

Vittorio Emanuele II.° re.

Il nostro Ministro segretario di Stato per i Lavori Pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il progetto di legge del tenore che segue, e di sostenerne la discussione in concorso del Ministro delle Finanze e di quello dell'Interno.

Art. 1.°

La Ditta Eduardo Pickering e Compagnia è autorizzata a divenire alla costruzione di una ferrovia, che partendo dalla città di Pinerolo metta a Torino.

Art. 2.°

La Città medesima è e rimane concessionaria di tale ferrovia sotto l'esatta osservanza delle clausole e condizioni del Capitolato di concessione annesso alla presente legge.

Art. 3.°

È autorizzato lo stanziamento ripartitamente nei bilanci 1854, 1855, e 1856 della Divisione di Torino della somma di L. 88,105.72 fra le spese comuni, e delle somme di L. 52,453.13, e L. 23,030.65 fra le spese speciali delle Provincie di Pinerolo e Torino, da erogarsi rispettivamente l'una e le altre nel pagamento di una parte del premio di L. 500,000. = convenuto colla Ditta Pickering e di cui all'Art. 47. del Capitolato.

Art. 4.°

Qualora non di possa far fronte a dette spese colla imposta normale, si intenderanno autorizzate colla presente legge le occorrenti eccezioni.

[Signature]

Palazzo
5

Strada Ferrata di Anversa.

Capitolato di Concessione.

Articolo 1^{mo}
La Ditta Riccardo B. idering e
Compagnia Italiana, e si obbliga di eseguire
a tutte sue spese, rischi e pericoli e di essere
ultimata nel termine di diecimotto mesi dalla data
della legge di approvazione della presente concessione,
in tutta la sua estensione, una strada
ferrovia che partendo dalla città di Anversa nella
a Torino, giusta il progetto presentato, ripeto del
Ministro di Lavori Pubblici, colle modificazioni
preparate a norma delle deliberazioni del Consiglio
Speciale della Strada Ferrovia prese in adunanza
della 17. aprile 1859, riformando, a tenore di quelle
modificazioni il progetto da prima d'aver posto
in esecuzione, sarà tutto approvato dal Governo.

Art. 2^o.

La Ditta Concessionaria sopprima con-
giuntamente tutta la linea consegnandola
nel detto termine, tanto nel capo stradale che
negli accessori in quel consegnata e per tutti i fatti
che si riferisce per poterla tutto mettere in esi-
cizio. Seguirà il trattato definitivo, fora tutte
le approvazioni e definitive, da compiersi.

Art. 2°

indennizzando le proprietà espropriate;
e quindi i necessari di loro necessità
per l'edificazione di tutti gli edifici, strade scoperte e
interne come scale, Stazioni, ponti, acquedotti, fogni,
viale, papaveri e simili, e quelli in quantità
di tali papaveri, e delle quantità della strada fondata,
eseguita la divisione della strada con fusti
contorno, la pianta ed il collocamento in opera
della travergine, delle mutage, dei curvamenti, delle
caviglie, dei corni, delle piatte forme, dei fonda-
menti, e di tutti i necessari per il completo
ornamento della strada e delle vie di scambio,
e meglio come negli articoli seguenti di
questa concessione.

I nel medesimo fra il limite di
duecento metri a destra ed a sinistra;

Art. 3°

Nell' esecuzione del progetto sarà facultativo il
uso di necessità, alla detta concessione e prima
approvazione dell'Amministrazione Regia
di variazioni la Direzione della linea ferrata, ma
in tali variazioni non potrà essere intrinsecamente
non esistente sul piano frequentato, tequiali ab-
biano un raggio minore di seicento metri,
né pendenze non esistenti nel profilo longitudinale
concesso al progetto che sieno maggiori di
quelle che aveva il primitivo tracciato nell'anno
corrispondente.

Art. 4°

La strada verrà a congiungersi con quella della

Stato in Corinto a finora. a poca distanza
dal ponte del Longone sulla destra del fiume,
prima determinazione per parte del governo
del punto preciso di questa congiunzione, e di
ogni altra disposizione occorrente per la regola-
-rità e servizio del servizio d'omnibus le ferrovie.

Art. 5°.

Per rispetto ad una eventuale disamazione
della ferrovia di Corinto verso Moncalieri, il
Governo si riserva di deliberare sulla opportuni-
-tà di concederla, dopo che, esercitata la ferrovia
per alcun tempo avrà potuto giudicare della
utilità della disamazione medesima.

Art. 6°.

Il Governo accorda alla Ditta concessionaria
il diritto di condurre nella strada ferrata
di Corinto sulla ferrovia dello Stato del punto
di congiunzione sino alla stazione di Corinto,
e l'uso di quest'ultima alle seguenti condi-
-zioni:

In corrispettivo del transito, tanto dei
Viaggiatori, che delle merci operate per detto
tratto nella strada ferrata dello Stato, verranno
dalla Ditta Concessionaria corrisposti al
Governo nei termini dei diritti portati dalla
tariffa approvata colla presente concessione.

E per l'uso della stazione di Corinto di
proprietà dello Stato la Ditta Concessionaria



spagnola al Governo l'annua somma per
coste d'ingressi.

Il servizio postale dev'essere sempre
pubblicato dallo Stato della ferrovia Governativa,
in caso di interruzione i servizi, non spettano
alla Dotta Compagnaria alcun diritto d'indennità.

Art. 7^{mo}

La strada ferrata sarà costruita per tutto la
sua estensione ad un solo binario. La distanza
fra le guide ed i regoli sarà identica a quella della
ferrovia dello Stato.

Art. 8^o

La lunghezza della strada negli storni com-
putata al livello della base della mozzetta
sarà di metri sette compreso i foglietti di base,
di settantacinque di lunghezza. ove fossero
insufficienti, la loro lunghezza sarà aumentata,
lasciando però sempre cinque metri e cin-
quanta centimetri di lunghezza libera alla
strada, e le punte laterali avranno una empu-
ra di base per uno di altezza sempre uguale
del terreno non sia tale da risultare, o in condurre
una diversa inclinazione. La formata di
cavalotti avrà metri cinque empu-
ra al livello sul quale sarà collocata la
mozzetta. Le punte di mozzetta saranno
formate in ragione di una empu-
ra di base per uno di altezza, ad eccezione di

I centimetri

situato di poca altezza, nel quale caso le pompe potranno essere ridotte alla proporzione di uno e un terzo di forze per uno d'altezza.

Le pompe tanto degli stami, che dei tubuli saranno usate di terra vegetale per lo spazio di dieci centimetri almeno, e fermate con una matita nella stagione primaverile.

Art. 9.

I fogli laterali saranno scavati e formati con punte regolari corrispondenti agli spalti esistenti, ed in modo da formare il miglior sistema di suolo, che possa essere sustentato dall'istinto generale della superficie dei terreni.

Resta per inteso, che l'Impiegato non sarà obbligato di progettare gli spalti laterali nella parte in cui gli spalti esistenti non permettono lo sfogo delle acque.

Nei luoghi in cui si trova della terra probabilmente mancante dagli spalti, sarà la medesima trasportata lateralmente e quindi riposta in forma regolare.

Art. 10.

Tutte le opere d'arte saranno in massima ed in minima ogni opera in legname, e prima di por mano alla esecuzione loro, i relativi progetti parziali e piani esecutivi saranno sottoposti alla approvazione dell'Amministrazione.

Superiore.

Art. 11°.

Tutti i lavori della strada ferrata saranno eseguiti coi migliori sistemi di costruzione e colla maggior diligenza. E nelle opere d'arte saranno impiegate buone materiali di ogni specie, come calce, sabbia, mattoni, pietre da taglio, legnami, e saranno fatti alle opere tutte le disposizioni richieste dalla solidità corrispondente all'uso cui sono destinate.

Art. 12°.

La manutenzione ed ornamento saranno eseguiti conforme a quanto è stato prescritto per la via ferrata di ferro.

Le traversine per le strade ferrate della via, che non la lunghezza raggiunge, o supera le cinque per mille non potranno essere collocate a distanza maggiore di novanta centimetri.

I ^{in peso} rails di trentatré chilogrammi per metro saranno opere accettate con una tolleranza del due per cento di minor peso, quando però la deficienza non è di un per cento, questa maggior deficienza sarà compensata dalla Ditta Pichering finché esistente l'equal peso di rails nei magazzini del ferro.

I recipienti di zinco saranno

Il tipo principale di stazionamento
Tidini e dei loro; i seguenti inter-
medii di stazionamento sono tre-
quante.

Art. 13°.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle
proprietà limitrofe con barriere, e con fucili in
bianco spinti in tutta la sua lunghezza.

Art. 14°.

Sui percorsi le stazioni a costruzione,
le quali dovranno ripartirsi in classi
secondo la loro importanza, giusta la
descrizione che segue.

Una stazione di 1° classe a Cinisello;

Due stazioni di 2° classe, una a Stone,
e l'altra all'incrocio della via No. di Monza;

Ore di 3° classe, la prima a Pizzina,
la seconda fra Scirpaga e Solvico, la terza a
Candriolo; Oltre a queste stazioni sarà
stabilita una fermata a portata di Arva.

La stazione di Cinisello dovrà essere
coordinata col piano d'ingrandimento
di quella città e situata in guisa da
prestarvi sia all'eventuale prolungamento
della ferrovia sino alle porte del Milanaggio,
sia al punto ed al servizio per il trasporto
dei materiali provenienti da quelle
cave anche nello stato attuale dei rapporti

medesime.

Art. 15^o

I progetti che per queste Stazioni faranno appoggiate al preventivo esame ed approvazione del Governo, dovranno contenere i dettagliati piani di tutti di edifici di ogni specie, come fabbricati per Staggioni ed uffici, rimpi, tettoje, soffitte per piccole riponazioni, orecuorrerà collezionde, scale di marmi etc. ed il piano dimostrativo della disposizione dei radoppiamenti di via necessari al migliore servizio intorno de' termini delle Stazioni, e saranno accompagnate da una descrizione di tutti gli oggetti, di cui le Stazioni stesse e locali adiacenti dovranno venire forniti, come piatte forme, pietre, grue, pesi a bilivo, vesse d'acqua e simili, oltre all'annunziamento d'alloggio ed ufficii.

In prima ogni stazione, secondo la sua maggiore, o minore importanza sarà costante di tutti quei locali e contenere tutti quegli oggetti che saranno necessari a porre la strada in immediato lavoro e pieno servizio, quando questo servizio dovesse essere prestato dalla Ditta stessa, che costruisce la strada.

Art. 16^o

Della continuità delle comunicazioni

laterali formano reciproci passaggi a livello,
i quali dovranno essere mantenuti di con-
suetudine, e si presuppone sempre l'importan-
za loro.

Per le strade locali la lunghezza delle
colonnelle a due battenti non potrà essere
minore di metri sette, e per le strade provinciali
di metri sei. Qui formano stabilite nel senso
stesso con cui lo sono quelle delle strade pri-
marie dello Stato, e verranno collocate nei
punti che formano determinati sui
piani e sul profilo.

Nei siti in cui la superficie naturale del
terreno, o il livello delle strade esistenti non
siano a meno elevati rispetto al livello delle
strade ferrate, formano formate delle
ramppe d'allegro colla inclinazione, che
non superata del fondo, la quale incli-
nazione verrà stabilita a seconda della
importanza delle strade servite. I punti
risultanti, si adattare di tali strade saranno
coperte di alcuni materiali in confor-
mità dei trattati contrattati delle
strade medesime.

I relativi progetti dovranno essere fatti
a posti dell'approvazione del governo.

Art. 17°.

I passaggi a livello dovranno essere
tutti coperti per quanto. In quei siti

specie o la custodia della stessa regim-
mentata stabilita non consente di rendere
comune il servizio, e la sede custodiana
non può fornire anche di capelle di guardia,
si erigeranno apposite capelle in un'istituzione.

Art. 18:

Le capelle custodiane, sia che facciano
servizio esclusivo, sia che possano anche
servire al servizio di custodia d'un passeg-
gero e cavallo, dovranno essere in tal
numero, e di tale ubicazione che per un minimo
ad ogni mille decanto messo al fine.

Nelle urine non potranno mai essere
più distanti di mille metri.

Il piano modello delle capelle custodiane
e dei capelli di guardia sarà progettato alla
previdenza appannaggio del governo.

Art. 19:

Un telegrafo elettrico a due fili verrà
stabilito dalla Ditta Simeonina per il
servizio della Strada ferrata dello stesso
sistema adottato sulla ferrovia dello Stato,
e da approvazione del Governo, il quale avrà
il diritto di applicare e per quei anni
fili che crederà necessari per le corrispondenze
ufficiali e per uso del commercio; ed il
prezzo di questi sarà interamente
avvenuto alla Regia Finanza.

Finché queste filè non sieno appli-
cate, il Governo potrà valersi di quelli
destinati al servizio della strada ferrata
più più usi speciali.

Art. 20:
La contribuzione prediale della strada
ferrata a carico della Città consociataria
e verrà stabilita in ragione della super-
ficie dei terreni occupati dalla medesima
e sue dipendenze. I fabbricati e magaz-
zini affetti all'esercizio della strada sa-
ranno assimilati alle case delle località,
e la Città consociataria dovrà egual-
mente pagare tutte le contribuzioni
a cui potranno essere sottoposti.

Art. 21:
La strada ferrata da Anomo a
Corino è dichiarata opera di pubblica
utilità, e quindi sono alla medesima
applicata le disposizioni della Regia
Patente 6. aprile 1839. riguardante le espro-
priazioni ed i compensi, che la Ditta
deve dare ai proprietari espropriati,
come altresì la formalità occupazione posta
liberazione sui terreni dai pegni e dalle
ipoteche.

E come autorizzata colle norme della
stessa Patente la occupazione temporanea

I consociataria

dei terreni occorrenti alla costruzione di
Strade laterali paragoni per la vendita
dei materiali ed altri fornigi relativi
alla costruzione della Strada principale
fino al compimento dei lavori di
questa, non meno che quelle stabili
occupazioni: necessarie, che si rendono
necessarie per lo stabilimento, o per varia-
zioni di comunicazioni proprie, o per
mutazioni di corpi d'acqua, e di foci,
richieste dalla nuova costruzione della
Strada ferrata.

Art. 22.

Le norme dei patti applicate alla Strada
Statale di disposizione dell'atto 8 aprile
1849, del R. Decreto 27 agosto 1848, non
che le Leggi e Regolamenti di Polizia
e finanza pubblica già in vigore, che
sui emporio per le strade ferrate dello
Stato.

Art. 23.

Tutti i contratti ed atti qualunque rela-
tivi alla costruzione di questa Strada ^{ferrata}, saranno
soggetti al più dritto fijo, opporcio esente da
ogni dritto proporzionale d'insinuazione.
Gli atti di ripartizione delle proprietà
da occuparsi definitivamente, e tempora-
riamente nello stabilimento della strada ferrata

potranno essere estesi sulla forma di un
semplice verbale, in cui sarà facultativo
di comprendere varie opinioni.

Art. 24°

Segni, sigillati, macchinari, uten-
sili e ferriamanti lavorati d'ogni specie espe-
sivamente destinati ed assolutamente
necessarii alle armature delle ferriere
ed allestimenti delle Stazioni del Belgio
che vengono introdotte dall'Estero, saranno
soggetti ad un dritto proprio d'entrata, quale
sarà, per i ferri fusi l'ottavo, per i ferri di
prima lavorazione il quinto, e per i macchi-
nari la metà dei dritti rispettivamente
fissati dalla tariffa vigente all'epoca del-
l'introduzione.

Devrà però la Ditta concessionaria con-
fermare a tutti le quote da a tale riguardo
rispetto indicate nel Memorandum delle
Finanze.

Il trasporto dei macchinari che si esportano
nella forma ferata dello stato verrà pagato
dalla Ditta concessionaria al prezzo
d'ogni oggetto di quinta classe della tariffa
del Governo.

Art. 25°

La Ditta concessionaria non potrà
in nessun modo né lavorare né produrre alcuna

appropriazione di terreni, per aver evasione
dalla tassa della legge di concessione non
avrà dato una cauzione al fisco per la
somma di lire Centomila, mediante
deposito in una delle casse delle R. Finanze.
Di tale somma in un terzo, e in effetti
pubblici dello Stato; due in terzi del lavoro,
e in porzioni di rendite al 3 per cento
(al valore nominale) o al tre per cento (per
l'ammortamento) per l'atto d'adempimento
degli obblighi da essa aperti in dipendenza
della concessione.

Non adempendosi all'obbligo di questa
cauzione nel termine sopra indicato, la
concessione si intenderà come non ac-
cettata senza che occorra alcun diffidamento
o restituzione in mora.

Art. 26.

Questa cauzione sarà restituita sulla domanda
della Ditta concessionaria a tre rate di
lire centomila ciascuna, a prima che la me-
desima faccia scattare con atti autentici di
terreni acquistati, di lavori eseguiti, e di
materiale accettato ^{per} pel doppio estremo di
vigilanza stata prescritta.

E per lavori eseguiti s'intenderanno quelli
forniti quelli che sono incorporati al suolo,

* Dalla Regia Amministrazione,

Art. 27:

Il lavoro di costruzione della strada
potranno intraprendere non solo tutti i
tre mesi a contare dalla legge di concessione,
Se traggono questi termini i lavori non si
troveranno ultimati almeno con una settimana
e con una spesa proporzionata al tempo
concesso per compiere l'opera, la detta
concessione non perderà il carattere della
concessione gratuita di cui all'art. 26.

Art. 28:

Entro il termine dei quattro mesi di
cui all'art. 26 la strada dovrà essere com-
piuta perfettamente in tutte le sue
parti e pienamente fornita di tutto
il materiale fissa, delle mobili ed arredi
delle stazioni, come all'art. 25, delle case con-
tinere e capelli di guardia, in guisa che nulla
rimanerà a poter essere intralciato o mancato
aperta all'esercizio. Qualora alla scadenza di
questo termine la detta concessione non
abbia dato pieno adempimento alle condizioni
obbligatorie, perche che abbia fatto constare
di legittimo cause d'impedimento, saranno
alla medesima applicate le disposizioni di
cui agli art. 23, 24, 25, e 26. del capitolato
della ferrovia di Parigi per la linea appa-
vata dalla legge 9. luglio 1850.



Art. 29.

Il Governo farà percepire la buona
esecuzione della strada in ogni sua parte,
ed adempimento di tutte gli' obblighi
imposti dal presente capitolato per mezzo
di un commissario tecnico, e del-
ponale pretalmente che vedrà necessario.

Art. 30.

Provvisi nel pari appiati alle proposte
concepiti le disposizioni di cui agli art. 28.
31. e 33. del detto capitolato di concessione
della ferrovia si prescrive ora come

Art. 31.

Per indennizzare la Ditta concessionaria
dei lavori edelle spese che si obbliga di fare
in dipendenza di questo capitolato, e fatto
la formale ed esplicita riserva che ne opererà
tutte le disposizioni, e assurdo alle medesime
per la durata di ottant'anni a partire dal
1.º giorno del compimento di questo mese per
l'attivazione della strada di cui all'art. 1.º,
si danno di concepire le tasse di pedaggio
e i prezzi di trasporto di cui all'art. 27.º

Con la formale di detta concessione, e per fatto
per di tale concessione lo Stato estenderà in suf-
fetto della strada ferrata, fuori oneri, con-
cessi edipendone, surrogando la Ditta
concessionaria nell'ipotesi, e per gli



mento degli indigeni per tutta la
strada melajina.

Con questa fine la giunta economica
che per capitazione a termini dell'art. 109, sono
destinate non parte di amministrazione
falle quale di prodotti della strada vengono sulle
casse della Suda come all'art. 36, che fanno
appunto ad opprimere il capitale sociale
nel detto periodo di ottant'anni.

Art. 32:

Dopo il periodo di trent'anni ^{però} potrà il
Governo regolante in ogni tempo la con-
cezione della strada. Tale regola sarà regolata
nei suoi termini. Si sui all'art. 32: del
Capitolato di concezione della ferrovia di
Vigevano, approvato colla Legge 11. luglio
1872.

Art. 33:

La manutenzione della strada, sia
fabbricati ed ogni altra opera eseguita a
termini del presente capitolato sono a
carico della Ditta concessionaria per il
corso di anni sessant'anni dopo che la strada
stessa sarà stata aperta al pubblico,
intendendo che per manutenzione della
strada si intende anche quella delle
opere d'arte, dei regali e di tutto il materiale
fisso.



Art. 34.

Compiuta la strada sopra per collau-
tata dai commissari e dai delegati
del primo in contraccioni della Ditta
concessionaria. E dopo approvato il
collaudo essa verrà consegnata alla Regia
Amministrazione che seguirà nella con-
segna il disposto dell'art. 31. del capitulo
per la forma di famiglia siccome all'art.
31. del progetto.

I ne esaminerà l'esercizio

Resta quindi la Ditta concessionaria dis-
pensata da ogni spesa di materiale ma-
-tile e attivo che si rifera.

Art. 35.

Dopo il primo anno, durante il quale si
termina dell'art. 33. la manutenzione
ordinaria e straordinaria della strada, ed ogni
per anno e anno resta a carico della
Ditta concessionaria, la manutenzione
ordinaria viene apparsa a tutto carico
dello Stato. Da tale obbligo però si fa escep-
-zione per i lavori arretrati o per ~~maggiore~~
maggiore per quali la R. Amm. e
restituisce la strada ed i suoi accessori,
non è obbligo a compensare per i costi della
strada, stesura, viai, sulla metà del reddito
brutto fornito alla Ditta concessionaria
di cui all'articolo che segue.

Art. 36.

Le uscite delle spese d'ogni genere e di manutenzione nelle quali si intendono comprese quelle del personale necessario ai capi servizio di stazione, di locomozione, di telegrafia, di impianti, di manutenzione e di guardia, quale forma nominata o pagata dalla R.^a Amministrazione, questa utroque la metà del prodotto brutto. L'altra metà sarà versata alla capo della Ditta concessionaria, o della società che si costituisce a termini dell'art. 49. In questa metà verranno prelevati a favore dello stato i due decimi del prodotto sul totale comune, di cui all'art. 6. e la somma di lire cinque mila attribuita all'uso della stazione di Corino di cui nell'articolo medesimo.

I piccoli prodotti del punto ferroviario sulla strada, come ora sulle ferrovie, prelevati dalle società che saranno alla R.^a Amministrazione.

Art. 37.

Le norme applicate all'esercizio della strada in via provvisoria le stesse tariffe, che sono in vigore per la strada ferrata del governo da Corino a Genova per le seguenti eccezioni:

- 1.° E prezzi di posto per i viaggiatori saranno per ogni chilometro percorso.

regolati come segue.

- 1.^o Classe. Confezioni 8.
 - 2.^o Classe " 6.
 - 3.^o Classe " 4.
- 2.^o Vi saranno inoltre biglietti postali di pubblica utilità emessi nella stessa giornata ad un prezzo inferiore de' posticipi della R.^{ca} Amministrazione.
- 3.^o Queste tariffe potranno essere diminuite a giudizio dell'Amministrazione quando essa ritenga che tale diminuzione possa produrre un aumento nei redditi della Strada.

Art. 38.

Il numero delle corse giornaliere ordinarie non potrà essere minore di tre tanto nell'andata, come nel ritorno. Due cioè aggrade ed una a piccola velocità con convoglio misto. L'Amministrazione potrà aumentare il numero di queste corse ordinarie, e potrà stabilire corse speciali e straordinarie in epiche e vicine sempre speciali.

Le ore delle corse saranno fissate dagli Agenti del governo.

Art. 39.

Le spese eccezionali non contemplate nella tariffa sono come quelle di

caricamento, deposito e magazzini-
-raggio formano parte con Regola-
-mente speciale. Edile R. C. Anno.

Art. 40.

Il trasporto dei Militari con armi e
bagaglio, sia in corpo che individualmente,
avrà luogo alla rimpatrio della marcia ed
meta del viaggio della pianza, giusta
eterna legge, purché i militari siano
muniti di unna speciale foglia d'ordine.

L'eguale rimpatrio di viaggio avrà
per luogo per il trasporto del sale ed
tabacco, non che degli altri minerali di
proprietà del Governo.

Art. 41.

Le lettere e dispacci del Governo accom-
-pagati da un Agente dell'Armi-
-Pistale saranno trasportate gratuita-
-mente per tutta l'estensione della strada
insieme ^{alla vettura} del fomite.

Art. 42.

Il trasporto degli Commisari ed altri
Ufficiali del Governo specialmente im-
-biccati di visite e ricognizioni lungo
l'intera linea, per un punto qualsiasi
di essa, seguirà pure gratuitamente
nelle vetture di ogni classe.


= 22

Biglietti gratuiti per le vetture in
ogni classe verranno poste ritagliandosi alla
Della prigionieria per tali visite e rivo-
gimenti nel suo interesse.

Art. 43:

Il trasporto dei prigionieri in apposite
vetture cellulari pronte dal Governo, e
nella forza armata, che li accompagna, sia
nella andata, che nel ritorno dalla condotta
dei detenuti, verrà eseguito mediante
pagamento della sola metà dei diritti
spontati dalla tariffa più forte di terza classe.
Il trasporto per le vetture cellulari, che
verrà eseguito ad ogni richiesta del Governo
verrà gratuito.

Art. 44:

Saranno applicate alla Strada ferrata di
Pinerolo le disposizioni degli art. ~~28~~ 28, 29,
41, 42 e 44. del citato capitolato di concep-
zione della ferrovia di Vigevano-relativa-
mente agli oggetti contemplati nei
medesimi.

Art. 45:

Qualora venisse ordinata la costruzio-
ne di Strade Statali, o autorizzate quella di
Strade Provinciali, o comunali, o
canali, o vie ferrate, che attraversassero

La ferrovia di Pinerolo, la Ditta concepi-
naria non potrà opporvi; ma, talora
in tal caso senza appoggio di questa,
per le necessarie disposizioni, ma tali
lavori non facciano spunto alle costruz.
di un servizio della strada ferrata.

Art. 46.

Per tutto il tempo in cui sarà durata
questa concessione non verrà autorizzata
la costruzione di altra ferrovia, che tena
direttamente da Torino a Pinerolo;
per le distinzioni pecuniarie, e prolon-
gamenti della concessione sarà autorizzata
la preferenza alla Ditta concepinaria.
In ogni caso nell'atto della concessione, il Governo stabilirà le condizioni
relative all'uso comune, che si rende
necessario a un treno, e diretta la
ferrovia.

Art. 47.

In conformità delle deliberazioni
proprie dai Signori Ministri preesistenti, e
Intendente di Torino occupante in
loro nome anche venga accordato alla
Ditta concepinaria il premio di
lire cinquecento mila per le spese
di questa strada ferrata, con riserva
di promuovere l'approvazione delle

relative 'collocazioni' a norma di Legge.
Il pagamento di questa somma verrà
dai Corpi Morali effettuato a beneficio della
Ditta Concessionaria nel modo seguente:
ovv. per la somma di trecentomila
lire in sei rate di lire cinquanta mila
ciascuna a misura delle appropiazioni
e dell'avanzamento dei lavori, debitamente
autorizzate dai Commissari del Governo,
non che delle somme constatate nelle note
risultanti dalla pratica di carico, ed appi-
-cazione da preferirsi.

Per la somma di duecentomila, il pa-
-gamento ne verrà fatto secondo le stesse
norme con titoli di credito delle rispettive
Guerre e Corpi Morali, pagabili a tre
anni di data e percipi l'interesse del
cinque per cento all'anno.

Art. 48.

Qualsiasi concezione potesse sorgere
fra la Ditta Concessionaria ed i Corpi
Moralmente parenti sarà riferita alla ri-
-visione del Governo, il quale deciderà,
sentiti i suoi Commissari.

Art. 49.

È fatta salva alla Ditta Concessionaria
l'idea ad una società anonima i
nelli e ragioni che, dopo adempiti

tutti gli obblighi che sopra incombono
come costituzione della stessa fondazione
e quindi lo occuparono in virtù del
presente Capitolo.

Questa fondazione si costituirà con un capi-
-tale di tre milioni di lire divisa in
trenta mila azioni di lire duecento-
-cinquanta ciascuna, e sarà retta in
vno Istituto di gestione coll'approvazione
del governo, in conformità delle disposizioni
della seguente Legge.

Art. 50.

La presente legge non farà ef-
-fetto se non a che per Legge

Corno di ventotto maggio millesette-
-cento cinquanta tre.

Il Ministro di Lavori pubblici - firmato
Pallavicini.

L'Intendente Generale della Imprese
Amministrativa di Corno - firmato Parodi.

Per l'Avvocato Pubblico. Il suo procuratore come
tale costituito per atto di procura in data del
ventisette aprile milleottocento cinquanta tre;

Luigi Signorile, infermato a Torino - di
trenta giorni mese di aprile, di cui copia auten-
-tica spedita al Ministro di Lavori pubblici

- firmato per l'Avvocato Pubblico Torino
Pittorini.

L^o Intendente capo della Prima
Divisione nel detto Ministero = fotocopia
Pamirardi.

Per copia conforme
L^o Intendente capo della 1^a Divisione
del Ministero dei Lavori Pubblici.
Pamirardi.

Progetto di legge. N. 134.
presentato dal Ministro di Agricoltura e Pubb.
nelle Sezioni del 25 Maggio 1893.

Concessione della ferrovia da Luino
a Pinerolo.