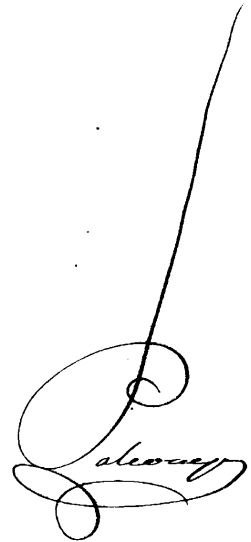
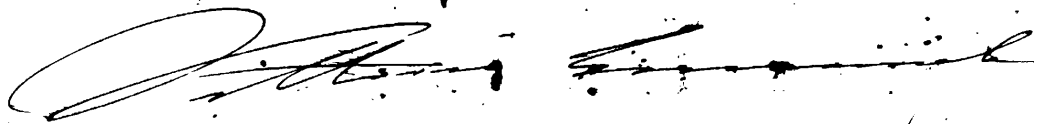


VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

*Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici è autorizzato a  
presentare al Parlamento il qui unito progetto di Legge per la concessione  
di una Strada ferrata da Villa a Santina e di sostenere la  
discussione.*



*Rilazione*  
*sul progetto di Legge per la*  
*Concessione della Strada ferrata*  
*tra Villafranca e Santhia*

*Signori Deputati*

*Il prospero avvenire della*  
*Strada ferrata da Corico a Novara non potreb-*  
*be essere da alcuno disconosciuto. Senza tornare*  
*sugli argomenti a cui s'appropiava il Ministero*  
*nell'invocare dal Parlamento la facoltà di farne*  
*la concessione, basterebbe ormai a confermarlo il*  
*favore che ottenevano le azioni costituenti il Capitale*  
*Sociale, ricercatissime fin da principio, e che ora*  
*si mantengono in credito a preferenza di quelle*  
*di tante altre imprese, quantunque non*  
*abbiano alcuna aspirazione d'interesse, e che*  
*l'opera sia ancora incompiuta.*

*Questa prospettiva di un felice successo*  
*si fonda sulla grande importanza di quella*  
*ferrata, sia che si voglia considerarla come*  
*linea di grande Commercio internazionale, sia*  
*che si consideri per rispetto alle relazioni che*  
*essa procura, pronta ed economiche, di molte*  
*delle più belle Provincie dello Stato fra loro,*

*27*  
*3*

Capitale, e col Porto di Genova. Ma  
tralasciando di parlare qui delle relazioni  
istituzionali, egli è pur certo che affinché  
sia adempiuto più sicuramente e con maggiore  
profitto alle intenzioni, bisogna, per quanto è  
concepibile in termini giuridici dalla natura montagna,  
col paese, facilitare ai territori che stendono  
dalla pianura parana al piede delle grandi  
alpi, la influenza della linea principale  
della ferrovia da Torino all'Orava mediante  
direzioni, che volendo a settentrione  
rimontano nelle Vallate sino a qualche  
notevol centro di popolazione e di commercio,  
a cui come a mercato principale possono  
concorrere le parti superiori delle valli  
medesime, e le valli convalli del  
Picco di monte.

Questa principale di queste direzioni  
setteentrionali è provvidamente già intesa, come  
ben vi è noto o signori, la Legge stessa con  
cui ora sanzionata la concessione della  
linea principale, stabilendo l'obbligo alla  
Società concessionaria di concorrere per  
importare di nove chilometri alla  
costruzione della Via ferrata da Chiasso  
ad Ivrea. E dopo questa, non sembra  
potersi revocare in dubbio che siccome per  
già d'importanza quella che da Santhia  
rimontando l'altipiano che giace fra l'Orava

co il Cerro giunge al picco della Città di  
Biella, e mette in comunicazione  
colla rete delle nostre linee principali  
di Strada ferrata <sup>in detta</sup> ~~quinta~~ città, e le valli superiori  
coi due rami di torrenti, insieme a quella  
co' intorno e della Stessa, abitate da molta  
popolazione intelligente, le quali  
francò dalle provincie <sup>pianeggianti</sup> ~~frangenti~~, e dal porto di  
Genova, una gran parte dei mezzi di sussistenza,  
e le materie prime per alimentare le  
molte fabbriche sparse, e occupati in questo  
l'opera delle sue braccia e i prodotti della sua  
ricca industria. Darà occasione di un'impulso  
notabile movimento sul braccio di Strada di  
cui è questione.

È noto ancora in fatto che a questo  
braccio provvede l'ingegn. che l'attuale  
progetto si formò a tale intento nella città  
di Biella, poi due società appaltatrici  
di opere pubbliche appaltate, e citate in  
compra di cui gli Stati, fanno acquisto  
un regolare progetto del ramo di Strada ferrata,  
che s'innova in Biella sino per l'arco  
e per Subijola a Saathia.

La tua rispettatamente illustrata  
anche in conseguenza delle osservazioni  
fatte dopo un primo esame dal Consiglio  
Speciale delle Strade ferrate, fu con

2  
1  
1

Consiglio. Questo giudica la più conveniente  
alle variate forme ed suoli attraversate, che  
quasi ovunque non presenta facce stramicinate  
difficili, e peggiori. Tuttavia non stives accurati  
per evitare scosce rilevati, e troppo profonde  
facine, senza tuttavia eccedere nelle penduzze  
le quali potranno contenersi in misura  
rispetto normale a quelle del terreno percorso,  
ed alla portata dei convogli che avranno traspor-  
te moderate; non eccedendo esse mai l'ondici  
per mille; <sup>per qualche</sup> ~~che~~ <sup>regno</sup> solo per lunghezza dis-  
giunte, che sommate non eccedono i chilometri 6½.

Nel suo complesso, e specialmente nelle  
opere d'arte, il progetto ricade dall'Ingegner  
Saverio Keatler venne poi assai favorevolmente  
giudicato dal Consiglio Speciale, il quale vi  
propose solo alcune modificazioni che  
accettate dai sig. Ferruggio e Ficon si  
saranno. Introdotta prima di metterlo  
ad esecuzione.

Secondo questo progetto la linea prende  
lo sviluppo di Kil. 28 sul quale saranno  
stabilite due stazioni intermedie una a  
Cavaleto l'altra Saluzzola, la cui collocazione  
non presenta difficoltà di sorta. Non è  
capi di quella che è a capo superiore  
della linea, cioè della stazione principale  
di Biella. Le circostanze speciali  
di sito, e l'importanza di procurarle

con convincente senso della vita, reudovano  
alquanto arduo il problema del suo istituzione.  
Quello dello capo matiere sparsi par  
invero che s'indirisi nel miglior modo al  
complesso d'ogni regione. Cullavita.  
Senonche il desiderio espresso dalla città di  
Biella, i sig. Guda e Ferruggia si propongono  
di far nuove immagini colle ritenute  
Se in questa parte si potesse apporre  
al sito designato, qualche ulteriore migliora-  
mento; sotto riserva dell'approvazione del  
Governo in quanto il suddetto sito subisce  
notevoli variazioni nell'ultimo biennio della  
Stata ferata.

Per ciò poi che concerne la stazione  
di Sautlin, egli è evidente che  
stazionandosi questo ramo di ferro sulla  
linea principale da Torino a Novara,  
e interesse comune alle due imprese  
render massimo l'uso della Staza Stazion,  
ne può supponersi che i concessionari  
dell'una e dell'altra abbiano a rifiutarsi  
ad un accordo dalla mancanza del quale  
ne verrebbe ad entrambi un danno grave  
e gravissime difficoltà e complicazioni di  
servizi. Cullavita, poiché la Società di  
Novara è bene l'obbligo sulla sua  
concessione di ricevere le influenze delle  
variazioni laterali, ma per quella di Biella

non le fu positivamente presunta di far  
comune il servizio della Stazione di Sant'Albino,  
i sig.<sup>ri</sup> Ferruggio e Guida hanno precisato  
al capo che una nuova Stazione apposta  
si dovesse in questo luogo erigere per la  
Ferrovia di Biella.

Che alle Stazioni formate, si è  
pensato all'eventuale bisogno di stabilire  
due fermate, una fra Vergarano e Magio-  
nevolo, e l'altra presso al Sandilium.

E si vuole di più far tutte proposte in  
numerata. Nel resto fare nel progetto  
seguito le norme comuni alle altre strade  
ferree concesse per altre linee secondarie.

Quanto all'esercizio, può risolversi la  
operazione della che teste fa avanti sulla  
comunicanza della Stazione di Sant'Albino.

È da una parte, così notevole il vantaggio  
che la diramazione di Biella recerà alla  
Ferrovia di Novara, ed è quindi così grande

l'interesse che ha la Società di questa  
Ferrovia, che l'esercizio di quella sia ben  
regolato, e permanentemente affidato

al più conveniente il più grandemente,  
e dall'altra è così evidente l'annua  
che risulterà dall'unire in un servizio

solo l'esercizio di ambedue, che sarebbe  
dubitare troppo col loro criterio delle loro  
Amministrazione, il pensare che non

avere a metterci d'accordo per questa fusione.

Critica, perché in ogni caso sia spianato l'ostacolo della espropriazione, e per un lavoro in condizione troppo svantaggiata rispetto alla Società di Novara, quando vorranno a trattare per la ridotta fusione, i sig. Guida e Ferraggio avvisano a provvedere di un material mobile capace di assicurare un buono e permanente servizio della strada ferata da Lanthè a Biella, quando anche esso dovesse essere nei primordi avviato isolatamente.

Sulla base di questo progetto di costruzione della Ferrovia e del suo esercizio, i sig. Ferraggio e Guida si presentarono al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione sino dal mese di Maggio 1853. E poiché fra le condizioni sotto le quali la concedevano, non ne era alcuna che vi fosse in agrario dello Stato, né per assicurazioni di interessi, né per partecipazione nella formazione del Capitale Sociale, né per lavori a carico della Amministrazione, ed il Ministero medesimo col conferimento di quello delle Finanze, dopo esauriti tutti gli incidenti ed i nuovi studi e gli esperimenti ~~del~~ <sup>esame</sup> del Consiglio speciale, e dopo avuta il nuovo parere, siccome si è avvertito in principio, stipulato fin dall'agosto prefato, sotto la riserva dell'approvazione del Parlamento, quella convenzione che ha ora l'onore di sottomettere al vostro giudizio.

A tenore di questa provvisoria cartolina

1853/1



comune del Ministero dei Lavori Pubblici; i  
Sigg. Ferraggio e Grida, per essi la Società Anonima,  
che non loro fatta facoltà di costituire, non  
attendere che quei favori che finora già  
accordati per Legge, ed in egual misura,  
a parecchi altri concessionarij; i quali favori  
consistano = nel privilegio per novantatré  
anni, della facoltà di riscattare le tariffe dei  
trasporti secondo determinate tariffe =  
nell'applicazione delle Società del 26  
Aprile 1839, per la espropriazione forzata =  
in una riduzione dei dazi sulle forniture  
e manufatturi introdotte dall'Estero = nel  
trasporto di questi materiali sulle strade  
ferrate dello Stato con tariffe di favore =  
e nell'esenzione dei dritti proporzionali  
sui Contratti che sono stipulati  
per eseguire l'impresa.

Ne diversi sono i vantaggi che in  
confronto d'altre concessioni se ne  
aspirava la finanza, cioè = Servizio postale  
gratuito = trasporto a molte tariffe dei  
generi di privata, dei militari in servizio,  
e dei materiali di guerra = ed esenzione per  
causa di guerra esclusivo impiego di ogni  
nuovo esercizio a servizio militare.

La concessione preliminare del 5  
Agosto passato ricorre ai Sigg. Grida  
e Ferraggio, o alla Società Anonima

1

da essi formata d'intraprendere alcuni  
lavori. Se prima è venuto il periodo di tre  
mesi a far tempo dalla sanzione per legge  
della concessione, non possono effettuare  
nulla parte dello Stato in deposito di L. 200m.  
Se non facevano in tempo questo deposito  
riceveranno dalla concessione se saranno indicati  
un articolo di L. 200m. Accidentalmente,  
sig. Grida e Ferraggio domandarono la  
facoltà di poter incominciare i lavori, anche  
prima del deposito suddetto delle L. 200m;  
ed il Governo avrebbe difficoltà a ciò decidere,  
perchè fosse esplicitamente dichiarato che,  
in caso che, nel periodo fissato, il ricetto di capitale  
non fosse seguito, i concessionari che si  
decidero sulla concessione ed al rendere le  
L. 200m, succumbere della sanzione prima-  
riale, perderebbero egualmente i lavori seguiti  
anticipatamente, e i quali lavori non meno  
che la detta somma rimarrebbero sempre  
di costituzione in causa di proprietà dello  
Stato. Tale è il soggetto dei due articoli  
addizionali, aggiunti in data alla prima  
concessione, colla data del 27 Gennaio corrente.

Questa facoltà d'incominciare i lavori  
anticipatamente fu fatta dal Governo ai  
sig. Ferraggio e Grida tanto più in buon  
grado, quanto che si può con ogni  
sicurezza ottenere di procurare un'efficienza

servizio alla popolazione dei luoghi, argomentato  
interferenzialmente nelle attuali circostanze  
economiche; e se ne avrà tanto maggior  
utilità, quanto che i lavori ministeriali  
suddetti consistono in movimenti di terra,  
a cui opportunissima è la stagione invernale,  
ed ai quali ogni operaio è atto a prender  
parte; onde è appunto che in quest'ultimo  
tempo vive e replicate sollecitazioni pervennero  
al Ministero de' Lavori Pubblici da più  
Comuni della Provincia di Biella, perché  
procuorpe di avviare l'opera di cui si tratta.

Tali essendo le condizioni esenziali della  
concessione preliminare, spera il Governo  
che si piaccia a Signori confermarla  
avvotando il progetto di Legge che egli ha  
l'onore di sottoporvi, il quale promo-  
verebbe la prosperità d'un paese  
industriissimo, e piacere ad un tempo  
venerabilmente il felice successo della  
Madre Gerarda di Corara, e ora  
soltanto col lavoro ad una povera  
popolazione che versa in molta  
strettezza nei mezzi di sussistenza.

# Progetto di legge per la concessione di una strada ferrata da Biella a Santhià

---

## Articolo 1.<sup>mo</sup>

Gli Signori Arida e Ferraggio sono autorizzati a divenire alla costruzione di una ferrovia che partendo dalla città di Biella metta a Santhià e ad assumere l'esercizio.

## Articolo 2.<sup>o</sup>

Gli medesimi Signori Arida e Ferraggio sono rimangono concessionarii di tale ferrovia sotto la osservanza delle clausole e delle condizioni espresse nel Capitolato di concessione annesso alla presente Legge.

## Articolo 3.<sup>o</sup>

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici e quello delle Finanze sono incaricati ciascuno nella parte che lo riguarda della esecuzione della presente legge che sarà registrata al controllo generale, pubblicata ed inserita negli atti del Governo.

N. 48

Progetto di legge.

presentato dal Ministro di Lavori Pubblici  
nell'adunanza del 20 Gennaio 1886.

---

Concessione della strada ferrata  
da Biella a Sonthria

# Capitolato

di Concessione di una Ferrovia  
da  
Santhia a Biella

Art. 1<sup>ma</sup> I Signori Celestino Feroggio, Andrea Crida e compagnia si obbligano di costruire a tutte loro spese rischio e pericolo di dare ultimata nel termine di diciotto mesi dalla data della legge d'approvazione della presente concessione in guisa de potersi aprire all'esercizio una strada ferrata che partendo da Santhia nella A Biella giusta il progetto e disegni formati dal Sig. Ing. Realis di commissione dei Sig. Feroggio, Crida e Socj rivisti dal Sig. Ministro dei Lavori Pubblici colle modificazioni prescritte a senso delle deliberazioni del Consiglio Speciale delle Strade ferrate prese nell'adunanza delli 3 Giugno e 21 Luglio 1853, e riformando a tenore di quante modificazioni il progetto che prima d'esser posto in esecuzione dovrà essere approvato dal Governo.

2. I Concessionari costruiranno compiutamente la detta linea ~~nel~~ nel detto termine tanto nel corpo Stradale, che negli accessori in quel compiuto e perfetto stato che si

richiede per poterla presto mettere in esercizio.  
Eseguiranno il tracciato definitivo; faranno  
tutte le espropriazioni sia definitive che  
temporarie individuando i proprietari espropriati;  
eseguiranno i movimenti di terra necessari per  
rilevati e per gli scavi e tutte le opere d'arte,  
come canali, stazioni, ponti, acquedotti, sifoni,  
radotti, passaggi a livello, casotti di guardiani  
di tali passaggi. Delle guardie della strada  
firmate; eseguiranno la chiusura della  
strada con siepi continue, la provvista ed  
il collocamento in opera delle traversine,  
delle rotaie, dei cuscinetti, delle caviglie, dei  
cunei, delle piattiforme, dei cambiamenti  
di via ecc. necessari per il completo armamento  
della strada e delle vie di scambio, e meglio come  
negli articoli seguenti di questa concessione.

3.<sup>o</sup> Nell'esecuzione del progetto sarà facultativo  
in caso di notevole riconosciuta utilità e  
prima approvazione dell'Amministrazione  
regia, di variare la Direzione della linea  
segnata nel medesimo fra il limite di  
200 metri a destra ed a sinistra; ma in  
tali variazioni non potranno esser introdotte  
curve non esistenti nel piano presentato  
le quali abbiano un raggio minore di  
500 (cinquecento) metri, né giungere  
eccedenti le massime ammesse nel profilo  
longitudinale del trono in cui vuol farsi  
la variazione.

4. Nel piano parallelaj che verranno

presentati all'approvazione del Governo  
e in cui sarà segnato il definitivo tracciato  
della strada sovrana e per indicate  
tutti i ponti, ponticelli, acquedotti, sifoni,  
riadotti, passaggi a livello che fossero  
necessarii per la conservazione delle  
comunicazioni o per la scola e condotta  
delle acque sia naturali sia artificiali  
per servizio dell'agricoltura o degli edifici.  
Ma se a malgrado di questa approvazione  
anticipata nell'atto di esecuzione dei lavori  
fosse reclamata giustamente o fosse trovata  
necessaria qualche opera di simil genere,  
i concessionarj saranno obbligati ad eseguirla  
ed a star garanti di qualsivoglia danno  
recato ai terzi.

5. La strada vorrà congiungersi con quella  
da Gorino a Novara, a Santhia, previa  
intelligenza della Società della detta ferrovia  
da Gorino a Novara, e con approvazione  
per parte del Governo del punto preciso  
di questa congiunzione, e di ogni altra  
disposizione occorrente per la regolarità  
e sicurezza del servizio di ambe le ferrovie.

6. Le Stazioni in Biella, Cavale e Selussola  
saranno collocate nei siti indicati nel  
citato piano Reale. L'intende quanto alla  
Stazione di Biella preferito e destinato  
il sito marcato con linea colore di doppia  
e colla lettera A, ma sarà libero ai  
concessionarj ed alla città di Biella di



¶ Oltre le Stazioni propriamente dette si potranno essere all'occorrenza due fermate presso due case cantoniere, l'una tra Verghinasco e Maggionerolo, l'altra presso Sandigliano.

¶ Della Strada da Santhia a Biella dovranno essere provvedute sì all'erezione della prima in conformità dei disegni e piani da approvarsi dal Governo - giusta il precedente articolo, come ad ogni cosa necessaria per l'esercizio e manutenzione, e specialmente al materiale.

convenire per collocarla in un sito diverso salva l'approvazione del Governo per le variazioni che ne conseguano nel tracciato o nel profilo della Strada ferata.

7.<sup>o</sup> Tutti i progetti parziali delle Stazioni e dei siti di fermata, di carico o scarico delle merci, e di passeggieri non potranno essere intrapresi che in base di progetti di dettaglio esecutivo in tempo presentati ed approvati dal Governo.

8.<sup>o</sup> Lei Commissioni non dovranno ad una intelligenza colla Società della Strada da Torino a Novara da essere approvata dal Governo, tanto sull'uso promissivo della stazione che questa ultima Società deve erigere a Santhia, quanto sull'esercizio e manutenzione del materiale mobile necessario per l'esercizio - il qual materiale non potrà essere minore di quattro locomotive con loro tenders, ventiquattro vetture per i viaggiatori, tre vetture per animali e trenta wagoni per le merci compresi quelli per bagagli.

9.<sup>o</sup> La Strada ferata sarà costrutta per tutta la sua estensione ad un solo binario. La distanza tra le guide ed i regoli sarà identica a quella della ferrovia di Novara.

10.<sup>o</sup> La larghezza della Strada negli sterri computata al livello della base della massicciata sarà di metri sette compresi i giunti di solo di 75 cent. di larghezza. Dovranno essere insufficienti la loro larghezza.

sarà aumentata lasciando però sempre  
5.50. di larghezza libera alla strada  
e le scarpie laterali saranno uno e mezzo  
di base per uno di altezza sempre che  
la qualità del terreno non sia tale da  
richiedere o da concedere una diversa  
inclinazione. La sommità dei rilevati  
avrà Metri 5 e 50 cent. di larghezza al  
livello sul quale sarà collocata la moquette.  
Le scarpie di medesimi saranno pure formate  
in ragione di uno e mezzo di base per uno  
di altezza ed ovunque i rilevati di poca  
altezza nel qual caso le scarpie potranno  
essere ridotte alla proporzione di uno e  
un terzo di base per uno di altezza.

Le scarpie tanto degli sterri che dei rilevati  
saranno coperte di terra vegetale nello spessore  
di dieci centimetri almeno e fertilizzate  
con ura media nelle stagioni favorevoli.

11.° I fossi laterali saranno scavati e formati  
con pendenze regolari corrispondenti agli  
scavi esistenti, ed in modo da formare  
il miglior sistema di suolo che possa  
essere consentito dal livello generale  
della superficie dei terreni.

Resta però inteso che li Concessionari  
non saranno obbligati di proseguire gli  
scavi laterali nella parte in cui gli  
scavatori esistenti non permettono lo sfogo  
delle acque.

Nei luoghi in cui si avrà della terra  
sufficiente proveniente dagli scavi sarà

3

la medesima trasportata lateralmente  
equindi disposta in forma regolare.

12. Come viene stabilito nel progetto  
presentato ed approvato con sta ferno  
che tutte le opere d'arte saranno in  
massicciata, esclusa ogni opera in legno  
e prima di por mano all'esecuzione  
loro, i relativi progetti parziali e piani  
esecutivi saranno sottoposti alla  
approvazione dell'Annone superiore.

13. Tutti i lavori della strada ferrata saranno  
eseguiti coi migliori sistemi di costruzione  
e con buoni materiali di ogni specie.

Le opere d'arte avranno le dimensioni  
richieste dalla solidità corrispondente all'uso  
cui sono destinate.

14. La massicciata e l'armamento saranno  
eseguiti allo stesso sistema che è stato  
presentato nella via ferrata di Novara  
ritenuta la larghezza della base su cui  
poggia la massicciata come è stabilito  
all'art. 10 del presente Capitolato.

I rails del peso di trentatre chili  
per metro potranno essere adottati con una  
toleranza del 2 per cento di minor peso.  
La lunghezza loro sarà conforme a quella  
prevista per la ferrovia di Novara.

I cuscinetti sia di giunzione sia intermedi  
avranno le dimensioni medesime di quelli  
della ferrovia da Novara a Cosino.

Le traversine intermedie faranno semi-  
cilindriche colle dimensioni di m. 25 di

larghezza per d. 125 di prosecuzione in mezzo.  
Quelle <sup>si applicano in caso alle estremità</sup> ~~della continuità~~ avranno la stessa  
misura di larghezza e d'altezza, ma  
saranno di sezione rettangolare.

La larghezza tanto delle une come  
delle altre sarà di  $M = 2,70$

La qualità di queste traversine sarà  
uguale a quella prescritta per la strada  
ferrata da Corino a Novara.

15. La ferrovia sarà chiusa e separata  
dalle proprietà limitrofe con barriere o  
con siepi di bianco spino in tutta la  
sua lunghezza.

16. Alla continuità delle comunicazioni laterali  
faranno concessi passaggi a livello, i quali  
dovranno essere muniti di cancelli o di  
semplici barriere secondo l'importanza loro.

Per le strade provinciali la larghezza  
libera del cancello a due battenti, non  
potrà essere minore di metri 6. Essi  
faranno stabiliti nel modo stesso con cui  
lo sono quelli della strada ferrata dal  
Corino a Novara, e verranno collocati  
nei punti che saranno determinati  
sui piani e sul profilo.

Nei siti in cui la superficie naturale  
del terreno, o il livello delle strade esistenti  
sono più o meno elevati rispetto al livello  
della strada ferrata faranno formati delle  
rampe d'acceso con dolce inclinazione che  
sarà stabilita a seconda dell'importanza

Delle strade esistenti. Le parti rialzate od  
abbassate di tali strade saranno coperte  
di auoni materiali in conformita' dei  
tronchi continuativi delle strade medesime.

Taliteri progetti dovranno essere  
sottoposti all'approvazione del Governo.

17.

I passaggi a livello dovranno essere  
custoditi da guardie, in quei siti sperici  
ove la custodia della strada regolarmente  
stabilita non consente di rendere comune  
il servizio, e la casa cantoniera non possa  
servire anche di casella di guardia, si  
erigeranno opposte caselle in muratura.

18.

Le Case Cantoniere sia che facciano  
servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi  
col servizio di custodia di un passaggio a  
livello, dovranno essere in tal numero, e così  
collocate che se ne trovi una ad ogni  
mille Duecento metri al più.

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

Il piano modello delle case cantoniere  
e dei caselli di guardia sarà presentato alla  
preventiva approvazione del Governo.

19.

Sulla strada ferrata sarà stabilita una  
linea telegrafica in quel modo stesso che  
verrà adottato per la strada ferrata da  
Torino a Novara ed esclusivamente per  
servizio della locomozione.

Il Governo si riserva la facoltà di

collorare di erigere a tutte sue spese  
sulla stessa palificazione altri fili per  
la sua corrispondenza ufficiale e per gli  
affari del commercio.

Finché però questi suoi fili non  
siano collocati, il Governo potrà valersi  
senza pagamento di tassa del telegrafo  
della Società per soli dispacci ufficiali  
di servizio che saranno però partecipati  
nella spedizione a quelli del servizio  
della Strada ferrata.

Gli ufficiali telegrafici per l'eser-  
cizio dei fili della Società verranno scelti  
da lui, ma sopra le liste che le verranno  
presentate dal Governo dei giovani che  
hanno fatto il corso e subito gli esami  
di telegrafia elettrica e di telegrafo.

20. Lei Concessionarij non potranno dar  
mano ai lavori né procedere ad alcuna  
espropriazione di terreni se entro tre  
mesi dalla data della legge di concessione  
non avranno dato una cauzione al Governo  
per la somma di L. 500,000 (Cinguecento  
mila) da depositarsi in una delle casse delle  
R. Finanze in numerario od in effetti  
pubblici dello Stato, cioè in buoni del tesoro  
o in assicurazioni di rendite al cinque per  
cento (al valor nominale) od al tre per  
cento (corso di emissione) per l'esatto  
adempimento degli obblighi da essi appunti  
in dipendenza della concessione.

Non adempendosi all'obbligo di questa cauzione nel termine suindicato, la cauzione s'intenderà come non avvertita senza che occorra alcun diffidamento o citazione in mora.

21. Tale cauzione sarà ~~liberata~~ restituita sulla domanda dei concessionari, in quattro rate di £ 125,000 ciascuna appena che i medesimi facciano constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti, o di materiale accettato dalla R. Amministrazione per doppio almeno di ciascuna rata di ~~liberarsi~~ restituirsi.

Per lavori eseguiti s'intenderanno esclusivamente quelli che sono incorporati al suolo.

22. I lavori di costruzione della strada saranno intrapresi non più tardi di tre mesi a datare dalla legge di concessione.

Se trascorso questo termine i lavori non si troveranno attuati almeno con uno sviluppo e con una forza proporzionale al tempo concesso per compiere l'opera i concessionari perderanno il montare della cauzione prestata di cui all'art. 20.

23. Entro il termine di diciotto mesi di cui all'art. 1.° la strada dovrà essere compiuta perfettamente in tutte le sue parti e pienamente corredata di tutto il materiale fisso, delle mobili e arredi.

Delle Stazioni; Delle case cantoniere e  
Caselli di Guardia, in guisa che nulla  
manchi a poter essere immediatamente  
aperta all'esercizio. Qualora alla  
Padrona di detto termine i concessionari  
non abbiano dato pieno espletamento  
alle contratte obbligazioni su qua che  
abbiano fatto constare di legittime cause  
d'impedimento saranno ai medesimi  
applicate le disposizioni di cui agli  
art. 23, 24, 25 e 26 del Capitolato  
della ferrovia di Savigliano ora Cuneo  
approvato colla legge 9. luglio 1850.

24. Il Governo sorvegliava la buona esecuzione  
delle opere per mezzo di un commissario  
tenue.

Quando la costituzione della strada  
non sia intrapresa che dopo la costituzione  
della Società anonima di cui all'art. 51.  
questa sorveglianza si limiterà a quelle  
generali ispezioni fatte dal Commisario  
stesso con qualche assistenza o se sia  
necessario che valgano ad assicurare lo  
adempimento delle condizioni ed obblighi  
imposti ai Concessionari dal presente  
Capitolato.

Ma se i lavori fossero intrapresi dai  
concessionari prima della costituzione della  
Società suddetta e potesse quindi per  
algun tempo restar priva la esecuzione  
della strada d'una sorveglianza di dettaglio  
in ogni parte del lavoro, allora e finché



la Società suddetta sia regolarmente indicata  
al Commissario Vicario Governativo appa-  
rencia anche la detta Sorveglianza di  
dettaglio, e gli sarà quindi concesso il  
personale d'assistenza che a questo fine  
l'Amministrazione Superiore rinvierà  
necessario.

25. Saranno applicate alla presente concessione  
le disposizioni di cui agli articoli 28. 30.  
31. 32. 33. 34 e 35 del Decreto capitolato  
di concessione della ferrovia diavigliano  
approvato con legge 9. luglio 1850.

26. Nessuna macchina di locomozione, vettura,  
carro o vagono pel trasporto dei viaggiatori  
bestiale o manni sarà messa in servizio  
se non è prima approvata da una Commissione  
nominata dall'Amministrazione Superiore.

27. Le macchine ed altri veicoli che in occasione  
di visite od altriimenti venissero dal  
Commissario del Governo riconosciuti in stato  
di degradazione pericolosa dovranno tutti  
essere posti fuori di servizio.

28. La contribuzione giudiziale della strada sarà  
a carico dei concessionarij e verrà stabilita  
in proporzione di superficie e della quota  
d'importo che i terreni pagavano anteceden-  
tamente. I fabbricati e magazzini affetti  
all'esercizio della strada saranno esentati  
alle case delle località, e li concessionarij  
dovranno egualmente pagare tutte le  
contribuzioni a cui potranno essere sottoposti.

29. La strada ferrata da Sankhia a Biella è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono alla medesima applicate le disposizioni delle R. Patenti 6. Aprile 1839 riguardanti le espropriazioni ed i compensi che i concessionari dovranno dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità usate nella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse Patenti l'occupazione temporanea di terreni occorrenti alla costruzione di Strade laterali provvisorie nella condotta di materiali ed altri servizi relativi alla costruzione della Strada principale sino al compimento dei lavori di questa, non meno che quelle stabili occupazioni usate che si rendono necessarie per lo stabilimento e per variazioni di comunicazioni soppresse, o per mutazioni di corso d'acqua o di suolo richieste dalla nuova costruzione della Strada ferrata.

30. Saranno del pari applicate alla Strada stessa le disposizioni dell'Editto 8. aprile 1817 del R. Decreto 25 agosto 1848 non che le leggi e regolamenti di polizia e pubblica sicurezza già in vigore o che poi emanassero per le Strade ferrate dello Stato.

31. Tutti i contratti ed atti qualsiasi che i concessionari stipuleranno relativamente ed esclusivamente all'impresa che assumono

E secondo le condizioni della concessione, saranno  
soggetti al solo diritto fisso, oppure esenti da  
ogni diritto proporzionale d'incassazione.

Gli atti di dimissione delle proprietà  
da occuparsi definitivamente o temporariamente  
pelle stabilimento della strada ferrata potranno  
essere estesi nella forma di un semplice  
verbale in cui sarà facoltativo di com-  
prendere varie cessioni.

32.

I regoli, cuscinette, manichini, utensili  
e strumenti lavorati d'ogni specie esclusi-  
vamente destinati ed assolutamente necessari  
all'armamento della ferrovia ed all'estimento  
delle stazioni che vengono introdotti dall'estero  
saranno soggetti ad un diritto proprio d'importazione,  
quale sarà per fusi l'ottavo, per ferri  
di prima lavorazione il quinto, e per macchi-  
nismi la metà dei dritti rispettivamente  
fissati dalla tariffa vigente all'epoca della  
introduzione.

Dovranno però i concessionari conformarsi  
a tutte le cautele che a tale riguardo vengono  
ordinate dal Ministero delle finanze.

Il trasporto dei macchinari che si  
eseguirà sulla strada ferrata dello Stato  
godrà degli stessi favori accordati alla  
Società della ferrovia di Morara.

33.

Per indennizzare le concessionari dei lavori  
che si obbligano di fare in liquidazione  
di questa Capitanato e sotto la formale ed  
esplicita riserva che ne spunteranno tutte le  
diminuzioni e accordati ai macchinari per la

Quarta stema già concessa alla Società  
della ferrovia da Corino a Morata, cioè  
a tutto il giorno 10 luglio 1951 il diritto  
di pagare le medesime tasse di pedaggio  
e di trasporto che sono specificate nel  
capitolato di concessione della strada ferrata  
suddetta.

34. Le medesime disposizioni contenute negli  
articoli 36. 37. 38. 39. 40 e 45 del  
capitolato di concessione della strada ferrata  
da Corino a Morata che riguardano norme  
relative all'applicazione delle tariffe di cui  
nell'Art. antecedente sono valide anche nella  
presente concessione.

35. Il trasporto dei Militari con amici bagaglio  
sia in corpo che individualmente si farà colla  
riduzione della metà del prezzo delle piogge  
di seconda e terza classe, purché si medesime  
siano munite d'un speciale foglio di via.  
La quale riduzione di prezzo avrà anche luogo  
per il trasporto del sale e del tabacco non  
che degli altri articoli di privativa  
del Governo.

36. Le lettere ed i dispacci del Governo  
accompagnati da un agente dell'Amministrazione  
portale saranno trasportati gratuitamente  
su tutta l'estensione della strada insieme  
alla vettura del corriere. Le onorarie al  
Governo conosciute speciali per tale servizio  
sia si vuole che di giorno vi si provvederà  
con particolari convenzioni.

37. Il trasporto dei funzionari e agenti doganali e altri ufficiali del governo specialmente incaricati di visite o di ricognizioni lungo l'intera linea o ad un punto qualsiasi di essa seguirà pure gratuitamente nelle vetture d'ogni classe.

38. Il trasporto dei prigionieri in apposite vetture cellulari provviste dal governo e della forza armata che li accompagna sia nell'andata che nel ritorno dalla condotta dei detenuti verrà esiguito mediante pagamento della sola metà dei diritti portati dalla tariffa e percutti per posti di 3.<sup>a</sup> classe. Il trasporto per delle actture cellulari che dovrà eseguirsi ad ogni richiesta del governo sarà gratuito.

39. La tariffa ed il regolamento di cui all'art. 34 dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni principali e secondarie, ed in luogo ben visibile al pubblico.

40. I concessionari sono obbligati d'inguire a loro spese con accuratezza, precisione, celerità e senza preferenza il trasporto di viaggiatori con i propri bagagli, delle merci d'ogni genere non escluse dalla tariffa, delle vetture di cavalli, bestioni, valori e somme di danaro che saranno loro affidate, il tutto ai prezzi segnati nella tariffa.

41. Alla scadenza del termine fissato all'art. 33. della durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, lo Stato entrerà



reale, provinciale, o comunale. Debitamente autorizzata, o la formazione di canali o vie ferrate che attraversano la strada ferrata di Biella, i Concessionarj non potranno farvi opposizioni, ma non potranno perciò essere assoggettate ad alcuna spesa o danno.

46. I Concessionarj non potranno del pari chiedere ridotti o pretese d'indennità qualora si introducessero modificazioni nelle tasse di pedaggio o nei Dazi stabiliti lungo linee di comunicazione preesistenti o di nuova costruzione ~~o~~ qualora succedessero variazioni nelle tariffe doganali; né per qualsivoglia simile disposizione o ordine pubblico emanata per legge.

47. Sarà in facoltà del Governo di riscattare la strada dopo il termine di trent'anni a partire dal giorno della sua apertura al pubblico, mediante precavuto d'un anno.

48. Per regolare il prezzo di tale riscatto si terrà conto a calcolo gli utili netti ottenuti dai Concessionarj nel corso di cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto.

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

Determinato così il prodotto netto lo si capitalizzerà in ragione <sup>del</sup> cento di capitale per cinque di rendita, quindi

fatto l'estimo del materiale mobile, come macchine di locomozione, carri-vagoni, utensili, arredi delle stazioni; di tutto ciò insomma che non forma corpo alla strada ferrata, e non è infisso al suolo, il Governo ne pagherà integralmente il valore ai Concessionarij entro il termine di tre mesi.

Dedotto il valore dei mobili suddetti dal capitale quale sarà costituito, si corrisponderà ai concessionarij sul rimanente capitale il 5 per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, ovvero si pagherà alla medesima un capitale corrispondente a tale annuità ragguagliata al 5 per cento.

49. Saranno applicate alla strada ferrata di Biella le disposizioni degli articoli 28, 42, 43 e 44 del Capitolato di concessione della ferrovia di Vigevano relativamente agli oggetti contemplati nei medesimi; e cessione fatta quanto all'art. 28, di ciò che in esso si riferisce all'apicurazione d'interessi.

50. Per tutto il tempo in cui sarà durativa questa concessione non verrà accordata la costruzione di altra ferrovia che tenda direttamente da Torino a Biella; per le diramazioni secondarie o prolungamenti della medesima sarà accordata la preferenza ai Concessionarij.

In ogni caso nell'atto della nuova concessione il Governo stabilirà le condizioni relative all'uso comune, che si rende necessario di un tronco o di tutta la ferrovia.

51. È fatta facoltà ai Concessionarij di cedere ad una società anonima editti e brevetti

# (1) con strade ferrate a loco vapore  
# (2) con strade ferrate a cavalli;



che fanno l'adempimento di tutti gli obblighi ad essi incumbenti come costruttori della strada ferrata di Biella loro competenza in virtù del presente Capitolato.

Questa Società si costituirà con un capitale di cinque milioni di lire diviso in 10,000 azioni di L. 500 ciascuna, e sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità della vigente legge.

52. A garanzia di questa concezione preliminare la Società Ferroggio, Coda e Comp.<sup>a</sup> presenterà dentro il termine di dieci giorni un avallo per L. 200/m di Botte beniva al Ministero, il quale avallo sarà restituito tanto che la legge non fosse approvata; e se lo fosse sarà restituito al momento in cui venga effettuato il deposito prescritto all'Art. 20.

53. La presente concezione non sarà definitiva né valida che per legge.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici  
Corino addì 5 Agosto 1853.

Sottoscritti all'originale

I Concessionarii  
Ferroggio Celestino  
Andrea Coda

Il Ministro  
Cavocapa

L'Intendente Capo della 1.<sup>a</sup> Divisione  
S.<sup>to</sup> Panizzaardi.

Dopo fatta la concezione nei termini risultanti dal Capitolato che precede

efficioli dal Ministero Sottosecritti convenuto coi Signori Concessionari  
altra intelligenza relativamente al disposto degli articoli 20 e 22  
del detto Capitolato, si è delle medesime fatto risultare coi seguenti  
articoli "addizionali", i quali si intenderanno far parte integrante  
dell'atto di concessione da sottoporri alla Sanzione del Parlamento

### Articoli addizionali

(A) A più sicura intelligenza delle combinato disposizioni degli  
articoli 20 e 22 della prefata concessione si dichiara che nel termine  
fissato dall'articolo 20 i Signori Ferroggio e Crivola non avessero fatto il deposito  
delle L. 500 mila, e fossero perciò incorsi sulla esecuzione della concessione  
comminata da quest'articolo, essi rimarranno debitori verso lo Stato della somma  
Di L. 200 mila paria a quella data per garanzia al Ministero dei Lavori pubblici  
col versare in data 5 Agosto 1873. della detta Defensione, al pagamento di quale  
somma, senza scopo di alcuna costituzione in mora le concessionari saranno  
tenuti a favore della Finanza dello Stato.

(B) E' fatto fatto agli Signori Ferroggio e Crivola di cominuare i lavori anche  
prima d'aver fatto il deposito delle L. 500 mila prefatto all'articolo 20. Ma se  
nel termine prefisso dall'articolo medesimo tale deposito non fosse effettuato, essi  
oltre al decadere dalla concessione ed al perdere le L. 200 mila della cauzione  
previduale, procederanno essi ancora tutti i lavori che avessero eseguiti anticipata-  
mente, prevalendosi della facoltà fattagliene col precedente articolo (A) i quali  
lavori cadranno quindi in proprietà dello Stato.

Dal Ministero dei Lavori pubblici - Roma 27 Gennaio 1874.

Li Concessionari  
Sottoscritti { Ferroggio Cristiano } Il Ministro  
                  { Andrea Crivola }       Sott. Palocapa

Il Direttore  
S. Panizzardi  
Per copia conforme all'originale  
Il Direttore  
Panizzardi

70  
Tedeschi

SESSIONE 1853-54

N.º 48-A

---

CAMERA DEI DEPUTATI

---

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

ARNULFO, PIACENZA, SAULI, CADORNA RAFFAELE, MONTICELLI  
MICHELINI ALESSANDRO, BOTTA

*sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici  
nella tornata del 30 gennaio 1854.*

---

**Concessione della strada ferrata da Biella a Santhià.**

---

TORNATA DEL 14 FEBBRAIO 1854

---

SIGNORI,

La vostra Commissione, in conformità del voto degli uffici, all'unanimità vi propone d'approvare il progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Biella a Santhià per i seguenti principali motivi.

1.º Perchè la Provincia Biellese essendo indubitabilmente una delle più industri dello Stato, importa a questo; che abbia tutti i mezzi di cui godono già altre Provincie, ed in specie la facilità e la prontezza delle comunicazioni e dei trasporti, onde possano le svariate, numerose ed importanti sue manifatture prosperare e sostenere la straniera concorrenza, non ostanti le riforme doganali dal Parlamento adottate.

2.º Perchè colla legge di cui si tratta, da un lato il Governo non accorda maggiori favori di quelli concessi ad altre strade di

(48-A) secondo ordine come quella suaccennata, e dall'altro s'assicura i medesimi vantaggi speciali per altre strade stipulati, indipendentemente dai generali che derivano dall'estensione della rete delle strade di ferro.

Diffatti in questa come nelle precedenti concessioni i favori accordati sono ristretti all'esercizio della strada per un tempo determinato, alla riduzione dei dazi per l'introduzione dall'estero delle ferramenta e dei meccanismi, ed al trasporto loro sulla strada dello Stato con tariffe moderate; finalmente all'esenzione dei dritti proporzionali sui contratti che si faranno per l'impresa, dichiarando applicabili a questa le R. Patenti delli 26 aprile 1839.

In compenso poi lo Stato ottiene la proprietà della strada cessato il tempo dell'esercizio fissato per i Concessionari, oltre al diritto di riscattarla dopo il trentennio; s'assicura senza pagamento il servizio postale ed il trasporto delle vetture cellulari per i prigionieri, il trasporto a metà tariffa dei generi di privativa Demaniale, dei prigionieri, dei militari in servizio, e dei materiali da guerra, ed in caso di guerra l'esclusivo impiego d'ogni mezzo d'esercizio a servizio militare senza diritto ad indennità per parte dei Concessionari; il che tutto in larga misura compensa lo Stato pei favori che accorda a costoro.

3.º Perchè sono nel Capitolato inserite le prescrizioni necessarie onde guarentire la lodevole esecuzione dei lavori, nonchè le cautele opportune al fine d'assicurare un buon servizio della strada.

Nell'esame del Capitolato si fece bensì qualche osservazione, per mandato d'uno degli ufficii, sul punto, se sia necessario od utile che nelle concessioni si determini il numero e l'importare delle azioni che si possono emettere, e se non sia piuttosto da lasciarsi ai concessionari ed agli azionisti il fissarlo; si manifestò ben anche il desiderio che pei Capitolati di concessione si adottino per il possibile in avvenire delle norme fisse, come sarebbe per l'inclinazione delle rampe, di cui parla l'art. 16, ed altre opere consimili, come pure pei materiali di costruzione, al fine d'evitare che debbansi moltiplicare le speciali approvazioni da darsi dal Governo per ognuna di esse opere o materiali; ma la Commissione, mentre tenne conto di tali rilievi per farne cenno nella relazione, fu unanime nel riconoscere che la prima delle succennate osservazioni

*Pollati*

**CAPITOLATO DI CONCESSIONE**  
**di una Ferrovia da Santhià a Biella**

---

**ART. 1.**

Li signori Celestino Feroggio, Andrea Crida e Compagnia si obbligano di costruire a tutte loro spese rischio e pericolo, e di dare ultimata nel termine di diciotto mesi dalla data della legge d'approvazione della presente concessione in guisa da potersi aprire all'esercizio una strada ferrata che partendo da Santhià metta a Biella giusta il progetto e disegni formati dall'ingegnere Realis di commissione dei signori Feroggio, Crida e Soci, visati dal signor Ministro dei Lavori Pubblici colle modificazioni prescritte a senso delle deliberazioni del Consiglio speciale delle Strade Ferrate prese nell'adunanza delli 3 giugno e 21 luglio 1853, e riformando a tenore di queste modificazioni il progetto che prima d'esser posto in esecuzione dovrà essere approvato dal Governo.

**ART. 2.**

I Concessionari costruiranno compiutamente questa linea nel detto termine tanto nel corpo stradale, che negli accessori in quel compiuto e perfetto stato che si richiede per poterla tosto mettere in esercizio. Eseguiranno il tracciato definitivo; faranno tutte le espropriazioni sì definitive che temporarie, indennizzando i proprietari espropriati; eseguiranno i movimenti di terra necessari pei rilevati e per gli scavi, e tutte le opere d'arte, come scali, stazioni, ponti, acquedotti, sifoni viadotti, passaggi a livello, cassotti di guardiani di tali passaggi e delle guardie della strada ferrata; eseguiranno la chiusura della strada con siepi continue, la provvista ed il collocamento in opera delle traversine, delle rotaie, dei cuscinetti, delle caviglie, dei cunei, delle piattaforme, dei cambiamenti di via ecc. necessari per il completo armamento della strada e delle vie di scambio, e meglio come negli articoli seguenti di questa concessione.

**ART. 3.**

Nell'esecuzione del progetto sarà facoltativo in caso di notevole e riconosciuta utilità, e previa approvazione dell'Amministrazione

*521*

(48)

Regia, di variare la direzione della linea segnata nel medesimo fra il limite di 200 metri a destra ed a sinistra; ma in tali variazioni non potranno essi introdurre curve non esistenti nel piano presentato le quali abbiano un raggio minore di 500 (cinquecento) metri, nè pendenze eccedenti le massime ammesse nel profilo longitudinale del tronco in cui vuol farsi la variazione.

## ART. 4.

Nei piani parcellari che verranno presentati all'approvazione del Governo, e su cui sarà segnato il definitivo tracciato della strada, dovranno essere indicati tutti i ponti, ponticelli, acquedotti, sifoni, viadotti, passaggi a livello che fossero necessari per la conservazione delle comunicazioni o per lo scolo e condotta delle acque sia naturali, sia artificiali, pel servizio dell'agricoltura e degli edifici.

Ma se a malgrado di questa approvazione anticipata nell'atto di esecuzione dei lavori fosse reclamata giustamente, o fosse trovata necessaria qualche opera di simil genere, i Concessionari saranno obbligati ad eseguirla, ed a star garanti di qualsivoglia danno recato ai terzi.

## ART. 5.

La strada verrà a congiungersi con quella da Torino a Novara, a Santhià previe intelligenze colla Società della detta ferrovia da Torino a Novara, e con approvazione per parte del Governo del punto preciso di questa congiunzione, e di ogni altra disposizione occorrente pella regolarità e sicurezza del servizio di ambe le ferrovie.

## ART. 6.

Le stazioni in Biella, Candelo e Saluzzola saranno collocate nei siti indicati nel citato piano Realis. S' intende quanto alla Stazione di Biella preferito e destinato il sito marcato con linea colore di seppia e colle lettere A<sup>1</sup>, B<sup>1</sup>, C, ma sarà libero ai Concessionari ed alla città di Biella di convenire per collocarla in un sito diverso, salva l'approvazione del Governo per le variazioni che ne conseguissero nel tracciato o nel profilo della strada ferrata.

Oltre le stazioni propriamente dette vi potranno essere all'occorrenza due fermate presso due case cantoniere, l'una tra Vergniasco e Maggionevolo, l'altra presso Sandigliano.

## ART. 7.

Tutti i progetti parziali delle Stazioni e dei siti di fermata, di

carico e scarico delle mercanzie e dei passeggeri, non potranno essere intrapresi che in base di progetti di dettaglio esecutivo in tempo presentati ed approvati dal Governo.

(48)

## ART. 8.

Se i Concessionari non devenissero ad una intelligenza colla Società pella strada da Torino a Novara da essere approvata dal Governo, tanto sull'uso promiscuo della Stazione che questa ultima Società deve erigere a Santhià quanto sull'esercizio e manutenzione della strada da Santhià a Biella, dovranno essi provvedere sì all'erezione della prima in conformità dei disegni e piani da approvarsi dal Governo giusta il precedente articolo, come ad ogni cosa necessaria per l'esercizio e manutenzione, e specialmente al materiale mobile necessario per l'esercizio, il qual materiale non potrà essere minore di quattro locomotive coi loro tenders, venticinque vetture per i viaggiatori, tre vetture per animali, e trenta vagoni pelle merci compresi quelli pei bagagli.

## ART. 9.

La strada ferrata sarà costrutta per tutta la sua estensione ad un solo binario. La distanza tra le guide od i regoli sarà identica a quella della ferrovia di Novara.

## ART. 10.

La larghezza della strada negli sterri computata al livello della base della massicciata, sarà di metri sette compresi i fossati di scolo di 75 centimetri di larghezza.

Ove fossero insufficienti la loro larghezza sarà aumentata, lasciando però sempre metri 5, 50 di larghezza libera alla strada, e le scarpe laterali avranno uno e mezzo di base per uno di altezza, sempre che la qualità del terreno non sia tale da richiedere o da concedere una diversa inclinazione. La sommità dei rilevati avrà metri 5 e 50 centimetri di larghezza al livello sul quale sarà collocata la massicciata.

Le scarpe dei medesimi saranno pure formate in ragione di uno e mezzo di base per uno di altezza ad eccezione dei rilevati di poca altezza, nel qual caso le scarpe potranno essere ridotte alla proporzione di uno ed un terzo di base per uno di altezza.

Le scarpe tanto degli sterri che dei rilevati saranno coperte di terra vegetale pello spessore di dieci centimetri almeno, e seminate con erba medica nella stagione favorevole.

## ART. 11.

I fossi laterali saranno scavati e formati con pendenze regolari corrispondenti agli scoli esistenti, ed in modo da formare il miglior sistema di scolo che possa essere consentito dal livello generale della superficie dei terreni.

Resta però inteso che li concessionari non saranno obbligati di prosciugare gli scavi laterali nelle parti in cui gli scolatori esistenti non permettono lo sfogo delle acque.

Nei luoghi in cui si avrà della terra sovrabbondante proveniente dagli scavi, sarà la medesima trasportata lateralmente e quindi disposta in forma regolare.

## ART. 12.

Come venne stabilito nel progetto presentato ed approvato, così sta fermo che tutte le opere d'arte saranno in muratura, esclusa ogni opera in legname, e prima di por mano all'esecuzione loro, i relativi progetti parziali e piani esecutivi saranno sottoposti alla approvazione dell'Amministrazione superiore.

## ART. 13.

Tutti i lavori della strada ferrata saranno eseguiti coi migliori sistemi di costruzione e con buoni materiali di ogni specie.

Le opere d'arte avranno le dimensioni richieste dalla solidità corrispondente all'uso cui sono destinate.

## ART. 14.

La massicciata e l'armamento saranno eseguiti collo stesso sistema che è stato prescritto pella via ferrata di Novara, ritenuta la larghezza della base su cui poggia la massicciata come è stabilito all'art. 10 del presente Capitolato.

I rails del peso di trentatre chilogrammi per metro potranno essere accettati con una tolleranza del 2 per % di minor peso. La lunghezza loro sarà conforme a quella prescritta per la ferrovia di Novara.

I cuscinetti sia di giunzione sia intermedi avranno le dimensioni medesime di quelli della ferrovia di Novara.

Le traversine intermedie saranno semicilindriche colle dimensioni di 0, 25 di larghezza, per 0, 125 di grossezza in mezzo. Quelle di congiunzione all'estremità avranno la stessa misura di larghezza e d'altezza, ma saranno di sezione rettangolare.

La lunghezza tanto delle une come delle altre sarà di metri 2, 70.



La qualità di queste traversine sarà uguale a quella prescritta per la strada ferrata da Torino a Novara.

ART. 15.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con barriere o con siepi di bianco spino in tutta la sua lunghezza.

ART. 16.

Pella continuità delle comunicazioni laterali saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di cancelli o di semplici barriere secondo l'importanza loro.

Per le strade provinciali la larghezza libera del cancello a due battenti, non potrà essere minore di metri 6. Essi saranno stabiliti nel modo stesso con cui lo sono quelli della strada ferrata da Torino a Novara, e verranno collocati nei punti che saranno determinati sui piani e sul profilo.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno, o il livello delle strade esistenti sono più o meno elevati rispetto al livello della strada ferrata, saranno formate delle rampe d'accesso con dolce inclinazione che verrà stabilita a seconda dell'importanza delle strade esistenti. Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

I relativi progetti dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

ART. 17.

I passaggi a livello dovranno essere custoditi da guardie. In quei siti perciò ove la custodia della strada regolarmente stabilita non consenta di rendere comune il servizio, e la casa cantoniera non possa servire anche di casello di guardia, si erigeranno appositi caselli in muratura.

ART. 18.

Le case cantoniere sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero, e così collocate che se ne trovi una ad ogni mille duecento metri al più.

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

Il piano-modello delle case cantoniere e dei caselli di guardia sarà presentato alla preventiva approvazione del Governo.

## ART. 19.

Sulla strada ferrata sarà stabilita una linea telegrafica in quel modo stesso che verrà adottato per la strada ferrata da Torino a Novara ed esclusivamente pel servizio della locomozione.

Il Governo si riserva la facoltà di collocare e di esercitare a tutte sue spese sulla stessa palificazione altri fili per la sua corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio.

Finchè però questi suoi fili non sieno collocati, il Governo potrà valersi senza pagamento di tassa del telegrafo della Società per soli dispacci ufficiali di servizio, che saranno però posticipati nella spedizione a quelli del servizio della strada ferrata.

Gli ufficiali telegrafici per l'esercizio dei fili della Società verranno scelti da lei, ma sopra le liste che le verranno presentate dal Governo dei giovani che hanno fatto il corso e subito gli esami di telegrafia elettrica lodevolmente.

## ART. 20.

Li Concessionari non potranno dar mano ai lavori nè procedere ad alcuna espropriazione dei terreni se entro tre mesi dalla data della legge di concessione non avranno dato una cauzione al Governo per la somma di L. 500,000 (cinquecento mila) da depositarsi in una delle casse delle Finanze in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè in buoni del Tesoro o in iscrizioni di rendite al cinque per cento (al valor nominale) od al tre per cento (corso di emissione) per l'esatto adempimento degli obblighi da essi assunti in dipendenza della concessione.

Non adempiendosi all'obbligo di questa cauzione nel termine suindicato, la concessione s'intenderà come non avvenuta senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora.

## ART. 21.

Tale cauzione sarà restituita sulla domanda dei concessionari in quattro rate di L. 125,000 caduna appena che i medesimi facciano constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti, o di materiale accettato dalla R. Amministrazione pel doppio almeno di ciascheduna rata da restituirsi.

Per lavori eseguiti s'intenderanno esclusivamente quelli che sono incorporati al suolo.

**ART. 22.**

I lavori di costruzione della strada saranno intrapresi non più tardi di tre mesi a datare dalla legge di concessione.

Se trascorso questo termine i lavori non si troveranno attuati almeno con uno sviluppo e con una forza proporzionale al tempo concesso per compiere l'opera, i Concessionari perderanno il montare della cauzione prestata di cui all'art. 20.

**ART. 23.**

Entro il termine dei diciotto mesi di cui all'art. 1 la strada dovrà essere compiuta perfettamente in tutte le sue parti e pienamente corredata di tutto il materiale fisso, delle mobilie ed arredi delle stazioni, delle case cantoniere e caselli di guardia, in guisa che nulla manchi a poter essere immediatamente aperta all'esercizio. Qualora alla scadenza di detto termine i Concessionari non abbiano dato pieno esequimento alle contratte obbligazioni senza che abbiano fatto constare di legittime cause d'impedimento, saranno ai medesimi applicate le disposizioni di cui agli articoli 23, 24, 25 e 26 del Capitolato della ferrovia di Savigliano ora Cuneo approvato colla legge 9 luglio 1850.

**ART. 24.**

Il Governo sorveglierà la buona esecuzione delle opere per mezzo di un Commissario tecnico.

Quando la costruzione della strada non sia intrapresa che dopo la costituzione della Società anonima di cui all'articolo 51, questa sorveglianza si limiterà a quelle generali ispezioni fatte dal Commissario stesso, con qualche assistenza ove sia necessaria, che valgano ad assicurare lo adempimento delle condizioni ed obblighi imposti ai Concessionari dal presente Capitolato.

Ma se i lavori fossero intrapresi dai concessionari prima della costituzione della Società suddetta e potesse quindi per alcun tempo restar priva la esecuzione della strada d'una sorveglianza di dettaglio in ogni parte del lavoro, allora, e finchè la Società suddetta sia regolarmente ordinata, il Commissario tecnico governativo assumerà anche la detta sorveglianza di dettaglio, e gli sarà quindi concesso il personale d'assistenza che a questo fine l'Amministrazione superiore riconoscerà necessario.

**ART. 25.**

Saranno applicate alla presente concessione le disposizioni di cui agli articoli 28, 30, 31, 32, 33, 34 e 35 del succitato Capitolo di concessione della ferrovia di Savigliano approvato con legge 9 luglio 1850.

**ART. 26.**

Nessuna macchina di locomozione, vettura, carro o vagone pel trasporto dei viaggiatori bestiame o merci, sarà messa in servizio se non è prima approvata da una Commissione nominata dall'Amministrazione superiore.

**ART. 27. -**

Le macchine ed altri veicoli che in occasione di visite od altrimenti venissero dai Commissari del Governo riconosciuti in stato di degradazione pericolosa, dovranno tosto essere posti fuori di servizio.

**ART. 28.**

La contribuzione prediale della strada sarà a carico dei Concessionari, e verrà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente. I fabbricati e magazzini affetti all'esercizio della strada saranno assimilati alle case delle località, e li Concessionari dovranno egualmente pagare tutte le contribuzioni a cui potranno essere sottoposti.

**ART. 29.**

La strada ferrata da Santhià a Biella è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono alla medesima applicate, le disposizioni delle Regie Patenti 6 aprile 1839 riguardanti le espropriazioni ed i compensi che i Concessionari dovranno dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie pella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse Patenti l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti alla costruzione di strade laterali provvisorie pella condotta dei materiali, ed altri servizi relativi alla costruzione della strada principale, sino al compimento dei lavori di questa, non meno che quelle stabili occupazioni accessorie che si rendessero necessarie per lo stabilimento o per variazioni di comunicazioni soppresse, o per mutazioni di corsi d'acqua o di scoli richieste dalla nuova costruzione della strada ferrata.

**ART. 30.**

Saranno del pari applicate alla strada stessa le disposizioni dell'Editto 8 aprile 1847 del Regio Decreto 25 agosto 1848, non che le leggi e regolamenti di polizia e pubblica sicurezza già in vigore o che poi emanassero per le strade ferrate dello Stato.

**ART. 31.**

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che i Concessionari stipuleranno relativamente ed esclusivamente all'impresa che assumono e secondo le condizioni della concessione, saranno soggetti al solo dritto fisso, epperchè esenti da ogni dritto proporzionale d'insinuazione.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporariamente pello stabilimento della strada ferrata, potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprendere varie cessioni.

**ART. 32.**

I regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili, e ferramenti lavorati d'ogni specie esclusivamente destinati ed assolutamente necessari all'armamento della ferrovia, ed allestimento delle stazioni che venissero introdotti dall'estero, saranno soggetti ad un dritto proprio d'entrata, quale sarà pei ferri fusi l'ottavo, pei ferri di prima lavorazione il quinto, e pei macchinismi la metà dei dritti rispettivamente fissati dalla tariffa vigente all'epoca della introduzione.

Dovranno però i Concessionari conformarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero ordinate dal Ministero delle Finanze.

Il trasporto dei detti materiali che si eseguisse sulla strada ferrata dello Stato, godrà degli stessi favori accordati alla Società pella ferrovia di Novara.

**ART. 33.**

Per indennizzare li Concessionari dei lavori e delle spese che si obbligano di fare in dipendenza di questo Capitolato e sotto la formale ed espressa riserva che ne osserveranno tutte le disposizioni, è accordato ai medesimi per la durata stessa già concessa alla Società della ferrovia da Torino a Novara, cioè a tutto il giorno 10 luglio 1951, il diritto di percepire le medesime tasse di pedaggio e di trasporto che sono specificate nel Capitolato di concessione della strada ferrata suddetta.

**ART. 34.**

Le medesime disposizioni contenute negli articoli 36, 37, 38, 39, 40 e 45 del Capitolato di concessione pella strada ferrata da Torino a Novara che riguardano norme relative all'applicazione delle tariffe di cui nell'articolo antecedente, sono valide anche pella presente concessione.

**ART. 35.**

Il trasporto dei militari con armi e bagaglio sia in corpo che individualmente si farà colla riduzione della metà del prezzo delle piazze di seconda e terza classe, purchè i medesimi siano muniti d'uno speciale foglio di via. L'eguale riduzione di prezzo avrà anche luogo pel trasporto del sale e del tabacco non che degli altri articoli di privativa demaniale.

**ART. 36.**

Le lettere ed i dispacci del Governo accompagnati da un agente dell'Amministrazione postale saranno trasportati gratuitamente su tutta l'estensione della strada insieme alla vettura del corriere. Se occorressero al Governo convogli speciali per tale servizio sia di notte che di giorno, vi si provvederà con particolari convenzioni.

**ART. 37.**

Il trasporto dei Commissari ed agenti doganali ed altri Ufficiali del Governo specialmente incaricati di visite o di ricognizioni lungo l'intera linea o ad un punto qualsiasi di essa, seguirà pure gratuitamente nelle vetture d'ogni classe.

**ART. 38.**

Il trasporto dei prigionieri in apposite vetture cellulari provviste dal Governo e della forza armata che li accompagna sia nell'andata che nel ritorno dalla condotta dei detenuti, verrà eseguito mediante pagamento della sola metà dei dritti portati dalla tariffa e prescritti pei posti di 3.<sup>a</sup> classe. Il trasporto però delle vetture cellulari che dovrà eseguirsi ad ogni richiesta del Governo sarà gratuito.

**ART. 39.**

La tariffa ed il regolamento di cui all'art. 34 dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni principali e secondarie, ed in luogo ben visibile al pubblico.

**ART. 40.**

I Concessionari sono obbligati d'eseguire a loro spese con accu-

ratezza, precisione, celerità e senza preferenza, il trasporto dei viaggiatori con propri bagagli, delle merci d'ogni genere non escluse dalla tariffa, delle vetture dei cavalli, bestiami, valori e somme di danaro che saranno loro affidati, il tutto ai prezzi segnati nella tariffa.

**ART. 41.**

Alla scadenza del termine fissato all'art. 33 pella durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, lo Stato entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenti, surrogando i Concessionari nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i suoi prodotti.

**ART. 42.**

Alla detta epoca 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 discarico, stabilimenti ai punti di partenza e di arrivo, case di guardia e di vigilanza, uffici di percezione, macchine fisse, ed in generale tutti gli altri oggetti immobili non aventi per destinazione propria e speciale il servizio dei trasporti.

**ART. 43.**

Se durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca della scadenza della concessione i Concessionari non si porranno in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada, e valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

**ART. 44.**

Gli oggetti mobili come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture, materiali combustibili, ed approvvigionamenti d'ogni genere, ugualmente che gli oggetti immobili non compresi nell'articolo 42, cederanno altresì allo Stato mediante però pagamento del loro valore a prezzo d'estimo, da farsi nei tre mesi successivi alla scadenza della concessione.

**ART. 45.**

Occorrendo la costruzione di qualche strada reale, provinciale, o comunale debitamente autorizzata, o la formazione di canali o vie ferrate che attraversassero la strada ferrata di Biella, i Con-

(48)

cessionari non potranno farvi opposizione, ma non potranno perciò essere assoggettati ad alcuna spesa o danno.

**ART. 46.**

I Concessionari non potranno del pari elevare riclami o pretese d'indennità qualora si introducano modificazioni nelle tasse di pedaggio o nei dazi stabiliti lungo le vie di comunicazione preesistenti o di nuova costruzione, nè qualora succedano variazioni nelle tariffe doganali, nè per qualsivoglia simile disposizione d'ordine pubblico emanata per legge.

**ART. 47.**

Sarà in facoltà del Governo di riscattare la strada dopo il termine di trent'anni a partire dal giorno della sua apertura al pubblico, mediante preavviso d'un anno.

**ART. 48.**

Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dai Concessionari 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 annate.

Determinato così il prodotto netto lo si capitalizzerà in ragione di lire cento di capitale per cinque di rendita, e quindi fatto l'estimo del materiale mobile, come macchine di locomozione, carri-vagoni, utensili, arredi delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata, e non è infisso al suolo, il Governo ne pagherà integralmente il valore ai Concessionari entro il termine di tre mesi.

Dedotto il valore dei mobili suddetti dal capitale quale sarà costituito, si corrisponderà ai Concessionari sul rimanente capitale il 5 per % sino alla scadenza del periodo di concessione, ovvero si pagherà alla medesima un capitale corrispondente a tale annualità ragguagliata al 5 per %.

**ART. 49.**

Saranno applicate alla strada ferrata di Biella le disposizioni degli articoli 28, 42, 43 e 44 del Capitolato di concessione della ferrovia di Vigevano relativamente agli oggetti contemplati nei medesimi; eccezione fatta quanto all'articolo 28, di ciò che in esso si riferisce all'assicurazione d'interesse.



**ART. 50.**

Per tutto il tempo in cui sarà durativa questa concessione non verrà accordata la costruzione di altra ferrovia che tenda direttamente da Torino a Biella; per le diramazioni secondarie o prolungamenti della medesima sia con strade ferrate a locomotive, sia con strade ferrate a cavalli, sarà accordata la preferenza ai Concessionari.

In ogni caso nell'atto della nuova concessione, il Governo stabilirà le condizioni relative all'uso comune, che si rendesse necessario di un tronco o di tutta la ferrovia.

**ART. 51.**

È fatta facoltà ai Concessionari di cedere ad una Società anonima i diritti e le ragioni che, fermo l'adempimento di tutti gli obblighi ad essi incumbenti come costruttori della strada ferrata di Biella loro competeranno in virtù del presente Capitolato.

Questa Società si costituirà con un capitale di cinque milioni di lire, diviso in 10,000 azioni di L. 500 caduna, e sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

**ART. 52.**

A garanzia di questa concessione preliminare, la società Feroggio, Crida e Compagnia presenterà dentro il termine di dieci giorni un avallo per L. 200/m. di Ditta benevisa al Ministero, il quale avallo sarà restituito tosto che la legge non fosse approvata; e se lo fosse sarà restituito al momento in cui venga effettuato il deposito prescritto all'articolo 20.

**ART. 53.**

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

Dal Ministero dei Lavori Pubblici, Torino, addì 5 agosto 1853.

*Sottoscritti all'originale:*

**I Concessionari**

FEROGGIO CELESTINO

ANDREA CRIDA

**Il Ministro**

PALEOCAPA

*L'Intendente Capo della 1.<sup>ma</sup> Divisione*

*Sottoscritto PANIZZARDI*

(48)

Dopo fatta la concessione nei termini risultanti dal Capitolato che precede, essendosi dal Ministro sottoscritto convenuto coi signori Concessionari altre intelligenze relativamente al disposto degli articoli 20 e 52 del detto Capitolato, si è delle medesime fatta risultare dai seguenti articoli addizionali, i quali s'intenderanno far parte integrante dell'atto di concessione da sottoporsi alla sanzione del Parlamento.

### Articoli addizionali.

A) A più sicura intelligenza delle combinate disposizioni degli articoli 20 e 52 della presente convenzione si dichiara che ove nel termine fissato dall'articolo 20 i signori Feroggio e Crida non avessero fatto il deposito delle L. 500 mila, e fossero perciò incorsi nella decadenza della concessione comminata da quell'articolo, essi rimarranno debitori verso lo Stato della somma di L. 200 mila pari a quella data per garanzia al Ministero dei Lavori pubblici col vaglia in data 5 agosto 1853 dalla ditta Defernex, al pagamento di quale somma, senza uopo di alcuna costituzione in mora li Concessionari saranno tenuti a favore delle Finanze dello Stato.

B) È fatta facoltà agli signori Feroggio e Crida di cominciare i lavori anche prima d'aver fatto il deposito delle L. 500 mila prescritto all'articolo 20. Ma se nel termine prefissato dall' articolo medesimo tale deposito non fosse effettuato, essi oltre al decadere dalla concessione ed al perdere le Lire 200 mila della cauzione primordiale, perderanno eziandio tutti i lavori che avessero eseguiti anticipatamente, prevalendosi della facoltà fattagliene col precedente articolo (A) i quali lavori cadranno pure in proprietà dello Stato.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici, Torino 27 gennaio 1854.

**Li Concessionari**

**Il Ministro**

Sottoscritti } FEROGGIO CELESTINO  
ANDREA CRIDA

sott.º PALEOCAPA

Il Direttore Capo di Divisione  
Sottoscritto PANIZZARDI

Per copia conforme all'originale :

Il Direttore Capo di Divisione  
PANIZZARDI

*Approvato nella seduta del 14. Gennaio 1854.  
Pellati*

**Elenco delle carte**  
**depositate presso la Segreteria della Camera.**

---

1. Piano generale della strada;
2. Profilo altimetrico;
3. Modelli di ponti e ponticelli;
4. Progetto del ponte sul torrente Elvo;
5. Modelli di cavalcavia e sottovia;
6. Profilo della variante pella tratta da Biella a Saluzzola in data 7 luglio 1853;
7. Profilo della variante pella tratta da Biella a Candelo delli 28 maggio ;
8. Profilo della variante pella tratta da Biella a Candelo in data 7 luglio ;
9. Piano generale in piccola scala;
10. Relazione dell'ingegnere Realis delli 27 aprile 1853;
11. Ordinato del Consiglio Delegato del Comune di Massazza in data 17 gennaio 1854;
12. Ordinato del Consiglio Delegato del Comune di Verrone in data 17 gennaio 1854;
13. Ordinato del Consiglio Delegato del Comune di Candelo delli 16 gennaio 1854.

} in data 27  
aprile 1853.

si riferisce ad una questione di massima e di principii da non essere risolta coll'opportunità della presente legge; poichè il Capitolato fu redatto nello stesso senso di quelli delle strade ferrate della medesima natura precedentemente concesse, e principalmente perchè, sulla speranza che venisse il medesimo approvato tal quale fu col Ministero sottoscritto, è notorio che seguirono contratti con terzi, ai quali non è da pregiudicarsi con innovazioni che ritarderebbero od impedirebbero l'esecuzione d'una strada che per essere di secondo ordine, sebbene sia per riescire delle più produttive, sarebbe difficile nelle attuali circostanze d'ottenere costrutta senza sacrificii nè per parte dello Stato, nè della Provincia, o di Corpi morali della medesima, come avviene mercè la concessione ora richiesta a favore di coloro che a propria diligenza e spese ne fecero gli studi e ne promossero l'esecuzione.

Considerò inoltre la Commissione che comunque possa desiderarsi che si stabiliscano delle norme generali per tutto ciò che d'ordinario occorre di prescrivere in tutti i capitolati relativi alle strade, niun inconveniente derivando dalle speciali disposizioni che si contengono nel Capitolato attuale, le quali assoggettato i Concessionari a sopportare l'approvazione del Ministero per certi lavori e per certi materiali da impiegarsi, sia da ammettersi il Capitolato stesso tal quale trovasi redatto.

Finalmente la vostra Commissione, mentre manifestò il vivo desiderio che, in massima, il Ministero provveda all'esecuzione delle opere con pubblicità e concorrenza, sia che si facciano a spese dello Stato, che a spese altrui, riconobbe che un tale sistema non potrebbe applicarsi alle strade di ferro di second'ordine come è questa, se la concorrenza spontaneamente non sorge, ma siansi invece da assecondare le private domande di concessione, massime quando sono da lungo tempo conosciute, come lo è la presente, e niuno si presentò a farvi concorrenza. Deliberò quindi che sia da approvarsi il progetto di legge di cui si tratta.

Tanto più volentieri la Commissione propone che si approvi tal progetto, poichè con esso si viene a recare un sollievo alla classe bisognosa della Provincia di Biella, procurandole lavoro nell'attuale crisi annonaria, e nella circostanza che il fallito raccolto delle uve durante un triennio, ingenerò la mancanza di mezzi di sussistenza

(48-A) in quegli abitanti, il che oltre all'essere notorio, viene altresì comprovato dalle deliberazioni d'alcuni Consigli Comunali della provincia trasmesse alla Camera.

Signori, secondando il voto della Commissione provvedete al vantaggio dello Stato, e soddisfatte ad uno de' più sentiti bisogni e dei più fervidi voti degli abitanti d'una Provincia attiva e laboriosa, fra i quali pregia d'annoverarsi il relatore della vostra Commissione.

ARNULFO

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

Li Feroggio Celestino, Andrea Crida e Compagnia sono autorizzati a devenire alla costruzione di una ferrovia, che partendo dalla città di Biella metta a Santhià, e ad assumerne l'esercizio.

~~Art. 2.~~

Li medesimi Feroggio e Crida sono e rimangono concessionari di tale ferrovia, sotto la osservanza delle clausole e delle condizioni espresse nel Capitolato di concessione annesso alla presente legge.

~~Art. 5.~~

Il Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici e quello delle Finanze, sono incaricati ciascuno nella parte che lo riguarda, della esecuzione della presente legge che sarà registrata al Controllo generale, pubblicata ed inserita negli atti del Governo.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contra.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contra.~~

~~Art. 5.~~

~~Identico al qui contra.~~

*Approvato nella Camera del 16. Febbraio 1854.  
Villati*