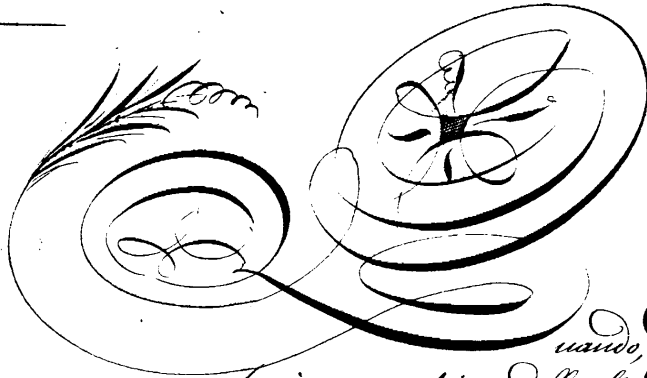


# Relazione

sul  
Progetto di Legge

per  
la Cessione dell'Esercizio della Strada ferrata  
di Cuneo  
All'Amministrazione dello Stato.

Sig.<sup>ri</sup> Deputati



usando, Dopo fatta la  
prima concezione della Strada ferrata. Dal  
Corino a Davigliano ad una Società privata  
la Società stessa si propose di prolungarla  
sino a Cuneo, lo Stato, colla convenzione  
approvata dalla legge 6 maggio 1852, si  
rimolò a dare ai convogli di questa linea  
intiera il passo sulla sua strada ferrata nel  
tratto da Truffarello a Corino col solo pedaggio  
del 10 p. 100 sul prodotto brutto; e fu pure  
accordato alla Società concessionaria un uso più  
ampio della Stazione di Corino pel servizio di  
viaggiatori e delle merci, mediante un corripetito  
da determinarsi, e che fu infatti determinato  
in L. 15 annue colla convenzione in data dell'  
11. Gennaio 1853.

In questa stessa convenzione si stipulò  
che mediante il 50 p. 100 del prodotto brutto  
potesse la Società disporre e prendere viaggiatori  
fra le Stazioni di Corino e Moncalini, e  
la R.<sup>a</sup> Amministrazione si riservò pur essa  
la facoltà di prendere viaggiatori nella Stazione  
Locale di Truffarello per condurli coi suoi  
convogli a Corino e Moncalini, e viceversa.

3

A tenore poi del 46. 3.° Art. 3.° della  
avanti citata Convenzione approvata con legge  
6. Maggio 1852, doverà la Società costruire a  
sue spese le rimesse per le locomotive e per le  
vetture sull'area che il Governo le avrebbe  
assegnata mediante compenso. L'adempimento  
di questa ultima condizione però non aveva potuto  
maturarsi, perchè il crescente sviluppo dell  
movimento sulla Strada ferrata dello Stato,  
e l'apertura delle due linee di Susa e Pinerolo,  
l'ivi esercizio è attuato della R. Amministrazione,  
crebbero siffattamente il bisogno di spazio e di  
edificii nella Stazione di Corvino, che non poterasi  
senza gran danno, comedere posto ai separati  
servizj della Società di Cuneo, senza  
aumentare l'area della Stazione Centrale, o  
metter questi servizj all'infuori di essa, sopra  
un'area appositamente acquistata.

Le pratiche seguite colla Società per  
determinare tale area, e per fissarne il corrispettivo,  
e l'esperimento della complicazione, di reciproci  
incomodi, e, diasi pur anche, di pericoli che  
derivavano da due servizj raccolti in una sola  
Stazione, ma dipendenti da due Amministrazioni  
diverse, dimostrano all'evidenza come la riunione  
in una sola Amministrazione dell'esercizio  
delle due Strade potesse riuscire di grande  
utilità ed al Governo ed alla Società; la quale  
vedendosi allora aggravata di spese generali  
indispensabili, ma non bene proporzionate al  
prodotto della linea Sociale isolata, venne  
proponendo di cedere al Governo l'esercizio della  
sua Strada.

Ed inverso non puossi in massima  
revocare in dubbio l'utilità d'una tale riunione.  
Che anzi l'esperienza fattane in altri paesi,  
e specialmente in Inghilterra ed in Francia,  
dimostra questa riunione non solamente utile

sempre, e in molti casi necessaria, a voler  
assicurare la sussistenza e la prosperità delle  
imprese delle Strade ferrate, e fece del principio  
di fusione delle compagnie ben può dirsi un  
assioma economico in fatto di Strade ferrate.

Ma se la massima era incontestabile,  
restava però a vedere con quali patti si potesse  
applicarla al caso speciale, per garantire ad  
un tempo e gli interessi del Governo e quelli della  
società. Quindi non fu che dopo lunghe  
trattative corse fra le due Amministrazioni,  
e che ebbero principio fin dal mese di giugno  
passato, che si poté riesire a quella convenzione  
che il Ministero ha ora l'onore di sottoporre  
all'approvazione del Parlamento.

Quantunque il Ministero confidi che  
l'alta vostra intelligenza e maturità di  
giudicio, abbia a farvi conoscere dal semplice  
esame del testo di questa convenzione, che  
essa è basata su quei principj d'equità, e di  
reciproca convenienza ed utilità, che informar  
devono ogni atto che si stipula fra l'Annunzio  
dello Stato e quella d'una Società, che è pur  
d'interesse generale il mantenere solida e prosperante,  
tuttavolta non sarà inopportuno soggiunger qui  
alcune considerazioni che valzano ognor più  
a giustificare le pattuite condizioni essenziali.

Glioverà anzitutto osservare che il primo  
tratto di questa Strada che corre nella lunghezza  
di 04 chilometri da Corino a Fossano  
traversa uno de' territorj i più ricchi e popolati  
del Regno; e ne è prova che il movimento  
di viaggiatori <sup>verificatosi</sup> su questo tratto agguglia  
all'incirca quello della linea governativa.

Quale movimento non poterasi sperare  
sull'alto tronco che s'arresta alla distanza  
di 3 chilometri circa dalla Città di Firenze:  
ma oltre che questo movimento crescerà e  
diventerà di poco inferiore a quello della

Sull'alta principal parte della linea, quando  
compiuta la ferrovia essa metterà capo dentro  
la città stessa di Cuneo e quindi riceverà con  
opportunita grande la influenza degli abitanti  
che convergono dalle popolose vallate di quella  
provincia, e dalla città e provincia di Moncivie,  
che è pure popolosa ed industriale, oltre a ciò  
diciamo nostri considerare che il crescente  
movimento sul tronco da Fossano a Cuneo,  
quando la ferrovia arriverà a quest'ultima città  
indurrà evidentemente un aumento assai  
significante anche in quello tra Fossano ed  
i centri tutti di popolazione che trovansi dal  
Fossano in giù, e principalmente verso la capitale.  
E' perciò alla Camera considerare che appunto  
perchè potrebbe dubitarsi che solo in progresso di  
tempo si possa sul tronco della ferrovia tra  
Fossano e Cuneo riproducersi un movimento  
che stia in giusta e vantaggiosa proporzione  
colle spese d'iscriis, si è all'art. 10 della  
Concessione stabilito che nei primordj e fino  
ad uno svolgimento maggiore del movimento  
stesso, che assicurari un conveniente prodotto, possa  
il Governo da Novembre a Marzo restringere  
ad un minor numero le corse da attuarsi sul  
tronco predetto.

Quanto alle merci non è certamente da  
aspettarsene un movimento proporzionato a  
quello dei viaggiatori, non potendosi la ferrovia  
di cui si tratta riguardare come una grande  
linea Commerciale.

Un tal movimento sarà essenzialmente  
limitato agli oggetti di consumo che si mandano  
dalle linee di Genova e di Torino, ed ai prodotti  
del suolo che da tutta la linea si spediscono  
principalmente alla capitale. Ma non può dubitarsi  
che anche questi scambi non abbiano a prendere  
col procedere del tempo un notevole sviluppo, sia  
perchè le popolazioni andran sempre più sentendo

i vantaggi del nuovo genere di comunicazione,  
sia perchè andrà crescendo la prosperità del  
paese; e con essa e col miglior mercato  
derivante dall'economia dei trasporti, cresceranno  
i consumi. E se non per tutto il territorio  
attraversato dalla linea, trovansi grandiosi  
stabilimenti industriali, i quali dan luogo ad  
un efficace movimento commerciale, è tuttavia  
pur vero che in compenso l'abbondanza dei  
suddetti prodotti del suolo è più che ordinaria;  
ed il bestiame specialmente che vi si alliva,  
ed il canape che di ottima qualità ed in quantità  
grande vi si coltiva, sono due articoli di cui  
si fornisce già adesso le provincie di Torino,  
Asti ed Alessandria, ed il cui smacco, e  
specialmente del primo, andrà crescendo, e si  
stenderà fino a Genova, per la verità a cui  
la non interrotta ferrovia farà scendere il costo  
del trasporto fino a quel grande centro di  
consumazione. Cresceranno pure senza dubbio i  
trasporti di legna, legnami di costruzione, e dei  
carboni di cui abbondano i versanti delle Alpi  
e degli Appennini nelle convalle delle provincie  
di Cuneo ed di Mondovì. Le miniere infine  
di lignite e brace di marmo di quest'ultima  
provincia che già si svolsero a maggiore  
produzione nel poco tempo dell'apertura di  
questa ferrovia, devono anch'esse somministrare  
materie di notevoli e frequenti trasporti.

Il conto pubblicato dalla Società di  
Savigliano nell'adunanza tenuta fin dal 20  
Aprile 1854 fa conoscere, che nei soli 290  
ultimi giorni dell'anno 1853 in cui fu esercitata  
la strada fino a Savigliano, e per pochissimo  
tempo nel finire dell'anno sino a Tossasco,  
se n'ebbe un prodotto brutto che si ragguaglierebbe  
a £ 16,830 per chilometro, per anno intero.  
In quello stesso rendiconto è dato anche il  
prodotto che s'ebbe nei primi tre mesi del 1854.

Dall'esercizio esteso sino a Fossano, dal quale  
invero risulterebbe che il prodotto annuo fosse  
ridotto nel trimestre a tal somma che raggiungerebbe  
a sole £ 14,710 per anno e per chilometro; ma è  
troppo evidente come il primo trimestre dell'anno  
che include tre di quattro mesi appunto che  
danno i minori prodotti non possa mai prendersi  
per base del reddito dell'anno intero; che anzi  
se si applichino le proporzioni sperimentate  
in molte altre strade ferrate, e nella linea stessa  
dello Stato, si resterà convinto che un prodotto  
di £ 14,710 nel primo trimestre dell'anno  
corrisponde ad un reddito maggiore di £ 16/m  
ragguagliato per anno e per chilometro.

Ed a conferma di questa conclusione viene  
il risultato di prodotti ottenuti dopo il suddetto  
trimestre dalla Società nei successivi 7 mesi  
e 19 giorni di cui si trova il Resoconto nel  
Prospetto A allegato a questa relazione; dal quale  
risultando un prodotto di £ 679,835 si avrebbe in  
proporzione quello di £ 1,064,977 per l'anno intero;  
il che fa per chilometro e per anno £ 16,784. —  
Che se poi si volesse far calcolo sul prodotto della  
Strada nel periodo dal 20 agosto al 15. Ottobre,  
nel qual periodo la strada stessa fu spinta ed  
esercitata fino, ma non oltre, fentallo, si troverebbe  
nello stesso Prospetto A che tale prodotto risponde  
a £ 18,067 per chilometro e per anno. Ma su  
questo maggior prodotto non vogliamo far fondamento  
appunto perchè ottenuto in quell'epoca dell'anno  
che è la più propizia pel movimento sulle strade  
ferrate. Noteremo però che prendendo la media  
fra questo prodotto e quello del trimestre invernale  
che come sopra si è detto, fu di £ 14,710 tornerà  
un prodotto annuo per chilometro di £ 16,388. —  
Nè se si volesse tener conto di prodotti ottenuti  
sul breve periodo durante il quale l'esercizio della  
strada ferrata fu spinto fino alla Madonna  
dell'Olmo s'avrebbero risultati gran fatto

diversi; poichè essi si raggiungerebbero come  
dal prospetto A alla somma di £ 15,204  
per anno e per chilometro. Onde se alle  
considerazioni fatte innanzi per dimostrare  
come sarebbe poco equo il voler dedurre il medio  
prodotto di tutta la strada che s'arresta a 3  
chilometri dalla Città di Cuneo, quello che  
s'ha darà quando arrivi dentro la città stessa.  
Si aggiunga la pur grave considerazione che  
nell'esercizio degli ultimi mesi su cui si  
fondano i risultamenti sovra enunciati, entrò  
quel periodo calamitoso dell'influenza colerica  
che recò tanta diminuzione nelle relazioni  
personali e commerciali; come lo prova ad  
evidenza il diminuito prodotto di tutte le altre  
linee di Strade ferrate; non pare potersi revocare  
in dubbio che anche al presente, ed indipendentemente  
da quel progressivo aumento che l'esperienza  
dimostra verificarsi su tutte le altre Strade ferrate  
del nostro e degli altri paesi, si può con sicurezza  
contare sopra un prodotto che ascenderebbe almeno  
a £ 16/m all'anno e per chilometro; cioè sul  
totale di 88 chilometri un prodotto non minore  
di £ 1,408,000.

Or dal calcolo delle spese della manutenzione  
dell'esercizio che si unisce (Alleg. B)  
presentato dalla Direzione Generale dei Lavori  
pubblici al Ministero, e basato più che sopra  
astratte speculazioni, sull'ormai lunga e  
matura esperienza fatta dalla Direzione medesima  
nella materia, risulta che tali spese per un  
anno e per tutta la linea da Corino a  
Cuneo ascenderebbero a £ 700/mila circa;  
che corrisponde appai proporzionalmente alla  
metà del prodotto brutto che nella convenzione  
fu pattuita come corrispettivo delle spese  
medesime.

L'Allegato B dimostra che nell'assumere  
nella ferravia di Cuneo la suddetta proporzione

Del 50 pp% fra le spese d'esercizio ed il prodotto  
brutto il Ministero non era indotto dalla  
considerazione che la stessa proporzione fosse  
stata consentita per le Strade ferrate di Susa  
di Pinerolo, e di Vigevano. Che anzi egli  
aveva presente che l'intervimento che conduce  
le Camere a fare che lo Stato assumesse  
l'obbligo di esercitare le tre Strade predette  
per la metà del prodotto, era essenzialmente  
quello di rendere possibile la loro esecuzione  
con cui si assicurava un grande beneficio al paese,  
sia per le sue relazioni interne, sia per le  
internazionali; mentre per la Strada di Cuneo  
già costruita ed esercitata con notevol profitto,  
non faceva d'uopo di un simile accordo. Ma  
il Ministero si fondò sugli accennati calcoli  
positivi, i quali anzi dimostrano che il  
trattamento fatto alla ferrovia di Cuneo non  
è eguale a quello <sup>consentito a quella</sup> di Susa, Pinerolo, e  
Vigevano; perché oltre al prodotto maggiore  
che fond'ora esso presenta, conviene riflettere  
che a tenore della Convenzione la Società cede  
allo Stato senza pagamento un milione di  
lire in materiale mobile, ed un altro milione  
ne deve a prezzo di stima, e col solo interesse  
del 5 pp%; quando che nell'assumere l'esercizio  
delle altre tre nominate Strade per la metà del  
prodotto, lo Stato s'addoppia ogni spesa di materiale  
mobile a suo carico esclusivo.

Potrebbe forse obiettarsi in primo luogo  
che il calcolo fatto sulle spese di manutenzione  
nella condizione attuale della Strada in cui il  
materiale fisso non ha ancora sofferto alcun  
notevole deterioramento, non dà ragione di quelle  
spese maggiori che avremmo in progresso di tempo  
ad incontrare, quando sopravverrà il bisogno di  
andar mutando più frequentemente le traversine  
quaste, ed a più lontana epoca anche i raggi  
ed altra ferramenta consumata, e quando occorreranno



le grandi riparazioni alle macchine locomotive.  
Ed in secondo luogo potrebbe obiettarsi che  
limitando il contributo della Società alla metà  
del prodotto brutto, la si solleva dal pagamento  
del 10 per cento che essa paga sul treno da Torino  
a Cuneo, non che del canone per l'uso promissivo  
della Stazione centrale.

Ma quanto al primo siccome la  
rendita annua è stata valutata sopra il  
prodotto che darà la strada già fin dai primi  
anni in cui ne sarà attuato l'esercizio in  
tutto il suo sviluppo, senza far ragione agli  
aumenti progressivi di questo prodotto, così  
sarebbe troppo lontano dall'equità non porre  
a compenso gli effetti contrarii delle due accennate  
cagioni, che influiscono l'una a scemore, l'altra  
a crescere il prodotto netto. Oltretutto non si  
potrebbe disconoscere che per ciò che spetta al  
combustibile, fonte principale di spesa, la  
valutazione ne fu fatta sulla base di prezzi  
che vogliono considerarsi come eccedenti quella  
modicità a cui si stabiliranno quando cessino  
le condizioni eccezionali che li hanno fatto  
aumentare sin dal 1852, anno in cui non  
era questa la ferrovia che sino ad Arquata,  
e il trasporto per terra del coke doveva farsi sulla  
strada ordinaria. E di quali sicuri elementi  
d'aumento di rendita e di diminuzione di spesa  
si potrebbe aggiungere, creandosi la prospettiva  
di quei miglioramenti economici che promettono  
i continui progressi dell'arte meccanica e fisica.

E quanto al secondo si osserverà che ben è  
vero che il Governo rinuncia ad una rendita  
che nello stato attuale delle cose gli è assicurata,  
qual pur si sia l'esito della gestione della ferrovia  
di Cuneo sostenuta dalla Società: ma d'altra  
parte egli trae dalla cessione che gliene viene  
fatta altri vantaggi; uno dei quali procede  
dallo speciale esercizio di quel treno appunto

su cui attualmente la Società gli paga il  
pedaggio, da Corino cioè a Truffarello, sul quale  
profittando di convogli stessi che partendo da  
Corino corrono sull'intera linea dello Stato verso  
Alessandria, Novara e Genova sarà dato di  
fare un servizio ben più economico di quello che  
sia stato valutato nell'alleg. B. L'altro vantaggio  
vietra nel principio generale che consiglia la  
fusione delle linee sotto una sola Amministrazione,  
e consiste — nelle economie che si faranno nelle  
provviste di generi di consumazione continua  
e nei materiali di ogni specie che acquistati sopra  
una scala più ampia vengono a miglior mercato  
— nella quantità delle locomotive e dei veicoli  
di ogni specie che la facoltà di poterli impiegare  
a misura che il bisogno se ne manifesta piuttosto  
in uno che in un altro tronco, fa che questa  
quantità possa esser minore in proporzione di  
lunghezza di linea quanto è maggiore l'estensione  
di questa, o che con una eguale quantità si  
possa avere un servizio più sicuro e più compiuto  
— nel semplificare e nell'assicurare meglio il  
servizio della Stazione di Corino pur continuando  
le spese in limiti più ristretti di quelli che  
da due separate Amministrazioni sarebbero  
domandati; onde l'Arme dello Stato che  
deve sostenere già la gestione d'un esercizio  
di quasi 400 Chilometri, di nessuno o poco  
maggior sussidio avrà d'uopo per sovrintendere  
il servizio di quei 75 Chilometri di più che corrono da  
Truffarello a Genova.

Parca finalmente alla Camera di  
riflettere che molto male avvisata sarebbe quella  
Società che nel pattuire l'esercizio della sua  
ferrovia rinunciasse alla maggior parte di  
quei vantaggi che col prepredir del tempo  
le sono assicurati; ed a tutti quelli che hanno  
una grande probabilità di successo, senza  
procurarsene un equo compenso con qualche



notevoli vantaggi attuale. E se la Società di  
Cuneo non potesse contare sui due accennate  
svantaggi del pedaggio e del canone, e sollevarsi  
dalle spese degli edifici che dovrebbe restare  
separata, e vivere presso la Stazione di Torino,  
non è certamente a pensare che cedendo l'esercizio  
di una strada come quella che fu concessa, si  
arrivasse a farlo conteggiando sul prodotto dato  
dalla strada stessa nei suoi primordii; prodotto  
che per le esatte considerazioni non può fallire  
che aumenti in brevi anni assai notevolmente.

Da queste considerazioni sembrano  
dimostrate ciò che in sull'esordire si affermava,  
cioè che la cessione dell'esercizio della Strada ferata  
di Cuneo all'Amministrazione dello Stato  
sia stipulata con quelle norme che assicurano  
ad ambe le parti contraenti un'egua reciprocità  
di vantaggi; il Ministero confida che vogliate  
O Signori, accordarle la Vostra approvazione,  
e che Vi sia fatto con quella maggiore  
sollertitudine che Vi sarà possibile. Già si è  
accennato come le trattative cominciarono fin  
dal principio di Giugno passato, e come non si  
potesse presentarle al Parlamento, prima  
della sua prorogazione, una definitiva Convenzione,  
sia perchè su alcuni punti non era riuscito metterle  
d'accordo, sia perchè il Ministero desiderava  
che si prolungasse ancora per alcun tempo  
l'esercizio degli ultimi tronchi aperti della  
ferrovia per averne dati più positivi sul  
relativo prodotto. Or siamo vicini al termine  
dell'anno, e comprendete di leggieri, O Signori,  
quanto importerebbe che non si cominciasse  
l'anno nuovo senza decidere in qual modo  
sarà amministrato l'esercizio della linea di  
Cuneo. Nell'incertezza di questa decisione  
mal potrebbero le due Amministrazioni  
anticipare quelle disposizioni che sono pure  
necessarie per regolare la gestione annuale;

D

cio' che è ancora più grave si prolungherebbe  
rispetto al servizio nella Stazione di Torino  
L'attuale stato di cose, i cui inconvenienti  
si fanno ogni dì maggiormente sentire.

## Art. 1°

È approvata la Convenzione stipulata il 27 Novembre 1854 tra il Ministro delle Finanze e quello dei Lavori pubblici rappresentante lo Stato e li signori Luigi Bolnida, Saverio Maurardi, Gio. Batt. Barberis, Pietro Ruggio, Conte Giovanni Brondelli e Felice Rignon componenti il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima concessionaria della Strada ferrata da Torino a Cuneo e debitamente autorizzati dall'Assemblea Generale degli Azionisti con atto 22 Maggio 1854 portante cessione dell'esercizio della detta Strada ferrata al Governo per periodo d'anni trenta e mediante la osservanza dei patti e delle condizioni nell'atto medesimo convenute.

## Art. 2°

Per l'effetto di cui all'art. 5° di detta convenzione è accordato un credito supplementare di L. 754,000. — in aggiunta alla categoria 31.ª del Bilancio passivo dei Lavori pubblici per l'anno 1855.

# Convenzione

fra le ~~Regni~~ <sup>dello Stato</sup> Finanze rappresentate  
dal Sig. Conte Camillo Cavour Ministro  
di Finanze, Presidente del Consiglio dei  
Ministri, ed il Sig. Commendatore Paleocapa  
Ministro di Lavori Pubblici, e la Società  
Anonima Concessionaria della Strada ferrata  
fra Corino e Cuneo rappresentata dai Sig. ri  
Luigi Bolmida, Saverio Manuardi,  
Giov. Batt. Barberis, Pietro Ruggio,  
Conte Giovanni Brondelli e Felice  
Rignon, componenti il Consiglio di  
Amministrazione della Società medesima  
ed autorizzati dalla Società Generale degli  
azionisti con atto del 22 Giugno 1854;  
colla quale Convenzione viene ceduto per  
30 anni l'Esercizio di detta Strada alla  
Amministrazione dello Stato.

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

La Società Concessionaria della Strada ferrata  
da Corino a Cuneo cede all'Amministrazione  
dello Stato l'uso, cioè l'esercizio della  
intera linea statola accordato colle leggi 29  
Luglio 1850 e 5 Maggio 1852 compreso  
il tronco dalla Madonna dell'Orso a Cuneo  
tuttora in costruzione, il quale la Società  
cedente si obbliga di dar congiunto in conformità  
del prestatto di dette leggi, e di provvedere  
la stazione di Cuneo dell'occorrente mobilie  
e delle rimesse necessarie tanto per le vetture  
che per le locomotive, con tettoja di copertura  
dello scalo (gare).

Art. 2.

In questa ripartizione s'intendono compresi, oltre il terreno tutto componente il suolo stradale e le case annesse con tutte le attinenze.

(A) I fabbricati delle Stazioni col mobilio d'ufficio in esse distinte, le case cantoniere, le tettoie per le merci, le rimesse per le vetture e per le locomotive nelle Stazioni di Cressault, Savigliano e Cuneo, cogli utensili di manutenzione e di vigilanza, come badili, picche, lanterne, etc, non che quelli di magazzino.

(B) Il materiale fisso, cioè rails, traversine, cuscinetti, unci, grue fisse e mobili, grue idrauliche, serbatoj e piatte forme; linea telegrafica completa con tutti i mobili d'ufficio, attrezzi, macchinette, quelle anche per biglietti coi casellari, non che li utensili delle rimesse per le locomotive.

(C) Il materiale mobile consistente nelle locomotive, vetture e vagoni d'ogni specie.

Art. 3.

Posto che questa convenzione sia definitivamente sancionata si procederà alla collaudazione e testimoniale di Stato del corpo Stradale dei fabbricati e del materiale fisso indicati colle lettere A. B. Dell'articolo precedente, ed a tenore del Capitolato 1850, ed ove non si riconosce la Strada in istato di perfetta viabilità per mancanza qualunque sia nel corpo Stradale che negli edifizj, binari, o macchinioni, la Società dovrà a tutte sue spese riparare i rilevati difetti eseguendo tutte quelle opere che saranno dal collaudatore prescritte.

Incomparabile

Si cusi dopo la collaudazione si  
presterà il piano geometrico della strada.  
Quanto al materiale mobile di locomotive,  
vetture e vagoni del quale l'Amministrazione  
dello Stato fosse astretta ad accettare  
in quantità maggiore di due milioni  
se ne farà constare per perizia l'ammontare,  
e sull'evidenza di un milione del detto  
valore, il Governo corrisponderà l'interesse  
del 5 per cento annuo.

In questa perizia sarà compreso oltre  
il materiale già in servizio anche quello  
in via di costruzione, e nello stabilire il prezzo  
delle locomotive ed altri veicoli ora in servizio,  
si terrà come base il valore attuale di ciascun  
veicolo ad eccezione delle quattro locomotive  
comprate alla casa Cockerill per le  
quali i prezzi si riferiranno ai prezzi  
convenuti nel contratto 29. Maggio 1853.

Pelle vetture e vagoni che la Società  
dichiara avere in costruzione, i prezzi nello  
stabilire il valore terranno per base i prezzi  
che l'Amministrazione dello Stato ha ottenuto dopo  
il 1850, e può attualmente ottenere dai vari  
costruttori del paese ed esteri per quanto  
alle ferramentate.

Dei mobili ed attrezzi d'ufficio di  
manutenzione o vigilanza e di quelli di  
magazzinaggio delle rimesse di locomotive  
si farà una nota descrittiva, e l'Amministrazione  
sarà tenuta a rappresentare eguale quantità  
di mobili ed attrezzi in istato lodevole  
di servizio alla fine della locazione.



Art. 14.

Terminate queste incumbenze l'Amministrazione dello Stato aprimerà tutto l'esercizio dell'intera Strada attualmente aperta al pubblico, provvedendo tutti i redditi e sottostando a tutte le spese; la medesima corrisponderà anche alla fine del primo mese il valore al prezzo di costo di tutti gli oggetti di consumazione come Coke, olio e simili che si trovassero nei magazzini della Società giusta la ricognizione che ne sarà fatta d'ufficio.

Riguardo al tronco tuttora in costruzione compreso fra la Madonna dell'Orno e Cuneo rinunceranno per primo anno d'esercizio a carico della Società tutte le spese di manutenzione del corpo Stradale e del materiale fisso della macchina e di tutte le opere d'arte obbligandosi la medesima a completare tutte le alterazioni che in ogni potessero succedere; dimodo che pervenute il detto anno l'Amministrazione dello Stato per quel tronco altro non dovrà provvedere se non che allo esercizio ed alla manutenzione del binario coll'opera dei fantonieri.

A tale uopo dovrà la Società prima della sua apertura mettere a disposizione dell'Amministrazione dello Stato dei depositi di ghiaja e sabbia, di raile, traversine, cunei e cuscinetti per tutti gli emergenti che potrebbero nel medesimo accadere.

Il materiale che alla fine dell'anno

forme ancora esistente sarà dall'Annone  
Dello Stato rilevato a guizzo di perizia  
e Art. 5.

La presente cessione è continuativa per  
anni 30 computati dal giorno in cui  
l'Annone dello Stato ne avrà assunto  
l'esercizio, e s'intende fatta per e mediante  
il corrispettivo della metà del prodotto brutto  
d'ogni reddito della strada da Corino a  
Corno e suoi annessi, oltre l'interesse  
annuo del 5 per cento sull'importo il valore  
d'un milione del materiale mobile, di  
cui è cenno all'Art. 3.

Nel calcolo dei prodotti della stazione  
di Cruffarello si comprenderanno anche  
quelli dei viaggiatori provenienti dai  
convogli del Governo di partenza da  
Corino e Moncalieri nella D. Stazione  
e viceversa.

Art. 6.  
I versamenti nella Cassa della Società di  
foramungionati proventi si faranno  
mensilmente, e quelli dell'interesse del  
materiale mobile a semestri maturati.

Art. 7.  
Le imposte commerciali e prediali saranno  
a carico della Società.

Art. 8.  
La Società dovrà tener rilevata in ogni  
tempo l'Annone dello Stato da qualunque

putosa di' l'orzi sul corpo Stradale per  
diritti di proprietà o per servitù di passaggi  
che non fossero già stabiliti o che non  
venissero regolarmente approvati.

Art. 9.  
Quanti che in dipendenza di constatato difetto  
di costruzione, o per forza maggiore entrassero  
al suolo Stradale, alle case od alle opere  
d'arte, e che fossero di natura tale da  
rendersi inscrivibili all'uso cui sono  
destinati, dovranno essere riparati dalla  
Società.

In caso di ritardo per parte della  
medesima d'eseguire queste riparazioni,  
l'Amministrazione sarà indotta di farvi procedere  
a sue maggiori spese senza però che in  
nessun caso possa mai la Società ritenersi  
responsabile del ritardato esercizio della  
Strada indipendentemente dai guasti  
Sovraindicati.

I fabbricati delle Stazioni saranno  
dalla Società assicurati a proprie spese dai  
danni contro gli incendi.

Art. 10.  
L'Amministrazione dello Stato dovrà  
provvedere all'esercizio della Strada da  
Corino a Cuneo con quattro convogli  
giornalieri d'andata e quattro di ritorno  
per servizio dei viaggiatori, con un  
convoglio pure giornaliero per le merci  
qualora vi esista un movimento giornaliero  
di 100 tonnellate, in difetto di tal quantitativo

con convogli accenti in modo che le merci  
convogliate siano sempre nella giornata  
portate a destinazione; però potrà dal  
mese di gennajo a tutto marzo ridurre  
soli tre convogli al giorno il servizio di  
viaggiatori sul tronco da Savigliano a  
Cuneo, e per le altre diramazioni,  
qualora il prodotto annuo di detti tronchi  
fosse inferiore a L. 18 mila per chilometro.

Art. 11.

La tariffa per trasporti tanto di viaggiatori  
che di merci sarà quella in vigore sulle  
linee dello Stato: potrà però di consenso  
comune delle parti essere ridotta per tutti  
gli accorciuti ed anche solo a favore  
di qualche speditore a seconda delle  
convenienze delle circostanze.

Art. 12.

Tutti i contratti in corso stipulati dalla Società  
per facilitare i detti trasporti, nonché  
quelli relativi agli affittamenti di caffè  
nelle Stazioni e del suolo Stradale destinato  
al secondo binario, di quali viene rimessa  
copia unitamente alla presente alla  
Amministrazione dello Stato, saranno per tutta  
la loro durata osservati.

Art. 13

È riservata alla Società la facoltà di nominare  
un suo rappresentante presso l'Amministrazione  
dello Stato incaricato di vegliare a  
tutti gli interessi generali della Società  
e di procurare che la Strada abbia il  
maggior incremento possibile.

A tal effetto sarà al medesimo  
dato un biglietto di favore per viaggiare  
nei convogli prendere visione dei  
registri degli introiti, e settimanalmente  
dell'Amministrazione dello Stato saranno  
rimesse alla Sede della Società le carte  
Contabili purchè penda nota dei prodotti.

Art. 14.

Dal giorno della cessione rimangono abrogati  
gli art. 3. e 4. del Capitolato annesso  
alla legge 5 Maggio 1852 non che alla  
Concessione 9 Gennaio 1853 dovendosi  
mediante la metà dei prodotti ritenere  
pendente la concessione concessa senza  
altro corrispettivo alla Società il passaggio  
sul tronco della linea da Corino a  
Cruffarello, e per la parimente da detto  
giorno la ripartizione che la Società paga  
annualmente al R. Commissario  
per la sorveglianza della linea in esercizio.

Art. 15.

Per il Governo richiede la continuazione  
del Secondo binario a spese della Società  
nella tratta da Cruffarello a Savigliano  
tuttavolta che il prodotto brutto della  
strada da Corino a Crumo arriva  
a trentamila per chilometro.

Al resto sono conservate tutte  
le rispettive obbligazioni di due capitolati  
9 luglio 1850 e 23 maggio 1852 nelle  
particolari non si è colla presente derogato.

Art. 16.

Alla fine di 30 anni procedute  
quali è duratura la presente convenzione  
l'Amministrazione dello Stato restituirà alla  
società la strada in buono stato d'esercizio  
da constatarsi mediante perizia con  
tutto il suo materiale fisso e mobile.

Sarà però facoltativo all'Amministrazione  
dello Stato in luogo di restituire il materiale  
mobile in natura pagarne l'ammontare  
nella somma totale che sarà stata valutata  
nella consegna.

Art. 17.

Non esendosi in questa unione comprese le  
officine di costruzione che la società tiene  
in Savignano si provvederà a darle spere  
alla loro separazione dal suolo stradale  
in modo però che l'avviamento delle  
medesime non abbia a soffrire e sia  
per mezzo di speciale binario lasciata  
la comunicazione fra esse e la stazione  
a maggior comodo della società.

Art. 18.

L'Amministrazione dello Stato accetta il personale  
che la società tiene attualmente impiegato  
per l'esercizio della linea colle norme di ser-  
vizio dall'Amministrazione adottate verso gli  
impiegati delle sue linee, ben inteso che  
con tale accettazione l'Amministrazione non  
assume alcun obbligo verso gli impiegati  
predetti, i quali rimangono in avvenire  
sotto la esclusiva sua dipendenza.

Art. 19.

Costo che verrà sanzionato con legge la  
concessione alla Società del tronco di  
Strada ferrata tra Savigliano e Saluggia  
l'esercizio dell'annua si estenderà  
ad un anno siccome sin d'ora dalla Società  
si è ve all'Anno dello Stato, la  
quale lo accetta sotto l'osservanza delle  
condizioni, e mediante i corrispettivi  
avanti indicati.

La Società avrà a suo carico la  
manutenzione di detto tronco di Strada  
nel primo anno del suo esercizio sic  
come all'Art. 4.° stabilito nel tronco  
di Strada fra la Madonna dell'Orto  
e Cuneo.

Art. 20.

Questa Concessione non sarà definitiva  
né valida che per legge.

Corino li 27. Novembre 1854.

Fatta la presente per doppio originale e dalle parti  
contraenti, come infra sottoscritte:

all'originale C. Cavour  
Paleocapa

L. Bolnida

S. Mancardi

F. Pignone

Giù Brondello

Pietro Piaggio

G. B. Barberis.

Per copia conforme

il Capo Segretario M. N. dei L. pub.

Regis

A.

# Strada Ferrata da Coirino a Cuneo.

Prospetto Del prodotto brutto dell'esercizio della suddetta Dal 1° Gennaio al 30° giugno 1874. colla  
Distinzione delle diverse parti per conto

Data	Distanza in Chilometri	Viaggiatori		Viaggiatori	Merci		Poste	Postale generale	Annotazioni
		Numero	Importo		Grande Veicolo	Piccola Veicolo			
1874	10 <sup>to</sup>								
1° Gennaio al 30 Agosto	da Venissa a Fossano 64	102,976	500,000.00	15,000.00	113,607.00	160,277.00	10,100.00	679,835.00	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Questo corso il prodotto su 64 chilometri per giorno 231,} \\ \text{il prodotto ragguagliato per anno e per chilometro sarà:} \\ = \frac{679,835.00 \times 365}{365 \times 64} = 16,784.35. \end{array} \right.$
20 Agosto al 31 Ottobre	" " Cuneo 76	116,005	1,052,519.00	11,000.00	119,000.00	171,862.00	11,000.00	1,144,379.00	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Questo corso il prodotto sopra chilometri 76 per giorno 57,} \\ \text{il prodotto ragguagliato per anno e per chilometro sarà:} \\ = \frac{1,144,379.00 \times 365}{365 \times 76} = 18,067.98. \end{array} \right.$
16 Ottobre al 30 giugno	" " Cuneo 85	112,230	1,121,750.00	11,500.00	123,600.00	171,900.00	11,000.00	1,237,000.00	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Questo corso il prodotto su 85 chilometri per giorno 116} \\ \text{il prodotto ragguagliato per anno e per chilometro sarà:} \\ = \frac{1,237,000.00 \times 365}{365 \times 85} = 15,264.54. \end{array} \right.$
	<b>Totale</b>	607,211	7,775,269.00	37,500.00	356,207.00	404,039.00	32,100.00	9,017,796.00	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Questo corso di vari periodi la distanza media sarà:} \\ = \frac{64 + 76 + 85}{3} = 75 \text{ chilometri} \\ \text{il prodotto medio annuo per chilometro} = \frac{9,017,796.00 \times 365}{365 \times 75} = 16,767.77. \end{array} \right.$

Preparato dal Regista del Controllo di quest'Amministrazione

Cuneo il 6 Dicembre 74.

Regista Controllo  
A. Manzoni