

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il progetto di Legge del tenore seguente e di sostenere la discussione:

Articolo 1.^{mo}

La Società, che in forza delle Leggi 9 Luglio 1830 e 3 Maggio 1852 rimase concessionaria di una ferrovia da Torino a Savigliano ed a Cuneo è autorizzata a deviare a suo spese, rischio e pericolo alla costruzione e ad assumere l'esercizio di un tronco di Strada ferrata, che si diramava da quella di Savigliano mette alla Città di Saluzzo, da eseguirsi secondo il tracciato e profilo longitudinale di cui nel piano di massima 1.^o Febbraio 1856 dell'Ingegnere Leopoldo Spurgazzi, controfirmato Mamardi, e rifatto dal Ministro dei Lavori pubblici;

Articolo 2.^o

Questa autorizzazione è vincolata ai patti ed alle condizioni di cui nell'annesso Capitolato in data 5 Dicembre 1856 convenuto fra il Ministro dei Lavori pubblici e i rappresentanti di detta Società, stati a ciò specialmente autorizzati in adunanza generale della Società medesima delli 22 Giugno 1856.

Vittorio Emanuele

Relazione
sul progetto di Legge per la
concessione alla Società della
Strada ferrata da Corino a Caserta,
della diramazione da Savigliano
a Saluzzo.

Signori Deputati.

Quando la ferravia di Cuneo si aprirà sino a Savigliano si ricorderà essere noto = utilissimo il movimento di viaggiatori che si era determinato sulla Strada provinciale di Saluzzo per venire a raggiungere, e si senti quindi il vantaggio e sorgere il desiderio attivo di dar guerra ad una diramazione dalla Strada ferrata principale, che da Savigliano mettesse a Saluzzo, percorrendo per quattordici chilometri un suolo facilissimo.

Il Municipio di quest'ottima città, prendendo l'iniziativa per promuovere una impresa che doveva riuscire di tanta utilità a suoi cittadini, chiese ed ottenne dall'Intendente della provincia la facoltà di farne redigere il progetto dall'Ingegnere provinciale, il quale, per quanto incetta al Ministero, lo condusse già a compimento.

Le medesime Consigli Municipale e Provinciale di Saluzzo sorsero altre idee. Si divisero di costruire una Strada ferrata che per Villafraa e Vigone andasse col percorso di 32 chilometri ad unirsi sulla Stazione di Mirafra alla ferravia di Cuneo.

3

e si rinunciò per ciò a darvi ulteriore seguito
al progetto suddetto.

La Società di Banco, che conosceva
di quanta utilità le sarebbe riuscita la
diramazione da Savigliano a Saluzzo,
l'istruiva tuttavia dal chiedersi per
suo conto la concessione, confidando sulla
iniziativa presa dal Municipio suddetto,
e ben prevedendo che quando anche la
Strada fosse stata da altri costruita,
l'opere sarebbe per sempre caduta in
sue mani, essendo troppo evidente che per
una diramazione di quattordici chilometri
era impossibile sostenere con profitto
una gestione separata. Ma quando
vide che il Municipio si ritirava
dalla impresa, non certamente perché
l'avesse, che sarebbe stato di coagulare
troppo apertamente i proprii interessi,
ma perché voleva poter più efficacemente
favorire un'altra linea, la Società
di Banco si determinò ad affamarsi a
totale suo carico, e in seguito al
Ministero la formale domanda, al
quale parve non solo che meritasse favore,
ma che in massima dovesse essere per
quintina accettata.

Immediatamente, quando con Legge 9 Luglio
1850 fu fatta la concessione della Strada.

3

ferrata da Torino a Savigliano, il Governo, avveduto alla probabilità, e quasi dubbiosi alla sicurezza, che col procedere degli anni più diramazioni si sarebbero operate su questa linea, ed avrebbero troppo ingiagliata e reso non sicuro l'esercizio della via principale, ove questa fosse stabilita ad un solo binario, interveniva nel Capitolo l'obbligo di stabilirla a due. E quando colla successiva Legge 5 Maggio 1872 si ebbe la concessione sino a Banco, bene si capì che il prolungamento della linea fosse contratto ad un solo binario, ma quanto alla primitiva linea concessa, si tenne fermo l'obbligo del doppio binario, solo concedendo alla Società di differire l'armamento, finché ne fosse riconosciuta la necessità; la quale sarebbe sorta appunto coll'attivazione di quelle diramazioni, che le condizioni variegiate del territorio facevano proporzionare. Parrebbe dunque iniquo ed in aperta contraddizione colle disposizioni delle due Leggi citate, avere obbligata la Società a costruire, come infatti costruì, la sua strada ferrata sino a Savigliano, in guisa da poter ricevere il doppio binario, per provvedere così ad un facile e sicuro esercizio, quando fossero attivate le diramazioni, e poi non consentire la costruzione

3

Della più interrotta fra queste diramazioni,
che è certamente quella di Salerno.

Indignamente poi da ogni presidente
affidamento, egli è certo che l'importanza
della diramazione di cui si tratta è tale,
in proporzione della sua estensione, e della
moderata spesa che esige la sua costruzione
per la facilità del suolo che attraversa,
da renderla una delle più vantaggiose
linee di strada ferrata del nostro Stato,
come quella che assicura sollecite ed econo-
miche comunicazioni fra la città di
Salerno, e i mandamenti delle provincie
che hanno a Ponente cogli altri manda-
menti più vicini della provincia medesi-
ma Savignone, Cavallermaaggiore e
Vianonigi; dove si tengono mercati fio-
rentissimi; e procura a Salerno relazioni
pronte con Corico, con Luosa, colla
città di Cumo Capo luogo della Divisione,
e colla Città di Trojano, e ne procurerà forse
in avvenire di più estese con altre città e
provincie, merco la costruzione d'altre
linee di strade ferrate che si hanno
necessario.

Non avrebbe quindi il Ministero esitato
ad augurar favorevolmente sin da principio
la domanda fattagli, se la Società di Cumo
non l'avesse vinco l'asta alla condizione =

3

= che il Governo si obbligasse a non fare
alcuna altra concessione né per linee di
Strade ferrate che unissero due punti
delle linee da Torino a Cuneo, e da
Savigliano a Salorno; né per linee che
da altre Strade ferrate vadano ad un
capo delle linee suddette, né ad un punto
qualunque delle due linee medesime =
condizione che il Governo non poteva
accettare, come quella che collettivamente
privata e contraria all'utilità generale.
Imperocché quantunque si possa cre-
dere, che colla diramazione da Salorno
a Savigliano, e colla Strada ferrata da
Pinerolo a Torino sieno per ora soddisfatti
abbastanza gli essenziali bisogni delle
due provincie di Salorno e di Pinerolo,
e che non converga nell'attuale condizione
finanziaria del paese impegnare altri
capitali nuovi proficuamente, tuttavia
non conviene togliersi la possibilità
di fare concessioni di nuove linee anche
nelle provincie suddette, quando la
migliorata condizione del credito pubblico,
il maggior movimento prodotto appunto
dallo sviluppo che hanno già preso le
Strade ferrate, e la crescente prosperità
dei territori interessati, rendessero le
accennate nuove linee attuabili, con

3

reale vantaggio pubblico, e senza troppo
gravi sacrificii per l'erario dello Stato, e
delle provincie).

Il Ministero dichiarò dunque alla
Società, che, quovantunque egli fosse per
sempre propenso alla esatta esecuzione,
non avrebbe con essa potuto venire ad
alcuna definitiva conclusione, finché
persistesse nel proposito di ottenere la
privativa (aureoconata); alla quale
avendo dopo alcune conferenze la Società
di Savigliano rinunziato, cessato ogni
ostacolo, si poté stipulare d'accordo
quel Capitolo che il Ministero ha
l'onore di presentare ai vostri signori
invece di avere l'approvazione.

Questo Capitolo in sostanza non
costituisce che un'estensione sulle linee
concesse colle Leggi del 9 Luglio 1850, e
5 Maggio 1852, e si riferisce sulla generalità
delle disposizioni ai due antecedenti Capito-
loli approvati colle Leggi predette,
solo ad estensione, dove ciò era doman-
dato dalla speciale circostanza della nuova
linea concessa. Si preferisce inoltre
un limite alle pendenze, poiché il terreno
conferito d'averlo assai tenue; e si fissa
la larghezza superiore del corpo stradale
a metri 5.50, misura che nelle prime

5

concessioni fatte alla Società di Savignone non era stata preferita; ma che, adottata nei Capitoli pure per legge approvati delle Strade di Prilla, di Pirivolo, di Alessandria - Stradella - Aregui e di Orzelli - Casale - Valenza, venne dal Ministero annunciata anche per la prolungazione da Tolpiano a Cuneo. S'aggiunsero poi alcune norme per porre un freno alla troppa frequenza dei passaggi a livello; norme che l'esperienza ha dimostrate necessarie; e che il Ministero stessa dovrà essere ripetute nelle concessioni da farsi da qui innanzi; perché coloro che assumono le imprese, trovando più spedite e più economico procurare un passaggio a livello, che costruire alcuni tratti di Strade laterali; o costruire coi privati e compensarli per la soppressione di comunicazioni rurali, anche di poca importanza, tendono a moltiplicare i passaggi medesimi in modo gravissimo per l'operario, e per sempre contraria alla pubblica sicurezza.

Non restò sono ribbianzite e tenute in vigore le disposizioni dei due precedenti Capitoli, già dal Parlamento esaminati ed approvati; per la qual cosa, e per le considerazioni fatte sopra.

2

Sulla utilità della concessione di cui si
tratta, il Ministero fermamente confida
che vogliate concedere la vostra approvazione,
colla quale si conseguirà anche
il vantaggio di dar lavoro alla popolazione
circostante, di cui il bisogno è sempre
stringente, e domanda che non si
trascurino mezzi per soddisfarlo.

Capitolato di Concessione
per la costruzione d'una Strada Ferrata
Da Savignano a Saluzzo

La Società concessionaria della Strada Ferrata da Torino a Cuneo in forza del capitolato annexo alla Legge 9. Luglio 1850. e della convenzione approvata colla Legge 6. Maggio 1852 avendo ricorso al Ministero dei lavori pubblici per opere autorizzate alla costruzione di un Tronco di Ferrovia in diramazione da Savignano alla Città di Saluzzo, discusse le condizioni sotto le quali era fatta la domanda, si è fra il signor Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici rappresentante lo Stato, per una parte, e la società predetta dall'altra, legalmente rappresentata dai signori Membri infra scritti costituenti il consiglio d'Amministrazione della società, a ciò specialmente delegati e autorizzati nell'Adunanza Generale dell'1. Maggio u. s. stabilito, e convenuto quanto segue.

Articolo I.

Il Governo concede alla società della Ferrovia da Torino a Cuneo la facoltà di costruire, e di eseguire a sue spese, rischio e pericolo un Tronco

di Strada Ferrata in diramazione da quella di
juveo, il quale partendo dalla stazione presso la
città di Livigniano, giunge alla città di Saluzzo,
ai seguenti patti e condizioni formulate dal
Ministero, ed accettate dalla Società, e per-
cipi dai suoi legali rappresentanti sottoscritti
alla presente.

Articolo II.

Questa concessione è regolata dalle medesime
disposizioni di cui nel Capitolato annesso alla legge
9. Luglio 1850, e nella convenzione sancita colla
legge 5. Maggio 1852, che reggono la concessione
della Strada Ferrata da Torino a juveo, in quanto
esse non sono contrarie, o modificate dal presente
Capitolato.

Articolo III.

La Strada sarà eseguita secondo il tracciato
di cui nel piano di massima 1. Febbrajo 1854.
dell'Ingegnere capo Sig. Spurgazzi sottosegretario
Mancardi, e venuto dal Ministro dei lavori
pubblici, e dentro quei limiti di pendenza
che risultano dal profilo longitudinale annesso
allo stesso piano, salvo a stabilire, all'atto di
approvazione dei piani parziali, quelle

prescrizioni che il Consiglio Speciale delle Strade Ferrate ravviserà opportune, tanto relativamente ai progetti di dettaglio, quanto al punto ed al modo di congiunzione di questa strada ferrata con quella di Lavigliano nella stazione di quest'ultima città, e alla collocazione della stazione alla città di Saluzzo.

Articolo IV.

La strada sarà fatta ad un sol binario colla larghezza di Metri 5,50 alla distanza del corpo stradale, nel quale sarà importata la marciata libera, seguendo in ciò le disposizioni delle concessioni delle Strade Ferrate di Sinerolo, e di Biella, approvate colle leggi 26. Giugno 1853, e 2.embre 1854.

Nell'esecuzione però del progetto e mediante l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici sarà facoltativo alla Società di variare in caso di necessità la direzione della Linea segnata nel detto piano fra i limiti di 200 metri a destra ed a sinistra della medesima.

Articolo V.

I lavori dovranno essere intrapresi non più tardi di mesi due dalla pubblicazione della legge che approverà la presente concessione, e saranno

ultimata fra diciotto mesi dalla data della legge
invenuta, in guisa che la strada possa essere aperta
all'esercizio entro un Val Vermine.

Articolo VI.

Non ponendosi mano ai lavori a tenore
dell'articolo che precede, non ultimando la strada
nel Vermine di cui ivi, la società decida dalla
presente concessione, e si provvederà al proseguimento
dei lavori nel modo, e colle norme stabilite agli
articoli 24, 25. e 26. del capitolato annesso alla
legge 9. Luglio 1850, a meno che la società faccia
constare delle cause che la avessero legittimamente
impedita di intraprenderli, e di continuarli.

Articolo VII.

Per il servizio di questa strada ferrata, la
società si obbliga alla costruzione di un Telegrafo
Elettrico, secondo il sistema adottato per quello
di Ginevra.

Articolo VIII.

La durata di questa concessione sarà di
novantanove anni a partire dalla legge 9. Luglio
1850. epoca in cui ebbe principio la concessione
della ferrovia di Savignone.

Da quell'epoca comincerà pure il



periodo, dopo il quale è riservata al Governo la
facoltà del rinvio di cui all'articolo 35 del capitolato
annesso alla medesima legge 9. Luglio 1850, ne' poteri
il Governo riscattare la strada principale, senza
riscattare insieme ed alle stesse condizioni la
deviazione di bellezza, ne' del pare riscattare
questa, senza riscattare insieme anche quella.

Articolo IX.

La costruzione della strada ferrata di cui si
tratta, e sue dipendenze, annessi e connessi è dichiarata
opera di pubblica utilità, e saranno perciò applica-
bili alla medesima le disposizioni delle Regie Patenti
6. Aprile 1839, tanto per ciò che riguarda l'espropria-
zione ed i compensi che la Società dovrà dare ai
proprietarii espropriati, e le formalità necessarie
per la liberazione dei fondi dai pesi e dalle ipoteche,
quanto per ciò che spetta alle occupazioni di terreno,
siano definitive o temporarie - per la costruzione
di strade laterali, o per condotte d'acqua, ed infine
per qualsiasi servizio dipendente dalla costruzione
della strada ferrata, sino al compimento dei lavori
della medesima.

Articolo X.

Non potranno essere eseguiti paraggi



alla strada ferrata, per traversare la strada ferrata, senonchè
per la continuazione delle strade Reali, Provinciali
e comunali. Per quelle affette a pubbliche servitù
è riservata al Governo la facoltà di determinarne
l'importanza, sentiti gli interessati, ed il comune,
onde vedere se sia il caso di permettere per la loro
continuazione un passaggio a livello sulla strada
ferrata.

Articolo XI.

Quando si propo rendere comune il passaggio
di una strada Comunale con quello di un'altra
strada Reale, Provinciale, o comunale per mezzo
di una deviazione che non allunghi il percorso
della strada deviata più di 300 metri, il comune
non potrà opporsi, nè engere un apposito
passaggio a livello.

Se la deviazione allunghi il percorriemento
oltre 300 metri, la società non potrà costituirlo
all'apposito passaggio a livello senza il consenso
del comune.

Articolo XII.

La deviazione di una strada Reale, o
Provinciale per renderle comune il passaggio
a livello, con quello di un'altra strada, non



potrà eseguirsi senza il consenso del Governo, e nel secondo caso, senza anche quello della Provincia a cui la Strada appartiene.

Articolo XIII.

Per la continuazione delle strade private, e per le comunicazioni fra le parti di una stessa proprietà intersecata, non si concede in massima che siano costrutti passaggi a livello speciali; spettarà ai proprietari il diritto a compenso, a Venecia delle Regie Patenti 6. Aprile 1839. per danni ragguarati dalle dette soppressioni od intersecazioni.

Il Governo però si riserva la facoltà di concedere o di imporre alla Società dei passaggi a livello, anche nei detti casi, quando la domanda dei proprietari sia giustificata da speciali circostanze di uso e di sito, o dall'importanza di qualche esteso Venimento rurale che fosse tagliato dalla Strada ferrata, e in ogni caso sotto quelle condizioni che saranno riputate necessarie per conciliare l'economia della spesa colla sicurezza pubblica, e col comodo degli utenti.

Articolo XIV

La contribuzione prediale della strada

3

sarà a carico della Società, e verrà stabilito in ragione della superficie dei terreni occupati dalla medesima e sue dipendenze.

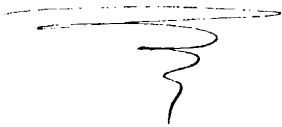
I Fabbricati e Magazzini affetti all'esercizio della Strada saranno assimilati alle case delle località, e la Società concessionaria dovrà egualmente pagare tutte le contribuzioni a cui potranno essere sottoposti.

Articolo XV.

Al tenore del disposto dell'articolo 2^o le disposizioni del Capitolato annesso alla legge 9. Luglio 1850, e quelle della convenzione approvata colla legge 5. Maggio 1852, quali non sono abrogate o modificate dal presente Capitolato, dovendosi intendere ed essere applicabili alla costruzione ed all'esercizio della Strada ferrata da Savigliano a Saluzzo, rimangono stabiliti, che tanto quel Capitolato, e quella convenzione, come il presente serviranno di base e di norma a questa nuova concessione.

Articolo XVI.

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



Corino li 5. Dicembre 1854.

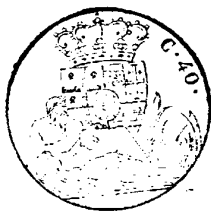
Al Ministro dei lavori pubblici firmato
Paleocapa).

I Membri del consiglio sottoritti =
L. Bolunda = Pietro Piaggio = G. Biondelli
= F. Rignon = M. Barberis = I. Mancardi.

Il Direttore capo della 1^{ma} Divisione
del Ministero dei lavori pubblici f^{to} Panizzardi.

Per copia conforme all'originale
Il Direttore capo di Divisione
Panizzardi

Visto Il Ministro
Paleocapa



Atto del Verbale della riunione dell'
Assemblea Generale degli Azionisti della ferrovia
di Genova del 22. Giugno 1854.

.....

Esaurita la discussione, il Segretario formò la
seguente proposizione comprensiva di tutti i punti
della medesima, la quale per appello nominale è
approvata all'unanimità meno uno dei Soci
presenti:

« L'Assemblea conferisce mandato di fiducia, e
« con esso tutti i necessari poteri al Consiglio d'Am-
« ministrazione -

« 1° Per trattare e convenire col Governo la soluzione
« dell' servizio dell'istessa sua linea -

« 2° Per chiedere ed ottenere la concessione di un
« corso di diramazione dalla medesima sino a Saluzzo.

.....

Firmati all' Originale -

L. Bolzoni da Presid^o

A. Strada Seg^o

A Copia conferita -

(L. Strada Seg^o)

Torino li 5. L. 1854

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CAVALLINI, MARTELLI, TORELLI, BRIGNONE, MANTELLI,
MICHELINI G. B., MAUTINO

*sul progetto di legge presentato dal Ministro
dei Lavori Pubblici nella tornata del 9 dicembre 1854.*

**Concessione alla Società della strada ferrata
da Torino a Cuneo della diramazione
da Savigliano a Saluzzo.**

Tornata del 3 gennaio 1855

SIGNORI,

Se il nostro paese non è stato de' primi a valersi del maraviglioso trovato delle strade con regoli di ferro, fattone una volta il saggio, esso è progredito alacramente in tale genere di migliorie; sicchè fannosi ora studi, domandansi concessioni, sono, in una parola, di prossima attuazione linee di strade ferrate, che pochi anni addietro appena si osavano desiderare. Così quando costruivasi con grande dispendio la strada da Torino a Genova, non prevedevasi che in tempo molto prossimo altra sarebbesi costrutta da Torino a Novara; e quando cominciavasi quella da Alessandria al Lago Maggiore, non sembrava probabile che le sarebbe subito tenuto dietro quella da Valenza a Vercelli per Casale. Il rapido progresso fatto recentemente da quest'industria, come da altre molte, è senza dubbio effetto della libertà politica che procaccia sicurezza, e della libertà economica che eccita la concorrenza.

Non è qui il luogo d'investigare quale azione deva esercitare il Governo in questa bisogna delle strade ferrate. Forse

(123-A)

2

egli ben fece dando l'impulso, tanto colla costruzione delle più difficili ed importanti fra esse, quanto con speciali favori concesse ad altre: forse ora esso deve bensì promuovere con indiretti vantaggi la costruzione di altre strade ferrate, ma astenersi da gravi sacrifici; perchè quando quelle già costrutte, o che si stanno costruendo, avranno prodotto il loro effetto, promuovendo, come tutti i mezzi di comunicazione, l'agricoltura, l'industria ed il commercio, il prospero stato del paese farà sentire il bisogno di ulteriori strade ferrate, le quali così basteranno a loro stesse, senza che si abbiano ad imporre gravi pesi al Governo.

Ma ripetiamo essere tale questione assolutamente estranea al nostro argomento, perchè la Società della strada ferrata di Cuneo, la quale chiede le sia concessa facoltà di costrurne una che diramandosi dalla stazione di Savigliano metta a Saluzzo, non domanda al Governo nè sussidi di denaro, nè l'assicurazione di un *minimum* d'interesse, nè che esso s'incarichi dell'esercizio, nè alcuno di quei gravi sacrifici, i quali, mentre indicano essere l'impresa poco proficua, ci devono per lo meno mettere in forse se dobbiamo imporli alla nazione.

La Società della ferrovia di Cuneo, proponendosi di costruire breve tratto di strada sopra terreno piano, non intersecato che da due soli torrenti, di facile esercizio per chi già possiede tutto il materiale mobile per una strada di maggiore lunghezza, rimane contenta di quelli stessi patti, che le sono stati accordati per la costruzione della strada dapprima da Truffarello a Savigliano colla legge 9 luglio 1850, e poscia da Savigliano a Cuneo colla legge 5 maggio 1852. Ora voi sapete che i principali, e direi i soli vantaggi che il Governo abbia concesso per promuovere la costruzione di tale strada, consistono in una notevole diminuzione delle tasse d'importazione sui regoli, sui guancialini e sulle macchine, e nella concessione alla Società dell'uso, mediante tenue corrispettivo, della strada dello Stato da Truffarello a Torino e della stazione posta in quest'ultima Città. — Sarebbe veramente da desiderare che i favori fatti dal Governo alle strade ferrate fossero sempre stati così tenui, e che per l'avvenire sorgessero molte private società che di simili favori si contentassero.

Contemporaneamente a questo progetto di legge relativo alla strada da Savigliano a Saluzzo, altro presentavane il Ministro dei Lavori pubblici per la cessione dell'esercizio della strada di Cuneo all'Amministrazione dello Stato per anni 50, mediante il corrispettivo del 50 per 100 del prodotto brutto. La Commissione crede che questi due progetti siano assolutamente indipendenti, di modo che qualunque sia l'esito del secondo, non tralascierà il primo di avere il suo effetto, appena sarà convertito in legge, giacchè nel capitolato di concessione non avvi patto relativo all'esercizio.

Poco dopo che per impulso dato da benemeriti promotori erasi volta l'attenzione della provincia Saluzzese alla strada cui si riferisce il progetto che esaminiamo, nacque l'idea di altra

via ferrata, la quale partendo dalla stessa città di Saluzzo, e passando per Villafranca, Vigone e Scalenghe, mettesse capo presso Airasca nella strada che da questa Capitale accenna a Pinerolo. Questa strada, la quale metterebbe in più diretta comunicazione la città di Saluzzo e buona parte di quella Provincia colla capitale, abbreviandosi il cammino di 11 chilometri, e la quale potrebbe col tempo essere prolungata sino alla strada tra Torino e Susa, costerebbe di più a cagione della maggiore lunghezza, la quale è di 52 chilometri, laddove quella tra Saluzzo e Savigliano non è che di 15, a cagione dei due ponti sul Po e sul Pellice, ed anche perchè trovandosi più vicina alle radici dei monti, percorrerebbe un terreno alquanto più accidentato. Ma la rendita di questa strada sarebbe anche maggiore, siccome quella che gioverebbe a più numerosa popolazione che l'altra di Savigliano.

Compiutisi gli studi della strada tra Airasca e Saluzzo dall'ingegnere Michela per incarico avutone dal Comune di Saluzzo, dopo alcune trattative tra i promotori di essa, ed il signor Edoardo Pickering, costruttore delle strade ferrate di Savigliano e di Pinerolo, questi assumeva l'incarico di costruire anche l'altra da Airasca a Saluzzo, mediante una sovvenzione di L. 550,000 a carico dei Comuni interessati, e prometteva di chiedere all'uopo la necessaria autorizzazione dal Governo, col patto tuttavia che, costrutta la strada, il Governo ne assumesse l'esercizio, pagando ai proprietari d'essa il 50 per 100 sulla rendita brutta.

Se la vostra Commissione à creduto dovervi dar ragguaglio dello stato delle pratiche per la costruzione di una via ferrata tra Saluzzo ed Airasca, non lo fece sicuramente perchè questo progetto potesse avere azione sul voto ch'essa à in animo di proporvi relativamente alla strada tra Saluzzo e Savigliano, perchè questi due progetti sono tra di loro assolutamente indipendenti, ed il secondo è intrinsecamente buono ed accettabile: ma lo fece unicamente perchè, dovendo considerare sotto tutti i suoi aspetti il progetto di legge commesso al suo esame, non poteva a meno di tener conto di un progetto di strada, che nato quasi contemporaneamente trovasi a fronte dell'altro e gli fa concorrenza.

Quando dal Ministero verrà presentato il progetto di legge relativo alla strada tra Saluzzo ed Airasca, la Camera, esaminati tutti i documenti che lo correderanno, ne porterà quel giudizio che nella sua saviezza crederà opportuno. La Commissione crederebbe di eccedere il mandato se sin d'ora vi manifestasse il suo. Essa avvertirà unicamente che la costruzione della strada tra Saluzzo e Savigliano, lungi dal recare ostacolo, faciliterà anzi quella tra Saluzzo ed Airasca, che ne sarà come una continuazione, potendo entrambe riunite giovare alla comunicazione della provincia di Pinerolo con quelle di Cuneo, Mondovì ed Alba. E pel desiderio appunto di favorire la costruzione di tale strada, la Commissione crede opportuno d'invitare il Ministero di valersi della

(123-A)

4
facoltà stipulata coll'articolo 3 della convenzione per la linea di Savigliano, facendo sì che la stazione di Saluzzo sia collocata in guisa che possa poi anche servire alla linea di Airasca, appunto del rimanente com'è indicato nel piano del 1 febbraio 1854.

Conchiudendo, la Commissione vi propone all'unanimità l'approvazione pura e semplice del progetto di legge commesso al di lei esame, il lieve emendamento dell'art. 1.º non riguardando che la dizione.

MICHELINI G. B. *Relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

La Società, che in forza delle leggi 9 luglio 1830 e 5 maggio 1852 rimase concessionaria di una ferrovia da Torino a Savigliano ed a Cuneo è autorizzata a divenire a sue spese, rischio e pericolo, alla costruzione e ad assumere l'esercizio di un tronco di strada ferrata, che in diramazione da quella di Savigliano metta alla città di Saluzzo, da eseguirsi secondo il tracciato e profilo longitudinale di cui nel piano di massima 1.º febbraio 1854 dell'Ingegnere-capo Spurgazzi, controsegnato Mancardi, e visato dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Art. 2.

Questa autorizzazione è vincolata ai patti ed alle condizioni di cui nell'annesso Capitolato in data 5 dicembre 1854, convenuto fra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i rappresentanti di detta Società, stati a ciò specialmente autorizzati in adunanza generale della Società medesima delli 22 giugno 1854.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

5

Art. 1.

La Società, che in forza delle leggi 9 luglio 1830 e 5 maggio 1852 rimase concessionaria di una ferrovia da Torino a Savigliano ed a Cuneo è autorizzata a costruire ed ~~assumere~~ a suo rischio e pericolo l'esercizio di un tronco di strada ferrata, che in diramazione da quella di Savigliano metta alla città di Saluzzo, da eseguirsi secondo il tracciato e profilo longitudinale di cui nel piano di massima 1.º febbraio 1854 dell'Ingegnere-capo Spurgazzi, controsegnato Mancardi, e visato dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Art. 2.

~~Identico al qui sopra.~~

l'esercizio

*Inella pianta
firmato*

Adottato nella seduta delli 4.º Gennaio 1856.

W. Galleggi