

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Il Mostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il progetto di legge del tenore seguente, e di sostenerne la discussione.

Articolo Primo.

È autorizzato l'offerta fatta in data 5 Marzo 1850 per la costruzione e per l'esercizio di una strada ferrata da Savigliano a Corino, delli Marchesi S. di Campora, Cavaliere Edoardo di Santa Rosa, Conte Edoardo Pignone, Eusebio Golzio, Conte Lamello Benso di Cavour, Fratelli Polinella, Barbarona e Conte Dupré padre e figli, Conte Vittorio Seyssel d'Aix, Fratelli Manardi, Vincenzo Demina, Felice Pignone e Compagnia, Fratelli Nigra, Francesco Cesano, Carlo Deferme e per procura Dietrich e No. Varon, tanto in nome proprio che in quello della Società Anonima da essi rappresentata, ed in conformità della Nota di riparto delle azioni costituenti il fondo sociale, depositata presso il Ministero di Lavori pubblici.

Articolo Secondo.

Li suddetti individui e Società sono e rimangono concessionarii di tale strada sotto l'effettiva osservanza di tutte le clausole e condizioni del Capitolato ammesso alla presente legge.

Articolo Terzo.

Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici e quello delle Finanze sono incaricati, nella parte che a ciascun d'essi riguarda, della esecuzione della presente Legge, che sarà registrata al Controllo Generale, pubblicata ed inserita negli Atti del Governo.

Dato in Corino il 11. maggio 1850.

Vittorio Emanuele

Palermo

Proj.^o gli
N^o 49.

Proj. di legge

presentato dal Min.^o di Lavori Pubblici
nella tornata del 17 Maggio 1890.

Concessione della strada ferrata da
Civino a Savigliano.

1852

Relazione

sul progetto di Legge di Concessione
della Strada ferrata da Torino a Savigliano

On. il presidente della Sanzione vostra, o Signori, a suonda di quanto ebbi l'onore di esporvi nelle tornate di questa Camera 22 e 23 scadute Aprile il progetto di Legge con cui si accorda ad una Società di reputati possidenti e banchieri, il privilegio di costruire e mettere in esercizio una Strada ferrata da Torino a Savigliano, io mi tengo in debito, trattandosi di una prima concessione di questo genere, di sottoporre per sommi capi all'illuminato vostro criterio quei principii che, in difetto di positive disposizioni legislative sulla materia, guidarono il Ministero ad accogliere a favore la dimanda della Società stessa, consentendola a que concessioni, ed imponendole ad un tempo quegli oneri, che valsero a garantire il compimento dell'impresa, ed a volgerla nel miglior modo all'eminente scopo di pubblica utilità.

Se il nostro Stato non fu fra i primi ad accingersi alla grande impresa delle Strade ferrate, non fu nemmeno degli ultimi. Le singolari difficoltà del suolo savigliano far poterono, ma non poterono essere ostacolo che valesse a distogliere il Governo dal dotare il Piemonte di quella maravigliosa invenzione che chiamata

CC

a promuovere in singolar modo la pubblica
prosperità, e di scultata anzi, piuttosto che un
desiderio, un bisogno di ogni Nazione che
s'avvi nel progresso dell'industria e della
civiltà.

Consenti di questa verità, e fatto tesoro
della esperienza e dell'esempio d'altre nazioni
gli illuminati uomini di Stato che reggevano
questo paese, ad oggetto di formarsi un giusto
criterio sulle essenziali questioni inerenti allo
Stabilimento di una rete di Strade ferrate
sotto i rapporti di economia pubblica e di
Strategia, ne affidavano lo studio ad una
Speciale Commissione creata in Marzo 1844.
e composta di persone per senso e dottrina
eminenti, scelte in tutti i rami dell'
Superiore Amministrazione.

I risultamenti delle discussioni, e del lavoro
da questa ^{Commissione} ~~Commissione~~ motivarono l'emanazione della
Legge Patente 18 Luglio 1844 colloquale; ad
esempio di quanto era praticato nel Belgio
colla legge del 1.º Maggio 1834, e più tardi in
Francia colla Legge 11 Luglio 1842, venne
fissata la direzione delle principali linee di
Strade ferrate che sorri osservando al razionale
ordinamento, non che al progressivo sviluppo
di queste importanti comunicazioni.

Concittà così l'attuazione delle Strade ferrate
e fissata la direzione di quelle più rilevanti è vista
nell'interesse generale dello Stato, si studiava
dal Governo quale dei diversi sistemi di loro
eseguimento, a spese cioè, ed a cura dello Stato,

Dell'industria privata; o Del Simultaneo corso
d'interambi; fossi a preferirsi come quello che
presentasse maggior garanzia di profitto e
sicuro successo.

Quale di questi sistemi debba ritenersi
nella sua applicazione migliore è tal questione;
che fatto l'attenzione dei più distinti pubblicisti
ed economisti, tutti fra loro divisi in contrarii
sentire; questione che agitata e sotto ogni
suo rapporto discussa nei Parlamenti delle
più colte nazioni non venne mai decisa né
risolta in principio assoluto.

Ma è invero potiva esserlo: perché in questo,
come in tanti altri argomenti di alta amministra-
zione e di pubblica economia non giova
credere che ad ogni parte, e ad ogni condizione
di tempi e luoghi si convergano gli stessi as-
serti principii, e le stesse norme d'applicazione.

Lo sviluppo maggiore o minore dell'indu-
stria, l'attività del commercio, il maggiore o minore
progresso delle arti, l'ordinamento dell'ammi-
nistrazione e delle finanze dello Stato da un
lato; e dall'altro le difficoltà maggiori o minori
del suolo, il costo delle opere, il concorso dei
capitali che più sperarsi più o meno facile brucino
gli sperati profitti, sono tutte circostanze che non
solo rendono in un paese, o in un'epoca, ottimo
uno di quei sistemi, che è il peggioro in un altro
paese, o in un'epoca diversa, ma che consigliano
in un dato luogo quasi ad applicare ad alcuni
linee di strade ferrate uno, e talora ad altre
un altro di quei sistemi.



Qui mi limiterò a ricordare che in materia
di strade ferrate ^{2°} e ^{3°} ~~sono~~ ^{sono} prove fatte, ed
che l'esperienza ha messo fuori di dubbio, sì è
che lo Stato favorendo egli stesso promotore ed
esecutore delle Strade ferrate, deve avere in mira
la prosperità che largamente si scaturisce per il
paese; e che quanto al profitto dell'erario, non
quò ripromettendosi altro, in non quello che da
questa prosperità indirettamente procede. Perlo
contrario le Società che curano denaro e propri, anzi
- che gli interessi generali dello Stato, è naturale
che mirino ad ottenere un sicuro provento dei capi-
-tali impiegati: senza ciò si osano sperare che l'Atte-
-tato siano seriamente e con lealtà e intenzioni; olt-
-rattutto conducano a buon termine l'impresa.

Per la qual cosa mai, mi pare, s'apporrebbe
che per troppo ristretto vedute vedesse che lo
Stato non debba accingersi direttamente ^{se non} a quelle
imprese di Strade ferrate da cui si può trarre un
maggiore interesse dalle somme spese, per cedere
le altre all'industria privata. Io limo anzi che,
dentro certi limiti, debbasi procedere inversamente;
specialmente ove gravi sono le difficoltà che s'incontra-
no, ed i dispendii che conviene sostenere per aprire
una linea di Strada ferrata da cui possa sperarsi
un grande miglioramento, ed incremento d'agricoltura
al paese ch'ella attraversa.

Il Governo di Sua Maestà ad imitazione
portando di quanto operavasi nel Belgio, emanava
le Regie Patenti 15 febbrajo 1845 con cui all'Articolo
2.º si ordinò la costruzione per conto e cura del Go-
verno ed a spese delle Finanze dello Stato di alcune

fra le linee di St. Aod. Ferrate adottate colle
previdenti Patenti 13 Luglio 1856.

Quinn però lo Stato non era in grado
di contemporaneamente assumersi la costruzio-
ne di tutte le altre classificate tra le princi-
pali. Dalla Commissione del 1856. si di-
stabilì in massima la più opportuna divi-
sione delle linee secondarie. Sin dopo la diffi-
nitiva sistemazione delle prime, così mentre
colle Sunitate di posizioni legislative si adottava
satisfattivamente il carico dell'equivalente di quelle
tenute più influenti al ben. effere generale, più
difficili e conseguentemente di cui minore prodotto
diretto, implicitamente sanciva il principio del
concordo dell'industria privata con l'adun. queste
omniumente libera. Di applicarsi alla costruzione
di quelle strade, che non comprese nelle Lettere
Patenti 13 febbrajo 1856 potevano ritenersi di minore
importanza.

La prova di ciò si è l'avere il Governo col-
tautivamente aperto alle dimande di private Società
per lo studio di progetti di vie ferrate tendenti a
dare un principio o obsecuzione a quel piano gen-
erale delle medesime, che accolto in massima, non
fu in concreto formulato, per non mettere vincoli
con prescrizioni anticipate, le quali dopo un
esame più approfondito, e studi più maturi
avrebbero forse dovuto subire riforme indispensa-
bili, all'ad. inceppare nel suo progresso l'indus-
tria, e ad arrestare nel loro sviluppo i benefici che
le provincie potevano ripromettersene.



Adunato dal Governo in massima; ed in
atto favorito il concorso dell'industria privata
nell'operazione delle strade ferrate, trattandosi
in oggi per la prima volta di una applicazione
non sarà inopportuno toccare brevemente del
modo con cui si può trarre il miglior frutto.

Due sono i modi adottati in Francia di utiliz-
zare il concorso della privata Società nell'ope-
ramento delle vie ferrate: la concessione cioè per
appalto, e la concessione diretta.

Il primo, com'è di per se evidente, non è
praticabile senza in quei paesi, ove grandemente
sviluppato lo spirito d'associazione, avvezza
l'industria privata all'attuazione
di grandi imprese; si può confidare di trovare
numerosa Società che, scelta una data linea
si presentino contemporaneamente come concessio-
naria, e chiedendo il privilegio di costruire tale
linea, e metterla in esercizio a patti e condizio-
ni le une più delle altre vantaggiate, per cui
il Governo in grado di aggiudicare la concessione
a quella fra le dette Società, che unita di
membri ridotti, offre più larghi patti di pubblica
utilità.

Se non che gli inconvenienti d'ogni maniera a
cui conduce una troppo libera ammissione di Società
al concorso; le vicendevoli gare ed impegni che per
essa preferite fanno queste ardui a patti così
per gli azionisti; gli intrighi e corruzioni che si
manifestarono, specialmente in Francia dove, in fatto
di strade ferrate si passò da un'operato ardore
ad un finitto deficienza e scoraggiamento incerto.

C

ancora in questi ultimi tempi dalla parte vicende
politiche, vedremo ben presto quel Parlamento più
propenso alle concessioni Dirette, sulla verità che
si appropinquava possibile il trattare con Società
le di cui capacità e risorse pecuniarie fossero
incontabilmente stabili.

Diffatti noi rilevammo da una Statistica
causata da P. Mo. Cronier (prix sur les chemins
de fer de La France) che di cinquantesette linee
di Strade ferrate state autorizzate in Francia
dal 1825, epoca in cui se ne fecero le prime
concessioni alle private Società, sino al Gennaio
1867, trentasette furono concesse direttamente,
e ventinove autorizzate in via d'appalto, fra
cui le nove prime della complessiva lunghezza
di 207,519 metri, ^{quasi} perpetue, ossia per novanta-
nove anni, le altre di diversa minore durata.

Lo dopo una esperienza di ventisei anni del-
l'attuazione di Strade ferrate in Francia,
noi vediamo nella tornata della sua Camera
eletta del 28 Aprile 1866 a seguito di lun-
ghe discussioni in proposito della concessione
del tracciato di Strada ferrata da Norderaux a
Lotto proclamato il principio non potersi in
materia di concessioni fissare un sistema
assoluto perché il est sage de se conformer
aux circonstances et prendre Dieu pour
profiteur

Con questa maggior ragione non dovrà
dunque vedersi a quest'epoca e in un paese
che si trova in condizioni industriali e com-
merciali molto più ristrette, in cui lo spirito

L'associazione è ancora in germe, l'industria
circospetta e prudente nel lanciarsi in impres-
di. Difficile e dubbia riuscita.

Dresso di noi, tutto che si parli molto
di Società e di progetti per la costruzione di
questa o quell'altra linea. E' Strada ferrata,
il fatto è che una sola Società finora soffre
solidamente costituita, che per via d'associazione
raccolse cospicui capitali, a farsi il fondo neces-
sario a compiere l'impresa cui intendeva avvinger-
e di cui presenta compiuti i progetti e i calcoli
tecniche ed economici, e questa Società è quella dis-
giunta di cui si tratta. La quale non appena vide
introdotta nella Sovrana Provvisione 18 Luglio
1864 ~~la~~ ^{il sistema delle} Strade ferrate nello Stato, quando
l'arringa era libera alla concorrenza industriale,
suspese l'11 febbrajo 1865 la linea da Torino a Sai-
gliano, come quella che ravvide di sua maggior
convenienza, ne seguì debitamente autorizzata,
gli studi, e compì l'opera. Il progetto, cioè li
12 Settembre 1866 il privilegio di costruzione e
metterla in esercizio; scopo questo che avrebbe
di lunga mano raggiunto con vantaggio utero-
lissimo di una ragguardevole parte delle pro-
vincie dello Stato; Se la Società avesse messo in
campo più moderate pretese, ed il Governo
spiegata alquanto più di larghezza nei suoi fa-
vori ad una Società che offriva ogni maniera di
garanzia; avrebbe acciugato ad un'impresa utile
a lei vantaggiosa, ma vantaggiosa anche allo
Stato al paese.

EE

Ora questa stessa Società che in tempi prosperi, in condizioni di cose rassicuranti rifiutava un'attivazione del Governo, perché a suo avviso non conteneva condizioni e favori abbastanza larghi, non avendo mai abbandonato il pensiero dell'opera progettata, novellamente ricostituita, riprodotto in epoca ben altrimenti fortunata ed incerta la sua domanda; e modificando alcune delle primitive sue pretese, offre in garanzia della solidità e verità di attuare l'impresa a cui aspira, la somma di 750,000 franchi, di potersi com'è ad assumersi quando che sia l'impegno di dar principio ai lavori coi capitali che tiene in serbo, perché il Governo le faccia per reciprocità quelle migliori condizioni senza le quali non si riuscirebbe all'opera; poco all'onde allentata dalla fosca prospettiva di eventi politici, che tanto influiscono a tirare a mal partito ogni meglio fondata Speculazione.

Intorno a' che io mi permetterò di ricordare quello che accennava nella tornata del 28 e 29 Aprile di questa Camera). Sono passati quei tempi in cui non aveva fatta pratica dei Dipendenti che traggono seco le stive ferrate, e spesso illudi dagli Stipendi risultanti di uti nelle due Se ne andavano prigionizzando, si stimava aver già fatta fortuna solo che si potesse entrare a parte di una rattrappata di questo genere. Questo ardore eccessivo rovinò molti Speculatori di buona fede, e gioiò ad alcuni di fede men buona per tirare inofficiti altri in inganno, ed a convertire in vero agguistaggio

Le

ciò che non doveva essere che una speculazione,
leita per quanto vantaggiosa essa fosse a
di prima l'aspettava.

Ma l'esperienza che fece chiaro, come le
Società di prima costituzione succedano ogni pre-
visione, e specialmente come le enormi spese
di esercizio assorbano la maggior parte del
prodotto brutto, trasse da questi illusioni
E mi da provato che quelle Strade ferrate
che erano riguardate, altre volte, qual fonte
di ricchissimi profitti, danno appena prodotti
sufficienti a pagare un juro moderato del
Capitale; quelle che si ritenevano di mediocre
profitti ne somministrano uno tenuissimo; le
meno buone condussero le Società ad aperta rovina.

È questo ciò dei tempi ordinarii. Come le
sovvertimenti di mutazioni politiche o di guerra
s'aggiungono a peggiorare la condizione, l'abbi-
to mi vi presentano le Società in spaventoso. È
Stato recentemente pubblicato in Francia
il prospetto dei danni patiti dalle Società di
Strade ferrate di quello Stato per ragione dell'
ultima rivoluzione; e delle continue rivoluzio-
ni politiche che la seguirono. Questi danni
ammontano all'enorme e veramente spaventosa
somma di 325 milioni di franchi. Affai più
grandi ancora sono le perdite riferite all'origi-
ne delle imprese.

Dopo coti tristi ed estenuanti di tante prove
fatte, il Capitolo di concessione che io presento,
alle vostre deliberazioni, o signori, convenienti

in ogni epoca, non si spero trovato affai vantaggioso nell'attuale condizione dei tempi. C'è chi è informato sul principio di prestar questo favore all'industria privata, ma di volgerlo ad un tempo in modo ampio e sicuro alla prosperità ed alla ricchezza pubblica.

I fatti e condizioni formolati in questo legislativo si riassumono nelle seguenti principali disposizioni.

L'articolo primo contiene l'obbligo formale assunto dalla Società di costruire adoppio binario, ed attivare a tutto suo spese, rischio e pericolo nel termine di tre anni la strada ferrata da Corino a Lavignano.

Si determina nell'articolo secondo la direzione della strada, e si accorda alla Società pel tratto di 12 chilometri circa, il transito coi proprii convogli sulla strada ferrata dello Stato, e l'uso della stazione di Corino, limitatamente però al servizio di viaggiatori, poichè nel resto è presritto alla Società di costruire a sue spese una propria stazione.

Di tali due favori però lo Stato ricava un buon corrispettivo nella riscossione stipulata all'art. 8 del 4. per cento di diritti di tariffa percetti dalla Società sia in viaggiatori che in merci da essa trasportati sul tratto di strada ferrata dello Stato, e nella retribuzione di quel compenso che viene

9

la portata e l'estensione dell'uso concesso
della fidej. della stazione dello Stato, sarà dalla
Amministrazione determinato.

Il transito di convogli della Società sulla strada
dello Stato non operandosi che sotto le clausole
e condizioni di cui agli articoli 3. 4. 5. 6. 7. 9. 10
dettate dalle più ponderate considerazioni, sia in
linea d'arte che d'interesse pubblico, mentre per
nulla compromette la sicurezza, né altera
l'esercizio della strada medesima, procura
all'Erario un maggior utile del cospicuo
capitale impiegato nel tronco da Torino a
Cuffarotto, sia col detto contributo, sia col
maggiore movimento indotta sulla intera
linea, mettendo cioè in comunicazione diretta
e continua le città di Genova, Asti, Alessandria
e tutto il traversato paese sino a Torino, con
un territorio agricolo fra i più importanti dello
Stato.

L'articolo 11.º contiene una prima disposizione
diretta a favorire tanto le diramazioni che il
prolungamento che col tempo si chiederà di
fare nella direzione di Luneo, o in quella di Mondovì
della strada ~~con~~^{ora} concessa, non rendere a ciò
opportuna la stazione di Savigliano merce
l'appropriata sua posizione.

Colla prescrizione di cui all'art. 13 si toglie
~~_____~~ o si rende meno stretta l'applicazione
del principio di preferire ai passaggi a livello le
sottopassaggi o cavalavia, nei crociati delle
strade comuni. E qui prego la Camera di

()

considerare che questa preferenza non fu mai assoluta ed esclusiva, nemmeno sulla strada ferrata dello Stato. L'esperienza fatta in altri paesi, quella stessa fatta da noi, ha recentemente determinato il Ministero dei Lavori pubblici a deviare anche più facilmente da quel principio, di guisa che in un progetto da ultimo compilato di un lungo tronco di strada ferrata, sono stati esclusivamente adottati le traversate a livello, ed esclusi i sottopassaggi e d i cavalcavia, per le troppo gravi difficoltà e spese che avrebbero occasionato.

L'articolo 17.° contiene la formale dichiarazione di utilità pubblica dell'opera di cui si tratta, ed applica alla medesima tutte quelle disposizioni legislative che moderano l'espropriazione e la liberazione dei terreni dai vincoli ed ipoteche, non che i compensi dovuti ai proprietari.

Non credo o signori dover spendere molte parole per dimostrare che questa pubblica utilità esistente quando anche si dovesse riguardare la strada come necessariamente limitata a Savigliano.

Ma se si consideri la grande probabilità che con alcuni più larghi favori si ne ottengono esenzioni e prolungamenti, questo argomento che è il più influente a favore della concessione si farà anche più evidente ed efficace. Nelle discussioni promosse in questa Camera dalle petizioni dei cittadini di Lunco, parmi aver provato che se vi è per loro prospettiva di riesire nell'intento essa si fonda essenzialmente sulla

9

pronta attuazione della strada di Savigliano, e
sulla sua costruzione a doppio binario.

Ora questa attuazione e la sicurezza del
compimento dell'impresa sono nella concessione
che vi subordino validamente garantite da un
deposito fatto dalla Società nelle casse dello
Stato per L. 750/m e da committentorie e disposizioni
relative, pel caso d'inadempimento degli obblighi
che essa si assume, come dichiarano gli articoli
22. 23. 24. 25. 26 del Capitolato.

Col disposto dei successivi articoli mentre per
via di opportune misure di vigilanza si assicuro
la ladovola esecuzione dei lavori, si garantiscono ad
un tempo gli interessi generali con provvedere alla
continuita' e facilita' di ogni maniera di
comunicazioni ordinarie.

Nello stato attuale delle nostre ferrovie l'enorme
dazio imposto ai feramenti che vengono dall'estero,
fa che volere mantenere per le strade ferrate, e lo
stesso che escludere assolutamente l'industria
privata dalla loro esecuzione, e perdere per l'erario
ogni profitto che pur deriverebbe da un dazio ragio-
nevole e moderato. Vi basti su ciò sapere o signori
che se la Società di Savigliano dovesse sottostare
a quel dazio — intero avrebbe perciò un carico
di circa un milione di lire per la prima
costruzione. La Società aveva domandato
l'interna esecuzione, ma il Ministero dei Lavori
pubblici in vista anche della condizione
dell'erario che consiglia tener conto d'ogni
risorsa, non ha consentito che alla riduzione di

9

in quarto, e la Società dopo alcune discussioni si ha
aderiti. Questa riduzione non è maggiore di quella
portata dall'ultimatum ~~del~~ del 1847 in tempi
tanto più prosperi, e che era stata dalle Regie
Finanze consentita.

Fra i punti più contestati della trattativa quella
si fu della durata della concessione.

L'ultimatum testè accennato riduceva la durata
della concessione a 60 anni dai novanta che
erano stati dapprima domandati. E questo fu
il principalissimo argomento per cui allora la
Società desistette. Il Ministero ha
prolungato la durata ad anni 80, e se dubbii
su ciò insorgessero io confido a signori poterli nella
Difensione dimostrare la convenienza di questo periodo.

La lunghezza della concessione è provata quanto
influisca sull'opinione pubblica, e favorisca il
concorso di capitali. Veggiamo perciò la Società
di Francia esser oramai ridotta a domandare, ed
il Governo a concedere, il periodo di ^{anni} 99, limite che
pare possa solo per non incorrere in una prescrizione
centenaria.

In ordine alla tariffa nell'impossibilità di
stabilirla definitivamente in quella giusta
proporzione che consista coll'equo guadagno
della Società il pubblico vantaggio, non si adottò
se non provvisoriamente quella impostasi dalla
Società stessa, pressoché conforme alla pure
provvisoria in vigore sulla strada dello Stato in
foga dei Reali Decreti del Settembre 1848 e del
 febbrajo 1850 per gli oggetti in questa compresi;

○

tariffa che è fra le più moderate d'Europa.
E nella provvisione che l'interesse stesso che ha
la Società di promuovere il maggior possibile
movimento possa consigliarla a modificare
le sue tariffe, non meno che pel motivo che
una parte del transito da essa operato facendo
sulla strada dello Stato, non sarebbe conveniente
che da lei si facesse una tariffa minore di quella
imposta dal Governo, venne stabilito all'articolo
50 che nessuna modificazione di tariffa
potrà dalla Società adottarsi senza la previa
approvazione del Governo; nello stesso modo che
ai Regolamenti da questo emanati dove essere
frettamente subordinato il trasporto di qualsiasi
peso, o merce, siano o no contemplati nella
tariffa suddetta.

Coll'articolo 44. è accensentita a favore di
militari viaggiante per regio Svizzeri la riduzione
di tariffa alla metà; il che ridonderà a
benefizio dello Stato ~~ed~~ ^{alla} scemare notevolmente
la somma dal medesimo pagata a titolo
d'indennità di via ai militari suddetti.

Ni casi d'urgenza poi oltre alla diminuzione
della tariffa la Società deve mettere a
disposizione del Ministero di Guerra tutti i
suoi mezzi di trasporto così per truppe come per
salvame.

Infine la stessa diminuzione di tariffa si
applica al trasporto di sali, tabacchi, ed altri
generi di privata domanda con sensibile
risparmio di spesa alle Finanze.

Un'altro vantaggio poi assai notevole della

presente concessione i risparmi della fonna
annua di oltre a trenta mila lire che
attualmente costa il trasporto da Genova a
Savigliano e viceversa delle lettere e dispacci
postali; qual trasporto si pattuì all'art. 46.
gratuito.

Col diritto di alta e continua sorveglianza
riservato al governo su tutte le operazioni e
sull'amministrazione della Società, essendo
egli in grado di conoscere il prodotto netto
della strada, venne opportunamente sancito
all'articolo 52, che sempre quando questo
prodotto eccedesse il dieci per cento fosse il governo
in facoltà di disporre della metà dell'eccedenza
nel modo più conveniente all'interesse pubblico,
cioè o col versamento di essa metà nelle casse
dello stato o con ribassi di tariffa. Questo
limite del 10. per cento non parìa eccessivo a
chiunque consideri quanto per l'incerto sono
le sinistre uscite che possono ridurre il prodotto
della strada a termini assai tenui, e pensi che
non fomenta certo l'industria privata che si
adombra e quasi si accora per timore che essa
faccia larghi profitti. In Austria il limite
del prodotto netto concesso alle Società di strade
ferate senza partecipazione dello Stato è
del 15 per cento, in Francia per regola generale
non se ne pone alcuno. E se uno ne fu profisso
stretto all'otto per cento nella strada ferata da
Lione ad Avignone, volò si riflette che alla
Società intraprenditrice lo Stato dava un sussidio

9

di 50 milioni e favore alla larghe concessioni.
In Inghilterra, in quella Terra classica della
industria, imporre un limite ai profitti dei
capitali associati sarebbe ^{reputato} (stranezza) inescusa-
bile. E qui cade in acconcio di notare che
la Società di Savignano ha presentato uno
specchio economico dei risultamenti presenti
della sua intrapresa. L'attività ossia il
movimento probabile dei viaggiatori e di merci
dedotto dal movimento attuale che fu rilevato
con diligente e prolungata tenuta di registri
fu aumentato del 50 per cento ~~per i~~
viaggiatori. Lo spese di esercizio manutenzione e amministrazione
furono valutate al 50 per cento ~~del prodotto brutto~~
^{nella d. 15.90 per cento}

Da questi dati se ne deduce una redditività
sul Capital Sociale. La valutazione d'attività
può se non per i primissimi tempi, sembrare
troppo ristretta per l'epoca in cui l'esercizio
della strada — anche il trasporto delle
merci avrà preso il suo maggiore sviluppo.
Ma d'altra parte io tengo per fermo che le
spese d'esercizio avranno una proporzione
maggiore di quella stabilita nello specchio
economico, sono elementi ambedue che preferi-
non si possono, e conviene quindi accontentarsi di
una ragionevole approssimazione. Io auguro
che l'aumento che si può stimare probabile per
l'attivo, compensi quello dell'elemento passivo,
e credo che il risultamento finale non sarà
molto diverso dal calcolato.

Il periodo di trent'anni, trascorso il quale
potrà il governo espiere il riscatto dell'intera

concessione parve al Ministero in correlazione
colla durata della medesima, e generalmente
adottate in tutti i Capitolati, segnatamente Francigi;
perchè basate a chi, e' d'uopo assicurare alla
Società il godimento della strada per un conveniente
periodo onde impegnarla ad impiegare nella
sua costruzione oltre ai Capitali, tempo e fatica,
tutta quella diligenza ed accuratezza che non si
adopera se non da chi e' certo di godere abbastanza
lungamente dei vantaggi dell'opera sua. Le basi
di questo riscatto si appressitano di per sé cose
egre da non occorrere dimostrazione al riguardo.

In addezione poi alle vive istanze in fatto di
questa Camera dalla città ed abitanti di Luno
e vicini paesi si e' negli articoli 59. e 60. ~~riservato~~
provvisto con apposite disposizioni al caso qualche
di prolungamento o diramazione della strada.
fermata sia a cura di nuove Società, che di quella
flessa di Savigliano, o di questa d'accordo con
altri.

Adottandosi dal Parlamento la disposizione dell'art.
60 resta grandemente facilitato al Governo il
conseguimento del suo voto di favorire cioè, e
promuovere nella sfera delle sue attribuzioni e
salva sempre la sanzione del Parlamento a
vantaggio dei petizionarii, la costituzione di quelle
Società che avessero intendimento di protrarre la
linea, i quali nell'ordinaria sessione di questa Camera
rarriserebbero una speranza di favori ragguagliati
alla difficoltà dell'impresa cui sarebbero per
avvingersi.

?

La facoltà riservata al governo di stabilire una
linea telegrafica sulla strada ferrata da Savignano,
e le prescrizioni tutte contenute nei successivi
articoli sia d'ordine pubblico, che in materia
disciplinare e regolamentaria, non abbisognano
di giustificazione per essere la loro convenienza
ed opportunità di per se troppo palesi.

Essi sono gli oneri ed i favori sulla cui base
il Ministero dei Lavori pubblici intese colla
Società la concessione della strada ferrata,
salvo la sanzione del Parlamento.

Questa sanzione in oggi io vi chiedo e signori
vi segno di patrocino e favore ai primi sforzi
della privata industria, e dell'associazione di
Capitali per una di quelle imprese che più
eminentemente giovano a tutti gli interessi
ed a tutto le classi dei cittadini, ad un'impresa
che se a tempi molto più prosperi, sotto altro
regime non potè riuscire, sarà un nuovo
argomento al paese di ciò che può aspettarsi
anche per suo ben'essere materiale dalle libere
istituzioni che ora lo reggono.

Torino 16 Maggio 1850.

Paboraja

Capitolato

Articolo 1.^o

La Società si obbliga di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo, e di terminare nello spazio di tre anni al più tardi a datare dalla pubblicazione della Legge di concessione tutti i lavori necessari alla costruzione e stabilimento di una strada ferrata, che partendo da Savignano arriva a Corico in modo che questa strada sia aperta all'esercizio a doppio binario, e sia praticabile in ogni sua parte allo spirare del termine soprappostato.

Articolo 2.^o

La strada passando per Orconigi e Carnaguola a Suovio e della linea designata nel regio dell'ajutante del Genio Civile Moggi in data 31 Agosto 1846. visitato e al Ministero di Lavori pubblici verrà ad unirsi sul territorio di Croffarello alla strada ferrata dello Stato, sulla quale sino a Corico si concede alla Società il trasporto mediante le condizioni e corrispettivi infra specificati.

Articolo 3.^o

Il Governo determinerà il punto di unione delle due strade a Croffarello, dove la Società

potrà stabilirsi una Stazione, e le cui norme e relativi dispacci dovranno essere previamente esaminati ed approvati dal Governo.

Articolo 4.^o

La Stazione della Società a Corino, per una approvazione speciale del primo esecutivo della medesima sarà costrutta a di lei spese nel sito che le verrà fissato dal Governo in piena libertà alla Stazione dello Stato nella quale i convogli della Società non saranno ammessi che per solo carico e discarico di viaggiatori, e del loro rispettivo bagaglio, ritrattivamente però a quanto le medesime porteranno loro.

Le fermate del Convoglio della Società nella Stazione dello Stato non potranno essere maggiori del tempo necessario a tale carico e discarico: per cui sarà ad esse concesso l'uso delle Sale di detta Stazione sotto la stretta osservanza di quelle norme da fissarsi dalla Amministrazione, e mediante quel compenso da determinarsi.

Articolo 5.^o

I punti d'unione delle due Strade ferrate presso Truffarello e di comunicazione delle due Stazioni a Corino saranno continuamente chiusi con cancelli, la cui custodia rimarrà affidata agli Agenti del Governo.

Non potrà la Società oltrepassare questi cancelli con convogli di qualunque specie

Se non se' nelle ore fissate dall'Amministrazione Superiore, e contravvenendo a tale disposizione, ed oltrepassando i concetti, quando fosse attratto sui medesimi quel segnale di fermata dei convogli che verrà determinato in apposito regolamento, la Società risarcirà passibile di ogni danno che ne avrussse all'Amministrazione, ed ai terzi.

Tutte le spese necessarie per lo stabilimento dei concetti, giunti d'unione e di comunicazione non che per la manutenzione di queste opere sono a carico della Società.

Articolo 6°

La Società non potrà mai ingerirsi nella costruzione che, nella manutenzione della strada ferrata dello Stato sulla quale le si concede il transito, ne' in caso di accidenti su questa, potrà aver ricorso verso il Governo a qualsiasi titolo.

Articolo 7°

Il transito suddetto sarà in ogni tempo subordinato all'ordine gerarchico di servizio sulla strada dello Stato, ed in caso di interruzione di esercizio di questa non spetterà alla Società alcun diritto d'indennità.

Articolo 8°

In corrispettivo del transito fatto del

C.

dei viaggiatori che delle merci di ogni sorta
operato sulla Strada ferrata dello Stato
dalla Società, dovrà questa per tale tratto
pagare quattro decimi a mezzo dei dritti
portati dalla Tariffa da essa adottata, ed
sottrando sul resto le norme tutte della
Stessa tariffa seguate.

Articolo 9°

Prima di entrare nella Stazione dello
Stato, a partire dal punto che sarà deter-
minato d'accordo fra l'Amministrazione
Superiore e la Società, dovrà costruirsi un
Doppio binario che dalla Strada ferrata
suddetta metta direttamente alla Stazione
della Società in Torino.

Articolo 10°

La Strada ferrata sarà fatta a doppio
binario su tutta la sua lunghezza da Cas-
siano a Cressanello. La larghezza della
medesima da ciglio a ciglio, la distanza
tra li due binarii, e fra le guide, o raili dello
Stesso binario di via ferrata dovranno essere
identiche a quelle della Strada ferrata dello
Stato.

Articolo 11°

La Stazione di partenza a Savigliano
dovrà essere collocata di maniera che essa
offra la maggior opportunità alla prolunga-
zione della Strada ferrata verso Cuneo e Mondovì

Articolo 12°

Tutti i progetti parziali delle Strade e dei Siti di fermata, di carico e scarico delle merci dovranno essere approvati dall'Amministrazione Superiore, prima di essere posti in esecuzione.

Articolo 13°

Quando ad'occielli con altre Strade, qualora fosse troppo dispendioso, o trattasi deo gravi inconvenienti il costruirvi cavalletta, od una sottopassaggio potrà essere chiesto di provvedervi colle traversate orizzontali.

In tutti questi casi però come in quelli altri in cui è specialmente interposta la sicurezza pubblica e la generale utilità, oltre all'approvazione accordata al progetto di massima si richiederà sempre la presentatione e l'approvazione speciale del piano esecutivo dell'opera di cui si tratta.

Articolo 14°

In valanche, sottovia, ponti, acque dotti ed in genere tutti i lavori d'arte di qualche importanza dovranno essere costruiti in muratura, ed i loro piani esecutivi dovranno essere previamente sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione Superiore.

Articolo 15°

Tutte le opere della Strada ferrata
Eo.

Dovranno essere eseguite secondo i migliori sistemi, e colla solidità corrispondente all'uso cui sono destinate.

Articolo 16°

La strada ferrata sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe o con muri di cinta, o con barriere, o siepi su tutta la sua lunghezza.

Articolo 17°

La costruzione della strada ferrata da Torino a Savigliano è dichiarata opera di pubblica utilità, e conseguentemente sono alla medesima applicate le disposizioni delle Regie Patenti 6 Aprile 1839, riflettenti principalmente l'uso, l'occasione ed i compensi che la Società dovrà dare ai proprietari espropriati, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai papi ed ipoteche.

E pure avuto riguardo l'occupazione temporanea dei terreni necessari alla costruzione di strade laterali provvisorie occorrenti alla condotta dei materiali e ad altri servizi relativi alla costruzione della strada principale fino al compimento dei lavori di questa.

Articolo 18°

Saranno del pari applicate alla strada stessa le disposizioni degli articoli 6.°, 7.°, 8.°, 9.°, 10.° dell'Editto 3 Aprile 1837 e quelle dell'articolo

11. per cui che riguarda le costruzioni, piante -
=menti, e lavori eseguiti dopo che, accordata
la concessione definitiva, sarà fatta conoscere
con regolare pubblicazione la linea della
Strada ferrata.

Articolo 19.º

Forammi resi comuni ed applicati alla
Strada di Savigliano il Regio Decreto 27 Agosto
1858, non che tutte le leggi e regolamenti di
Polizia o Sicurezza pubblica già in vigore,
o che emanassero per le Strade ferrate dello
Stato.

Articolo 20.º

La Società non potrà intraprendere i
lavori sul procedere o d'altrui a ed appropriazione
di terreni; se entro due mesi a contare dalla
pubblicazione della legge di concessione
non avrà versato in una cassa delle Regie
Finanze che sarà istituita sul tesoro di
l'apitale sociale, cioè Lire 750,000 in numerari
o edole del debito pubblico, od obbligazioni
dello Stato al valore nominale, a titolo di
cauzione per l'adempimento degli ob-
blighi che la Società si assume verso il Go-
verno in dipendenza della concessione.

Non adempiendosi all'obbligo del
versamento della cauzione nel termine sopra
indicato la concessione s'intenderà come
non avvenuta, senza che occorra al riguar-
=do alcun diffidamento o sollecitazione in merito.

Articolo 21.º

La cauzione sarà restituita per Decreti

Sulla domanda della Società, purché faccia
costare con atti autentici di terreni acq-
=tati o di lavori eseguiti nel doppio della
Somma di cui chiederà la restituzione.

Per lavori eseguiti s'intenderanno esecuzi-
onamente le opere d'arte incorporate al suolo.
Però l'ultimo Decimo della cauzione
non sarà restituito se non che dopo aperta
all'ispezione tutta la linea.

Articolo 22.

I lavori di costruzione della strada sa-
ranno intrapresi non più tardi di quattro
mesi dalla sancione della legge di concessio-
ne tra poco quale periodo di tempo, se la
Società si troverà in contravvenzione al 2.^o
punto del presente articolo, sarà possibile della
perdita di metà del Deposito fatto a titolo
dell'articolo 20.

Articolo 23.

Se la Società concessionaria alla sua devota
del termine fissato all'Articolo 1.^o non avrà
dato pieno esequimento alle contratte obbliga-
zioni senza che abbia fatto risultare di legit-
time cause d'impedimento, s'intenderà di
pieno diritto decaduta dalla concessione
senza d'uso di alcuna costituzione in mora,
ed in tal caso i terreni ed opere d'arte il cui
valore sarà computato per la restituzione della
Cauzione, non meno che la porzione di quota;
oppo i Decimi che non fossero per uso ref-
ettivi rimarranno di piena proprietà dello
Stato.

Articolo 25°

In questa occasione il Governo provvederà al perfezionamento delle opere col mezzo dell'atto pubblica sia aprirsi sulle basi della prefata concessione, e previo estimo delle opere già costrutte, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati, e dei tracci di strada ferrata posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato al miglior offerente riconosciuto idoneo, esclusi però i concorrenti Decodetti e di loro avuti causa.

Articolo 26°

Concetti concorrenti saranno tenuti di pagare a quelli Decodetti, prelevato anzitutto l'ammontare della Cassione, o corrispondenti al Governo, il valore fissato nei tracci di strada, loro annessi e dipendenti, nei materiali, provviste, macchine, e negli altri oggetti di cui verrà a darsi fatta cognizione.

Articolo 27°

Quando nel primo esperimento d'atto, o anche dopo, si farà luogo con ribalzo sul prezzo d'estimo ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà fissato dal Governo, e se questo esperimento rimanesse infruttuoso potrà lo Stato ritenere le cose tutte cadute nei giudiziarij, medianti un esposto, e senza obbligo di proseguire i lavori.

Articolo 28°

L'Amministrazione potrà far sorveglianza per mezzo di Commissionari l'andamento e l'esecuzione dei lavori e munirsi a ricercare

che alcune opere non sono eseguite giusta le regole Parte od in conformità delle Habilità condizioni, li Commissionarii dovranno riferire; in difetto vi si farà dar opera d'ufficio a loro spese.

Articolo 28°

Per l'esecuzione dei lavori non si potranno interrompere le comunicazioni preesistenti. Sura prima avere provvisto nei passaggi provvisori che non faranno mesi in esercizio, se non se collaudati dai Commissionarii di cui all'articolo precedente.

Gli acquedotti ed altri corsi d'acqua intersecati dalla strada ferrata saranno ristabiliti a mano che gli interessati vi rinunciaranno.

Articolo 29°

Tutta volta che a tenore dell'articolo 15° saranno concessi passaggi a livello, dovranno essere muniti di cancelli muniti da apposite guardie.

Articolo 30°

Nessun tronco della strada ferrata potrà essere aperto al pubblico se prima a tutti le parti che lo costituiscono compresi i viaggiarini e gli edifici annessi e dipendenti non sono esaminati e collaudati dai Commissionarii delegati dal Governo, e quali redigeranno apposito processo verbale da cuiolo guardi dall'Amministrazione superiore prima dell'apertura dell'esercizio.

Articolo 31°

Dopo il totale compimento dei lavori e loro

definitiva coll'audizione. I Confezionari
faranno procedere in contraddittorio dei
Commissari delegati dall'Amministrazione
a testimoni di Stato, non che alla for-
-mazione di un piano geometrico sulla scala
di 1. a 2500 della Strada ferrata, di suoi fab-
-bricati, e di tutte le sue parti annesse e
dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione, come
pure il piano geometrico di delimitazione,
saranno formati a tutto spese dei confezio-
nari in due originali; l'uno a uso dei mede-
-simi, e l'altro dell'Amministrazione Superio-
-re a cui sarà trasmesso.

Articolo 32°

La Strada ferrata e tutte le sue dipen-
-dure saranno sempre mantenute in buono
Stato, in guisa che il carreggiamento vi sia
in ogni tempo facile e sicuro.

Lo Stato della Strada ferrata, e delle sue
dipendenze sarà riconosciuto una volta all'anno,
ed ove d'uopo più spesso da uno o più Commis-
-sari del Governo ed in contraddittorio dei
Confezionari.

Le spese di manutenzione e quelle di
riparazione tanto ordinarie che straordinarie
saranno imputate a carico della Società.

Per tale manutenzione e per le neces-
-sarie riparazioni la Società rimane sog-
-getta al controllo ed alla sorveglianza
dell'Amministrazione Superiore.

Se la Strada ferrata una volta ultimata, non sarà contemporaneamente mantenuta in buon stato, si provvederà l'ufficio a cura dell'Amministrazione, ed a spese della Società concessionaria

Articolo 33.

Le spese tutte relative alle visite di sorveglianza e di collaudazione, tanto parziali che generali sono a carico della Società come pure gli onorari dovuti ai Commisari ed altri Ufficiali delegati dall'Amministrazione Superiore, la quale si fletterà l'ammontare da versarsi anticipatamente per trimestre nella cassa delle R. Finanze che sarà a tale effetto indicata.

Articolo 34.

La Società concessionaria è autorizzata a fare quei regolamenti che crederà opportuni sia per l'andamento di sua amministrazione interna che per il servizio ed esercizio della Strada, quali ultimi però non saranno esecutori se non previa l'approvazione dell'Amministrazione Superiore.

Articolo 35.

Nell'esercizio della Strada dovranno i Concessionari adottarsi sistemi di locomotive riconosciute migliori, uniformandosi strettamente ai regolamenti che sono e saranno in vigore per lo sperimento ed uso delle locomotive, per la solidità dei carri vagoni, nella maggiore o minore velocità.

Q

delle corse; per l'uso dei varii Segnali fessuti delle vie e Stazioni quante alle corsaglie, e generalmente per tutto ciò che riguarda maggiormente la sicurezza del trasporto.

Articolo 36.

Tra i cilindri macchine e ferramenti lavorati d'ogni specie esclusivamente destinati, ed assolutamente necessari all'armamento ed esercizio della Strada ferrata che venissero introdotti dall'Estero saranno soggetti ad un proprio diritto d'estratto; cioè li cilindri di $\frac{1}{2}$, li cilindri di $\frac{1}{4}$, per ogni quintale metrico, e le macchine e ferramenti relativi al diritto fisso dell'uno per cento sul loro valore.

Dovrà però la Società conformarsi a tutti le cautele che a tal riguardo venissero ordinate dal Ministero delle Finanze.

Articolo 37.

Nessuna macchina di locomotiva, vettura, carro o vagoni per trasporto di viaggiatori, bestie o merci sarà messa in servizio se non è prima approvata da una Commissione nominata dall'Amministrazione Superiore.

Articolo 38.

Le macchine ed altri veicoli che in occasione di visite od attrezzature venissero dai Commissarii del Governo riconosciuti in stato di degradazione dovranno tolti esse re posti fuori di servizio.

Articolo 39:

Per indennizzare la Società dei lavori e
spezi che s'abbia di fare in dipendenza
di questo Capitolato e sotto la forma ed
espressa riserva che ne osserverà tutte le dif-
-ferenze s'è accordata alla medesima per
la durata di Ottanta anni dal giorno del-
-l'emanazione della legge di concessione
il diritto di percepire le tariffe di pedaggio
ed i prezzi di trasporto provvisoriamente
infra specificati:

Tariffa

dei prezzi di trasporto per ogni Chilometro.

Viaggiatori	Vetture di Prima Classe.....	0 10.
	Vetture di Seconda Classe.....	0 07 1/2.
	Vetture di terza Classe.....	0 05.

Li viaggiatori sono in facoltà di
portare seco loro oggetti di peso minore
di 20 Chilogrammi, purché non ecc-
-dano il volume di 0.50 X 0.25 X 0.30.
e possono collocarsi sotto li sedili delle
vetture senza incomodo degli altri viaggiatori

Bestiame	Bestie bovine, Cavalli, Muli, Somari, in pannello.....	0 15
	Vitelli e maiali.....	0 05
	Moutoni, pecore e capre.....	0 03

Il prezzo del trasporto dei cavalli, be-
-stie bovine, ed altri animali alla cele-
-rità dei viaggiatori sarà doppio di
quello portato in tariffa

Il Crani che per la loro grossezza
potessero incomodare i viaggiatori
saranno introdotti nel vagoie dei

bagagli e si paghera per incassazioni la
tassa di 1/2

0 05

Oggetti diversi

(Oggetti di viaggiatori per conto Esclusiva)

0 06

Vetture a due ruote

0 25

Vetture a quattro ruote

0 30

Col consiglio di viaggiatori il
prezzo di trasporto sara doppio; ma
nelle vetture a due ruote potranno
viaggiare due persone ed in quelle
a quattro ruote tre persone

Carbon fossile 0 125

Prima Classe

Metalli in polvere; Cerro, Rame, Stagno,
ed altri metalli lavorati o greggi; Vini,
Aceto, Spirito, Olio, Sapone, Cotone, Seta,
Lino, Canapa, Tabacco, Legname da mo-
bili o da unita, Mucho, Caffi, Droghe
o Succi balsamici ed oggetti manifat-
tati

0 20

Mercantie per tonnellata

Seconda Classe

Grani; Carbone, calcinazioni; e sostanze
minerali; Carboni di legna, Liquore,
Vetro, Legna, Pertiche, Cravie, Cavole,
Pannoni; e Marmi in blocco, Pietre da
taglio, Vitigni, Cerro greggio, ferro in la-
me od in fogli, Piombo in lastre

0 18

Terza Classe

Pietre da calce e costruzioni, gesso, Grotte-
li; Sabbia, Argilla, Tegole, Fumici, Litame
ed Ingrasso. Mattoni; Lastre e Materiali
d'ogni specie per la costruzione e rivestimento
di strade

0 16

Le mercantie che dietro domanda
degli Speditori sarebbero trasportate

alla velocità dei viaggiatori pagheranno in ragione di $1/2$ o. l. per tonnellata.

Le derrate, mercanzie, animali ed altri oggetti non designati nella precedente tariffa saranno per li diritti tassabili classificati in quella categoria colla quale avranno maggiore analogia.

Articolo 10.

Diritti sono regolati in ragione d'ogni chilometro percorso. Un chilometro incominciato sarà pagato per intero.

Il peso della tonnellata è di mille chilogrammi: le frazioni di peso saranno calcolate per centesimo di tonnellata: di guisa che qualunque peso al di sotto di 10. Chilogrammi pagherà come Dieci Chilogrammi e così di seguito.

Il minimum però della tariffa per il trasporto dei bagagli sarà di centesimi Cinquanta.

Articolo 11.

Il trasporto di oggetti pericolosi, ancorché non vietato dalle leggi di Polizia, come attrezzi, quello delle masse indivisibili pesanti più di Cinquemila Chilogrammi, o delle vetture accoppiate col loro carico Otto mila Chilogrammi, sarà però sottoposto a tre metri d'altezza, non sarà obbligatorio per Concessionari, i quali dovranno in ogni caso prestamente attenersi alle norme e regole segnate in ordine a tale trasporto nelle tariffe già esistenti, o che verranno messe in vigore sulla strada ferrata dello Stato.

Articolo 52.º

Spedii enumerati nella Tariffa non sono applicabili:

1.º Alle Devrate ed oggetti che sotto il volume d'un metro cubo non pesano Duecento Chilogrammi.

2.º All'oro ed all'argento in lingotti, incustate o lavorate, ai plaques d'oro e d'argento, orificii, pietre preziose ed altri oggetti di valore

3.º Di qualunque peso o collo pesante meno di Cinquantà Chilogrammi, salvo che quelli colla facciata parte di un peso complessivo di Cinquanta Chilogrammi Spediti da una persona stessa, o d'una stessa o altra qualunque imballati a parte.

Nei tre casi suddetti si stabilirà Dalla Società previa approvazione dell'Amministrazione Superiore una tariffa relativa a ciascuna specialità.

Articolo 53.º

Le tariffe medesime valevoli per tutta la Strada ferrata saranno applicate alle Senini e tronchi della medesima, che venissero aperti all'esercizio prima dell'attivazione dell'intera linea.

Articolo 54.º

Il trasporto dei militari con armi e bagagli d'ordinanza sia in corpo che individualmente avrà luogo colla riduzione della metà sul prezzo dei posti di seconda e terza classe purchè siano li medesimi

provveduti di appositi foglio di via).

Articolo 45.^o

Quando il Governo intendesse valersi della Strada ferrata pel trasporto di truppe artiglierie, ed altro materiale di militare servizio, la Società sarà obbligata di porre a sua disposizione le merci di trasporto destinate all'esercizio della Strada ferrata alla metà delle tariffe di tariffa, ed in caso d'urgenza di sospendere anche l'esercizio ordinario.

La stessa diminuzione di tariffa sarà applicata ai sali tabacchi, ed altri generi di Privilegia Demaniali, il cui trasporto si volesse effettuare dal Governo sulla Strada medesima.

Articolo 46.^o

Le lettere ed i dispacci accompagnati da un Agente dell'Amministrazione Postale saranno trasportati gratuitamente su tutta l'estensione della Strada.

A tale effetto la Società sarà obbligata di riservare in ogni convoglio di viaggiatori dietro il traino delle vetture una cassa di sufficiente capacità e chiusa a chiave, come pure un posto conveniente per l'Agente incaricato d'accompagnare i grandi postali.

Nel caso in cui pel servizio suddetto occorressero al Governo Convogli Speciali, si provvederà con particolari convenzioni.

Articolo 47.

Le spese autorizzate in quest'articolo nella
Tariffa sono solo quelle di caricamento, scaricamento,
deposito e magazzinaggio. Saranno
fissate con un regolamento speciale da
Sottoporsi all'approvazione dell'Amministrazione
Superiore.

Articolo 48.

La tariffa ed il regolamento di cui
all'articolo precedente dovranno rimanere
costantemente affissi in tutti le Stazioni
principali e secondarie, ed in luogo ben
visibile al pubblico.

Articolo 49.

I Concessionarii sono obbligati di offrire
a loro spese con accuratezza, precisione,
celerità e buona preferenza il trasporto
dei viaggiatori coi proprii bagagli, delle
merci di ogni genere non escluse dalla tariffa,
delle vetture, cavalli, bottiarni, vasi
e somme di danaro che saranno ad
essi affidati, il tutto ad prezzi regolati nella
tariffa.

Articolo 50.

La tariffa di cui all'articolo 39 non
essendo che provvisoria, la Società, previa
l'approvazione dell'Amministrazione
Superiore potrà modificarla.

In caso di modificazione consentita
ed approvata dal Governo, dovrà la nuova
tariffa pubblicarsi un mese prima d'essere
posta in esecuzione.

Articolo 51.

Costa il Governo deputare un Commissario per intervenire a tutte le adunanze della Società, e dovranno nel processo verbale delle medesime venire inserite quelle osservazioni che egli credesse di fare.

Costa ugualmente il Governo, o de- riuosere il prodotto della Strada ferrata - fa far esaminare da uno o più Commis- sarii tutti i receipti e conti della Società, la quale dovrà ad ogni occorrenza darne visione.

Articolo 52.

Quando dopo quindici anni d'esercizio venisse a ridursi nei conti della Società, che il prodotto netto della Strada calcolato sul reddito medio del trasporto quinquennio eun- de il dieci per cento, il Governo disporrà della metà di questo maggior prodotto, o coll'ordinar- ne il versamento nelle casse dello Stato, o col preferirne ribalzi in tutto o in parte delle tariffe.

Articolo 53.

Dopo il periodo di trent'anni potrà il Governo riscattare in ogni tempo l'intera concessione della Strada ferrata.

Per regolare il prezzo di tale riscatto si- terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società nel corso di cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto.

Si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio utile netto delle altre tre.

20

annati

Determinate così il prodotto netto lo si capitalizzerà in ragione del 100 di capitale per cinque di rendita, e quindi fatto l'obliquo del materiale mobile, le macchine di locomotion, carri vagoni, utensili, arredi delle Stazioni, di tutto ciò in somma che non forma corpo alla Strada ferrata, e non s'infissa sul suolo si impaglierà integralmente il valore alla Società dentro il termine di tre mesi.

Deotto il valore dei mobili suddetti dal Capitale quale sarà costituito, si corrisponderà alla Società sul rimanente Capitale il cinque per cento fino alla scadenza del periodo di concessione, ossia degli ottant'anni, ovvero anche si pagherà alla fine del termine corrispondente a tale annualità raggionata al cinque per cento.

Articolo 54.

alla scadenza del termine fissato all'Articolo 53 per la durata della presente concessione, e sul fatto solo di tale scadenza il Governo entrerà in possesso della Strada ferrata, suoi annessi, consigli e dipendenti, surrogando la Società nell'usufrutto e quindi godimento di tutti i suoi prodotti.

Articolo 55.

I Concessionari saranno tenuti di consegnare e rimettere in perfetto Stato di conservazione la Strada ferrata, le opere tutte che la compongono e loro dipendenze, come Stazioni, luoghi di carico, e di scarico, Stabilimenti ai punti di partenza e di arrivo, case di guardia, e di vigilanza, uffizii

di perenzione, in alcune filite e in gene-
rale tutti gli altri oggetti immobili non
aventi per destinazione propria e speciale
il servizio dei trasporti.

Articolo 56.

Se durante i cinque ultimi anni prece-
denti l'epoca della scadenza della concessione, la Società non si porta in grado
di soddisfare esattamente al Disposto del-
l'articolo precedente, il Governo sarà in
diritto di sequestrare il prodotto della
Strada, e valersene per fare eseguire dif-
fusi i lavori che rimasero imperfetti.

Articolo 57.

Gli oggetti mobili come macchine di
locomozione, carri viaggiatori, vetture, mate-
riali combustibili ed approvvigionamenti
d'ogni genere, egualmente che gli oggetti
immobili non compresi nell'articolo 35. ce-
deranno all'atto, mediante però
pagamento del loro valore a prezzo d'otto
mita milia scuffini alla scadenza della
concessione.

Articolo 58.

Quando venisse ordinata la costruzione
di Strade Reali o d'autostrada, quella di
Strade Divisionali o comunali, di canali
o vie ferrate che attraversassero quella ferrata
di Savigliano, la Società non potrà oppo-
sisi.

Ciò avvenendo saranno prese le necessarie
disposizioni, per cui non si faccia ostacolo

ee

alla costruzione od all'esercizio della Strada
ferrata e la Società non abbia a soffrire
danni od incontrare spese di sorta.

Articolo 39.

Qualora si acordassero nuove condi-
zioni di Strada ferrata in diramazione o
prolungamento di quella di Savigliano,
la Società non potrà elevare reclami o
pretese di sorta, purchè non venga per
tale fatto a ridurre alcun ostacolo al-
l'esercizio della sua Strada, ni' abbia
la medesima a sopportare perciò alcuna
spesa.

Se i nuovi concessionarii volessero
transitare coi loro carri e vagoni sulla
Strada ferrata della Società di Savigliano,
sarà questa tenuta ad operarvi colle
proprie locomotive, il trasporto unitamen-
te ai suoi convogli, mediante il pagamen-
to di quei diritti di pedaggio che saranno
fissati d'accordo, od in caso di dissenso de-
terminati dal Governo.

Articolo 40.

Qualora la Società di Savigliano
si disponesse ad eseguire il prolungamento
o diramazione della sua linea di Strada
ferrata, ovvero a fondersi per tale
oggetto con qualche altra Società, potrà
nel formulare la sua domanda di nuova
concessione, estesa all'intera linea, indi-
care le linee accordate più anzichè facilitazioni
e favori, che in virtù degli aggravii dell'impegno

ed in considerazione della maggiore utilità pubblica il Governo si riserva di proporre al Parlamento—

Articolo-61.

Non spetterà alla Società alcun diritto d'indennità per altre Strade ferrate che si stabilissero in linea parallela a quella di Savigliano purchè siano alla distanza di quattro chilometri dalla medesima.

Articolo-62.

È riservata facoltà al Governo di stabilire sulla Strada ferrata di Savigliano, sempre quando lo giudichi conveniente, una linea telegrafica in modo però a non incagliare l'esercizio della Strada.

Venendo il caso di tale stabilimento si stipulerà una convenzione speciale ad oggetto di ripartire la spesa in proporzione dell'uso che ne vorranno fare, sia il Governo che la Società; questa però limitata unicamente a quanto riguarda l'esercizio della Strada ferrata.

Articolo-63.

I Concessionari e gli appaltatori dello esercizio della Strada rimarranno responsabili verso lo Stato e verso i particolari dei danni di qualunque natura che fossero recati dai loro amministratori, agenti, preposti, od altri impiegati qualsiasi addetti all'esercizio della Strada—

Articolo-64.

La Società sarà passibile verso lo Stato

Co

D'ogni danno che provenga dall'infec-
zione di alcuna delle condizioni della
prefata concessione, o dall'infervorarsi
degli Statuti sociali.

Articolo 65.^o

I danni ed interessi a cui la Società
artore del Diritto dei precedenti due
articoli fosse tenuta verso lo Stato saranno
dovuti per solo fatto dell'infervorarsi
delle pattuite condizioni.

Sono però esentati i casi di forza mag-
giore debitamente accertati.

Articolo 66.^o

Con l'effetto di tale accertamento i
Concessionari dovranno nel termine di
tredecim giorni dalla data degli avvenimenti
o delle circostanze che avessero dato causa
allo inadempimento delle pattuite condi-
zioni rappresentare l'accordo al Ministero
dei favori pubblici e provare la realtà
e le conseguenze.

In difetto essi si ritengono di pieno
diritto destituiti da qualsiasi ragione di
azione.

Articolo 67.^o

In caso di gravi contravvenzioni o di
invidia sulle medesime, il Governo promuov-
vera' avanti i Tribunali Amministrativi
ordinari la دعا d'urto della Società dalla
prefata concessione.

Articolo 68.^o

I Concessionari non saranno ammissi

Co.

a nel sommare si dipenda una delle modificazioni che potessero introdursi nelle tariffe di pedaggio e nei Dazi stabiliti sulle vie di comunicazione prefettive o di nuova costruzione.

Il Re lo Saranno neppure nel attivamente alle variazioni che fossero introdotte nelle tariffe doganali squalunque che per qualsiasi voglia di disposizione d'ordine pubblico emanata dai Poteri dello Stato.

Articolo 69.

Qualora per guerra nello Stato il Governo fosse rinunziare in tutto od in parte le ruote; ed intercorrere il caso della strada se sopportera ogni tutte le spese occorrenti.

Queste le circostanze che avranno dato luogo all'interrompimento, concedera una equitativa indennizzazione calcolata ristrettivamente pure sul valore degli oggetti e materiali demoliti o deteriorati in simile occorrenza.

Articolo 70.

Il impiegati od agenti di sicurezza pubblica al servizio della Società onde possano accettare le contravvenzioni, dovranno essere approvati dal Governo, e preteranno giuramento avanti il Consiglio d'Amministrazione.

Dovranno egualmente essere approvati dall'Amministrazione Superiore i Conduttori delle locomotive, ed i fuochisti (Chauffeurs) i quali inoltre rimarranno soggetti alle stesse discipline di quelli addebiati alla Strada.

ferata dello Stato.

Articolo 71.º

Non saranno ammessi sequetti sugli averi della Società, suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò o creditori degli Azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione di sigilli sopra i libri e gli averi della Società, né prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli investitori sociali, ed alle deliberazioni dell'Assemblea Generale.

Articolo 72.º

La Società dovrà designare uno dei suoi soci per ricevere le notificazioni o le intimazioni che suo ufficio indirizzerà.

Il suddetto designato eleggerà il suo domicilio a Torino.

In difetto di tale designazione o di elezione di domicilio, qualunque notificazione od intimazione diretta alla Società sarà valida quando venga fatta alla Segreteria dell'Intendenza Generale della Divisione Amministrativa di Torino -

Articolo 73.º

La presente concessione non sarà definitiva né valida che per legge.

Decreto il presente Capitolo.

Al Vostro Ministro dei Lavori pubblici
il 9 Maggio 1850

Nell'originale firmato - Galeocapa

Accettato il presente Capitolato in
tutta la sua forma e tenuto li tredici Maggio
1850

Sottoscritti

S. Di Pampara' Presidente
Per procura di Carlo Definno - Solcio
Luigi del G. N. ix.
Eusebio Solcio.

Fratelli Merquon e Comp.
Giovanni Merquon procuratore generale del
Conte Edoardo Merquon

Fratelli Mancardi:
Suppi Padre e figli
Luigia Finanza

Frabarouere e Comp.
Teodoro Santa Maria

Fratelli Magra e figli
N. G. Fratelli Volterra
Conte Carrouer
Francesco Cesano.

Per copia conforme all'Originale
esistente nel Ministero dei Lavori pubblici
con cui collazionata concorda

In fede Torino li 14 Maggio 1850

Dal Ministero dei Lavori pubblici
Del Segretario Capo della 1.ª Divisione

G. M. Regis Segretario