che si ravviserà necessaria. Si ravvisa infine necessario d'aumentare lo spessore degli archi alle imposte e si opina potersi sopprimere l'impiego dei bastoni sull'extrados dei volti, come già si disse per i ponti lungo la strada barreggiabile, e limitare ad un semplice rivestimento l'impiego

390

Della pietra da taglio nei due ultimi corsi in  
fondazione.

- 11<sup>a</sup> Nel compilare la Definitiva perizia s'avranno  
le seguenti avvertenze: 1<sup>a</sup> Verificare le  
analisi dei prelli relativi agli scavi di roccia nar-  
visandosi Debole quello di L. 65. per quelli da  
farsi a cielo scoperto e quello di L. 60 per  
l'apertura della galleria dell'Orna. 2<sup>a</sup> Tener  
conto dei muri di sostegno da eseguirsi con  
muratura in calce, e dei muri da eseguirsi  
in sostegno degli scavi in terra, qualora non  
sieno già compresi nel casellario presentato.  
3<sup>a</sup> Rivedere il calcolo della spesa per l'armatura  
dei sette ponti sulla Roja non ravvisandosi  
sufficiente quello di L. 15000 previsto nel rias-  
sunto generale ammesso alle carte del progetto. 4<sup>a</sup>  
Vedere se sia necessario di portare in conto la  
massicciata per la via carreggiabile del secondo  
tronco di strada dalle Bocche a Ventimiglia,  
quale spesa non figura nel riassunto generale  
ammesso ai documenti del progetto.
- 12<sup>a</sup> Essere desiderabile che contemporaneamente all'  
eseguimento dell'argine strada a sinistra si  
addivenga alla costruzione dell'argine destro  
mediante il concorso di chi può avere interesse  
nel sistemare il corso dell'alveo.

Per esatto conforme:  
L'Ispettore, Membro e Segretario del Congresso

M. Bello



Il vostro Ministro Superiore di Stato per lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale i seguenti progetti di legge ed è incaricato di sostenere la discussione

1. Costruzione di tre ponti sull' Mucera, sul Pellino e sul Platino in Sicilia, colla spesa relativa sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1862 = 63 = 64.

2. Costruzione della strada in valle della Roja al confine francese colla relativa spesa ripartita in vari successivi esercizi

Como 26 giugno 1862.

Deputato