

N.º 26

Proj. di legge
presentato dal Ministro di Lavori Pubblici
nell'annata del 30 Marzo 1882

Sig. Rossi

Concessione della strada ferrata da
Savigliano a Cuneo.

Ricorda questa Camera come, ma ancora che io avessi l'onore di presentarle la legge sulla concessione diretta della strada ferrata da Savigliano, la Città di Cuneo e molti Comuni di quella Provincia si erano commovuti, e si agitavano per impedire che questa concessione fosse accordata; e come le petizioni loro presentate per questo fine al Parlamento, benché contrastate da petizioni opposte ancora, più numerose ed altre Municipij, fossero validamente sostenute da alcuni oratori. Se temeva che, promuovere isolatamente la costruzione della strada ferrata sino a Savigliano fosse togliere la prospettiva di vederla condotta sino a Cuneo.

Io faceva presente come, ben sia quando furono riprese le trattative colla Società di Savigliano, che incominciate in principio dell'anno 1846 erano state nel mezzo del 1847 troncate, avessi procurato che l'opposto avvenisse la prosecuzione della strada ferrata sino a Cuneo, ma che non m'era riuscito. La Società vi si rifiutava risolutamente; aveva i suoi capitoli impegnati; preparati i suoi statuti; i suoi rapporti sociali stabiliti; persistere, e turbare questo stato di cose, sarebbe

Stato lo Stato, come volle rinuncia-
re all'impiego; i capitoli di Savelli
non ricorsero ad altre speranzose e
ad altre impudiche, e sarebbe avvenuto
che per voler meglio nulla si fosse
conseguito.

Ma queste ragioni non agra-
giarono allora, gli argomenti che
si opponevano, presentati sotto varie
forme, erano in sostanza questi: che
di ben più grande utilità pubblica
sarebbe stato avere una Strada Fer-
rata condotta fino a Cumo, che
avere una limitata a Savigliano;
e che facendo la concessione fino a
Savigliano soltanto, e lasciando ad
altri il chieder quella da Savigliano
a Cumo, si anticipava il buono, e
si lasciava indietro il triste, che il
buono si sarebbe fatto, e il triste
non mai; cioè che non vi sarebbe
stato più speranza di veder condotta
la Strada Ferrata fino a Cumo.
Ma se il primo di questi argomenti
era incontrovertibile, il secondo ar-
rebbe avuto forza soltanto nel caso
che colla concessione limitata alla
ferrovia di Savigliano, fossero state
si accordati grandi favori, mentre
invece se alla Camera piacerebbe
raggiungere il Capitolato in vista
alla Società di Savigliano con
quei molti che furono fatti in altri
paesi del Continente Europeo,
Ella si convincerebbe che i favori erano
pochi e a quelli erano contrapposti
oneri di qualche gravità, e con

con ciò appunto intendeva il Govern.
proteggere le condizioni della so-
cietà alla prosperità che, promette-
vano l'impresa del militare Cronca,
intenzioni a prestare più largo
favore a quella Società che aveva
appunto il vagheggiato prolunga-
mento, ed alla Società stessa di
Savigliano, la quale irregolarità
una volta nell'esecuzione dell'o-
pera principale ed assoggettata
alla prescrizione dell'Art. 59 del
suo statuto (1) si sarebbe convinta
che a lei meglio che ad altri conve-
niva accettare i nuovi vantaggi che
il governo si disponeva chiedere al
Parlamento in favore dello prolun-
gamento della Strada sino a Cuneo.

(1) Articolo 59.

- » Qualora si accorressero nuove concessio-
- » ni di Strade ferrate in diramazione o
- » prolungamento di quella di Savigliano,
- » la Società non potrà elevarvi richiamo preve-
- » nte di sorta; purché non venga per tal fatto
- » a risultare alcun ostacolo all'esercizio del
- » la sua Strada; né 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 Savi-
- » gliano, sarà questa tenuta ad operarvi
- » colle proprie locomotive il trasporto unito
- » mente ai suoi convogli, mediante il pagamento
- » di quei diritti di pedaggio che saranno stabiliti
- » dal governo, e in caso di dissenso determinati dal governo.

È stato appunto in stato d'interior
ve del Ministero nell'inscrivere nel
Capitolato guicetto, e altro, etc. (1)
Non appena queste disposizioni
del Capitolato e questi furono sommati
per legge che gli illustri Rappresen-
tanti della Città di Lione si
fecero a pregare il Ministero chie-
dendo che le promesse maggiori lan-
giate fossero rannolate, e per parte
del Governo consentite, affinché pos-
sessero avere facilmente in cui ba-
sare una nuova Società, ed avessero
un corrispettivo da offrire a quella
di Savignano per incutere ad essa
sore il tanto desiderato prolunga-
mento. Il Vice-mandatario alla do-
manda sentì più volentieri quanto
chi egli stava certo di secundare co-
si il voto, ciò chiaramente esprime-
do questo. L'ambasciatore era convinto
che di ricavarne un grande incre-
mento alla prosperità dell'alto Piave

(1) Artista 10

« Qualora la Società di Savignano
« si disponesse ad eseguire il prolungamento
« e diramazione della sua linea di Strada
« Ferrata, eoveramente a condarsi per tale
« oggetto con qualche altra Società, potrà nel
« farne la sua domanda di nuova con-
« cessione, estesa all'intera linea, chiedere che
« le siano accordate più ampie facilitazioni e sa-
« vori, che in vista degli aggravii dell'impresa,
« sia, per considerazione della maggior utilità
« pubblica, il Governo si riserva il diritto di farla

mente, e che se ne attendeva il corso
saggio nelle innanzi nelle Provincie
intermini.

Cotte nuove concezioni fatte, a
cui la Città di Cuneo aggiunse altre
offerte. Egli riuscì a condurre i propri
interessi con quelli della Società di
Savigliano, la quale dopo lunga dis-
tante finalmente deliberò di assumere
la prolungazione della Strada sino a
Cuneo, e riformare convenientemente i suoi
Statuti. Di che il Ministero ebbe
santo-maggiormente a compiacersi, quan-
to che la Società di Savigliano, ajun-
tando i propri interessi con
quelli del paese, deliberò di tracciare
il tronco di Strada fra Savigliano
e Cuneo, ed, che toccando la Città
di Soffiano - che pur offeriva impor-
tanti sussidj, non l'abbandonasse
l'interessante borgata di Cantallo,
la quale si sarebbe già naturalmen-
te trovata sulla ferrovia secondo il
primitivo concetto di prolungament
sino secondo il progetto messo innanz
zi dalla Città di Cuneo per avia-
re direttamente da Savigliano a co-
tutta Città. Poiché siccome non sa-
rebbe stato buon consiglio abbandona-
re la popolosa e ricca Città di
Soffiano, che accenna a Mondovì e
a tutto lo Stradale di Savoia, così
toccato Soffiano non lo darebbe stato
nemmeno il lasciar fuori Cantallo
che chiama a se le influenze degli
importanti mercati di Busca e di
Lillazollata, per ancor ritto da

sempre a Cuneo, essendo un paese
che fiancheggiava sempre la sinistra
di S. Eusebio e non ha comunicazioni
colla destra, e traversando più di
20 Chilometri di paese in cui non ha
case e case alcune nel quale oggettu-
ivamente si possa collocare una
Stazione. Il viaggio da ~~Cantale~~ ^{Fossano, o}
~~Fossano~~ ^{Cantale} era tanto più ragionevole
che l'allungamento di via non cre-
sca a Chilometri due, e più, finola-
mente è in proporzione la spesa che
per vedere a motivo del piano e facile
che è stato in quel territorio.

Il tracciato e il progetto del-
prolungamento della ferrovia, vennero
in relazione al suddetto dividamento
coordinati in guisa che ottennero la
sua approvazione del Consiglio spe-
ciale della Stato ferrate, onde non
resta più che ad invocare dal Parla-
mento la legge che ha l'onore di
presentarvi per concedere i nuovi fa-
vori che, come sopra accennava largi-
tamente in contemplazione della
città di Cuneo, si accordano alla
Società ristabilita di Savigliana se-
condo i patti convenuti tra loro.

Questi nuovi favori sono certo
notevoli, e la condizione della Società
di Savigliana se ne troverà affai mi-
gliorata, e rafforzata ne sarà il suo
credito. E fin non sono però di natura
tale che aggravino in alcun modo la
St. Finanza per danno corrente, e
venivano per loro oggetto se si guar-
di alle circostanze attuali. Solo come

giunto lo strada - le ne verrà un co-
tributo proporzionale minore di quel-
lo che era stato da prima stabilito
per l'uso che si concede alle Socie-
tà di Savigliano e di Cumo del
binario ~~di~~ ^{della ferrovia} delle Strade fra
Cruzianello e Corino, perciò sono
contributo del 45 per cento del prodotto
brutto, ridotti al 10 per cento. Siccome
è certo il principale favore, ma
il Ministero ha dovuto convincersi
che senza concessione non si sarebbe
riusciti ad ottenere il tanto deside-
rata ed utile prolungamento.

Un secondo favore sta nella
diminuzione dei dazi; ma non è di
grande importanza dopo le nuove
tariffe doganali, a cui egualmente
si proporziona il nuovo tributo mag-
giore dell'antecedente che era stato conc-
esso sotto il vigore delle tariffe
vecchie.

Un altro favore è quello con cui
si concede alla Società di non pa-
gare per la stipulazione dei suoi
atti e contratti che il diritto fis-
so, ma neppure questo è di grande
valore se si considera che per ciò
che spetta alla strada fino a Savi-
gliano, la principalissima parte dei
contratti sono già stipulati.

La concessione di sopprimere
per ora l'armamento del 2° binario
fino a Savigliano, è certamente u-
tile alla Società che innoltrando
suo caso di affidare l'armamen-
to da Savigliano a Cumo, ma neppure

pure a questo parere può darsi grave
importanza, quando si consideri che
lo Stato di Savinona a Carino
retto sarà, secondo gli averi della
prima concessione, un'unità in tutto
il modo è pronta a ricevere i due
binari, e che quando la corrente
frequenza del passaggio abbia dimi-
nuita la necessità d'aggiarsi anche
il secondo, è in dritto il governo di pro-
servirlo, quale anche la Società non
avrebbe di far ciò, per proprio in-
teresse.

Bensi è assai notevole l'altro
concezione fatta alla Società del
l'uso più esteso della Stazione
della Stato a Carino. Già fu dalla
prima concessione era lo stato accor-
to di valersi della Stazione mede-
sima per i viaggiatori. Ora la conces-
sione si estende anche alle merci,
e si procura in aderenza alla Sta-
zione dello Stato, lo spazio occorren-
te per le carrozze e carri, per la rimor-
ca delle locomotive, le quali avran-
no questo e faranno immediato ser-
vizio nella Stazione medesima. Ma
qui prego la Camera di considerare
che se questo è vantaggio notevole
per la Società, hanno anche vantag-
gio al pubblico, quindi allo Stato, per-
ciò che grave incomodo sarebbe stato
per ~~passaggio~~ ^{viaggiatori} il non poter, come
Già prima era prescritto, venir nella
Stazione che colla persona, e il dover
quindi andar o provenirsi nell'altra
Stazione della Società il passaggio.

* le merci che avessero - seco trasportate. Si aggiustò era anche per il commercio andar cercando - di una stazione più lontana le mercanzie e gli animali che provenivano dalla Strada di Lavigliano. Oltre a che volli esprimere che l'uso più largo che si conosce della Stazione è per sempre limitato al servizio di persone e di merci, non dà diritto alcuna a calarsi per altri oggetti della Stazione medesima e dei suoi fabbricati. La tariffa per le merci sarà comune, ma ingrandita con aumento proporzionale all'aspetto della Società. Le riunioni per carri, vagoni, e locomotive, saranno costrutte come dicovasi, sopra aree adiacenti alla Stazione dello Stato, ma costrutte a intiere spese della Società, e nell'area medesima da essa pagate. Finalmente volli esprimere ^{che} avendo lo Stato il diritto di riservabilità della Strada, dopo il periodo di conceSSIONE, e quel che più importa nella più vicina possibilità dell'evento, avendo la facoltà di riscattarla dopo trent'anni a condizioni determinate, il verificarsi di questi casi renderebbe troppo sovrappiù il primo sistema delle due Stazioni separate, e rende invece più fortunato quello della comunicazione del servizio.

Un'ultima nota di larghezza che si propone è quella di allungare il periodo della conceSSIONE dagli 80 - ai 99 anni, ma un simile lavoro

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Abbiamo ordinato e ordiniamo che l'infra tenorizzato progetto di legge sia presentato al Parlamento dal Mostre Ministro Segretario di Stato per Lavori Pubblici, il quale è incaricato di svilupparne i motivi e di sostenere la discussione.

Articolo 1°

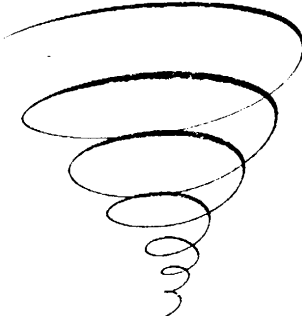
La convenzione intesa addì 22 febbrajo 1852 tra il Ministro di Lavori Pubblici rappresentante lo Stato, e la Società della Strada ferrata da Torino a Savigliano legalmente rappresentata dal Consiglio d'Amministrazione in nome della medesima stipulante, e composto della Marchese S. di Camparato, Conte Vittorio Sussel d'Arc, Bartolomeo Chiarini, Conte Odooro Di Santa Rosa, Dupré figli, Eusebio Colrio, L. Peliperi, D. Manardi, F. Demina, G. B. Fasciotti, e coll'intervento dei Delegati del Municipio di Cuneo, Avvocato Brunet Carlo, ed Avvocato Castellani Gaetano di cui si è a sua spesa, rischio e pericolo, di mettere in esercizio un tronco di Strada ferrata che partendo dalla Stazione di Savigliano, e passando per Fossano e Centallo giunge alla destra della Stura presso Funes, è approvata.

Articolo 2°

La detta Società è, e rimane convenzionata di tale tronco di Strada sotto l'esatta garanzia di tutte le clausole e condizioni della convenzione medesima, che forma parte integrante della presente legge.

Articolo 3°

Il Ministro Segretario di Stato per Lavori Pubblici è conseguentemente autorizzato ad approvare il piano definitivo dell'opera, ed a promuovere la necessaria dichiarazione di pubblica utilità a mente delle R. Patenti 6. Aprile 1839, e resta unitamente al Ministro Segretario di Stato per le finanze



invariato, nella parte che ciascuno di essi riguarda, della esecuzione di
questa legge che sarà registrata al Controlo Generale, pubblicata ed inserita
nella raccolta degli atti del Governo.

Dato a Torino addì 30 Marzo 1821

Antonio Bernabè

Palmeri