

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ECC. ECC. ECC.

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge portante autorizzazione dell'esercizio provvisorio a cura dello Stato del tronco di strada ferrata da Casale a Valenza, ed è incaricato di sottenerne la discussione.
Roma 21. gennaio 1897.

Vittorio Emanuele

Palazzo

Relazione alla Camera dei Deputati
sulla Legge relativa all'esercizio provvisorio del tronco
di ferrovia da Casale a Valenza da assumersi
dall'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato

17.° bh.

Signori

Progetto di legge

presentato dal deputato Vincenzo Pizzini (Palermo)
nella tornata del 21 Gennaio 1857.

Esercizio provvisorio a cura dello
Stato del tronco di ferrovia fra
Casale e Valenza.

La Società anonima costituita
con atto del 22 Marzo 1852 rogato
D'Avella, Stato autorizzato colla
Legge 11. Maggio 1854 a Decreti
alla costruzione di una strada ferrata
che partendo dalla città di Vercelli
e passando per Casale, mette alla
ferrovia dello Stato presso Valenza, e
ad assumere l'esercizio, di cui opera
a tali costruzioni, appaltandone i
relativi lavori, e l'intera linea per
quanto riguarda il corpo stradale
e i ponti ultimati, ed in istato di
operare quanto prima aperta all'esercizio.

Le gravi difficoltà però che si
incontrano nella costruzione del ponte
sul Po presso la città di Casale, inje-
dono l'esercizio, la quale è la
più importante della linea anziché
di pari passo cogli altri lavori della
strada, e per un terzetto notevole il
fiume Po formerà una lacuna che
sarà di ostacolo all'esercizio continuato.

della ferrovia da Vercelli a Valenza).

Per provvedere al danno che ne
emergerebbe agli Azionisti dal lasciare
improduttive i capitoli impiegati
nella costruzione della strada, l'at-
tribuiremo l'esercizio per tutto il
tempo che manca all'ultimazione
del Ponte sul Po, la Società si unisce
nel provvisorio dividimento di averne
intanto nel prossimo mese di
Maggio i due tronchi separati della
ferrovia, l'uno da Vercelli al Po
per il Casale, l'altro da quest'ultima
Città a Valenza e si rivolge alla
Amministrazione della Strada ferrata
dello Stato per intendere con essa un
contratto di esercizio provvisorio di
questi due tronchi; ma riflettendo che
troppo dispendioso e malagevole per non
dire impossibile si renderebbe lo
esercizio di questi due tronchi separati,
se fatto da una sola Amministrazione,
il Ministero adunò a che la Direzione
della Strada ferrata dello Stato si incaricasse
dell'esercizio della sola parte
della Strada che da Casale va a
congiungersi colla ferrovia nazionale
per Valenza, ed incaricò il Sig. G.
D'Adda Direttore di lavori pubblici
di far prendere ad appositi calcoli,
onde stabilir le spese durante da
quest'esercizio, e dedurre i compensi
da corrispondersi dalla Società alla
Amministrazione, e di entrare per la

L.
L.

in trattative colla Società, la quale
avendo provveduto all'istruimento per lo
esercizio dell'attria Ferrovia Da Orvieto
al Po, stipulato l'unità, convenzioni
delli 15 p.p. Dicembre per l'esercizio
della tratta Da Capalzo a Viterbo,
il quale offerta quando compiuta la
Strada coll'erezione del ponte per
essere esercitata o dalla stessa Società,
o come si ha fissamente di vedere
Da quella della ferrovia Da Viterbo
a Morano).

Di calcoli istituiti Dal Sig. Ugo
Grandis Ingegnere Capo della loco-
mocióni e sottoposto all'effere del
Consiglio di Amministrazione della
Strada fucate li numeri D'aggiustigio
a rilevare che, medesimo il corrispettivo
annuo di lire 129,986, lo Stato poteva
affermare l'esercizio di quel tratto,
ma dal riflesso che i calcoli prudenti
della spesa per personale e quella
manutenzione della Strada non si
potsono con sufficiente permesso
accettare per un così breve lasso di
tempo, il predetto Consiglio ha erudito
per incipiente convenienza di proporre
la restituzione del contratto al solo con-
rispettivo della Spesa di locomocióni,
l'effere a carico della Società quella
della manutenzione, del personale, e
di guardavia non che del personale
delle Stazioni, e ricominciato affatto

(3)

Le esecuzioni del Sig. Grandis in ciò
che riguarda la sola locomozione,
ed il personale dei manovali
Scalatori, ed altri riducessi a
L. 11. 856, 20 il corrispettivo
che la Società deve pagare allo Stato
per detto esercizio limitato a quattro
convogli giornalieri, cioè a due
di andata e due di ritorno, a
cui si aggiungeva
poscia anche l'imposta della
Spesa del personale dei convogli
che fu riconosciuto utile di Cassina
a carico dell'Amministrazione,
la quale avrà così sotto la propria
dipendenza dritto tutto il personale
denominato volante, ed il corris-
pettivo annuo da pagarsi dalla
Società fu perciò portato dalle
L. 11. 856, 20 a L. 11. 855, 256,
come all'articolo 10.° della convenzione,
basando quest'aumento sui calcoli
medesimi primitivamente formati
dal Sig. Grandis.

Coll'apertura all'esercizio
dei due tronchi separati dal f. m.
Po' la Società mantenne certamente
tutto quel profitto che può attendersi
dalla sua impresa, quando,
dopo l'ultimazione del ponte, potrà
far un servizio continuato da
Vercelli a Valenza ed Alessandria,
aumentando le corse ed attivando
il servizio delle merci a piccola

3
velocità. Il coll'istesso battente di
travere intanto qualchedun lume dal
Capitale impiegato, e meglio
ancora dal Subsidio di guerra
agli interessi delle popolazioni
Stavinate lungo la linea, adotti
quel partito che sembra di essere
commodato.

Per quanto riguarda l'Amministrazione
il Banco di Valenza da esercitarsi
dall'Amministrazione dello
Stato, il Ministero crede acce-
tato che nell'intento sottocitato
essendosi provveduto e praticato
tutto quello che rispetta il servizio
che affluiva, e la somma da porsi rice-
dalla Società alla Amministrazione
essendo basata sui calcoli istituiti
da persona dell'arte di sua confi-
denza e perita nella materia, non
si possa esser dubbio che corrispon-
da senza inconvenienti alla
Spesa che incontrerà nell'esercizio.

Ma la ragione per cui il
Ministero non si appartiene di
prestare alla Società il suo concorso,
adferendo quest'esercizio che essa
non potrebbe intraprenderlo, si
fonda principalmente sull'utile
generale che si deriva al commercio,
operando questa nuova comunicazione
nel più sicuro di ferrovia fra le
cospicue Città di Vercelli, Casale
Alessandria e Mortara, e sulle

incremento materiale) che saranno
ai prodotti della linea Nazionale
da Valenza ad Alessandria e Tortona.

Per queste considerazioni, e note-
mato che l'intera concessione della
l. p. p. Dicembre comprende ogni cir-
costanza essenziale al servizio, ed in ciò si
all'articolo 4.° fissato il numero
dei convogli a due in ogni senso;
all'articolo 6.° stabiliti gli ob-
blighi della Società nella manu-
tenzione della Strada, e la piena
ingerenza degli Ingegneri Souv-
nati sul personale di manutenzione
e locomozione; agli articoli 5. 6. e 7.
fissato il modo di ricavarne in
passato le locomotive e le vetture
non che il personale colà presente;
all'articolo 8.° determinato il
limite temporario di detto servizio;
ed all'articolo 9.° stabilita il modo
della tenuta finanziaria della
contabilità dei prodotti, onde il
progetto che essa ha meritato
di approvazione, come tale la
addebita il Consiglio Speciale della
Strada ferrata in adunanza del
26 p. p. Dicembre, e perciò in senso
dell'articolo 84 del Capitolo di
concessione annesso alla Legge 11
Maggio 1854, vi sottopone il qui
unito progetto di Legge che spura
una giunta della vostra Commissione

Progetto di Legge

Legge

Articolo 1.^{mo}

È rinnovata la concessione dell'1.° Dicembre 1856 stipulata fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato ed il Direttore della Società della Strada ferrata da Pavia per Casale e Valenza, colla quale lo Stato affidava l'esercizio provvisorio del tronco di detta ferrovia che da Casale mette alla Strada ferrata dello Stato presso Valenza per l'anno corrispondente di Lire 45,256, da pagarsi dalla Società alle Finanze dello Stato sotto la osservanza delle ivi praticate condizioni.

Articolo 2.^o

Per supplire alle spese occorrenti di questo esercizio si autorizzato un corrispondente assegnamento sul Bilancio di Spese pubbliche da inserirsi nel 1857 in aumento alla Categoria 32.^a per Lire — 2,600 „
alla Categoria 35.^a per Lire — — 68,656 „
dalla Categoria 35.^a per Lire — — 3,000 „

Casale 5-12-50

Convenzione

per l'assunzione dell'Esercizio della ferrovia
da Valenza a Casale, per parte della
Amministrazione delle Strade ferrate Governative.

Oggi quattro Dicembre mille ottocento
cinquanta sei, fra il Signor Ingegnere
Eugenio Bernanti per la Società della ferrovia
da Valenza a Casale, e il Signor Direttore
Generale dei Lavori Pubblici, alla presenza
sottoscritti si è stabilito quanto segue:

L'Amministrazione delle Strade
ferrate Governative dello Stato Sardo, si
obbliga ad assumere l'esercizio della ferro-
via da Valenza a Casale, otto giorni dopo
il compimento e collaudazione di essa
linea ed a richiesta della Società si potrà
ad alle condizioni infra scritte.

Articolo I.

Si faranno due convogli giornalieri
di andata e ritorno, stabilendosi l'orario
in coincidenza coi convogli della linea del
Lago Maggiore.

Articolo II.

L'Amministrazione si incarica del
semplice servizio di locomozione col proprio
materiale mobile, cioè della trazione dei
convogli, compresi i Macchinisti, scia-
datori e guardaconvogli, e della manu-
tenzione del suo materiale mobile, non
escluso l'ingrimento delle sale.

D₃

Articolo III.

Tutto il personale personale addetto ai diversi servizi, sia delle Stazioni, che della Strada, sarà nominato dalla Società, e resterà a di Lei carico.

Articolo IV.

L'Amministrazione resterà a carico della Società tutte le spese di manutenzione della Strada e sue dipendenze, con obbligo di eseguire sollecitamente tutto quanto sarà dall'Ingegnere governativo proposto al servizio di locomozione giudicato necessario per una buona e lovole manutenzione della Strada, con facoltà allo stesso Ingegnere, ove la Società manchi a questo suo obbligo, di provvedervi d'ufficio a spese della medesima, previo un semplice diffidamento per lettera, ed alla Amministrazione di sospendere anche l'esercizio della Strada finché non si sia eseguito quanto sarà reputato necessario.

Tutto il personale di manutenzione, e quello addetto al servizio dei convogli, sarà sotto la dipendenza dell'Ingegnere suddetto.

Articolo V.

La Società sarà costruire a tutte sue spese nella Stazione di Casale, e lascerà a disposizione della Amministrazione, una rimessa per due locomotive, con officina annessa munita di tutti gli attrezzi ed utensili occorrenti per le piccole riparazioni delle stesse locomotive secondo la volta da comunicarsi.

Articolo VI.

Dovrà pure la Società disporre nella predetta Stazione di Casale un locale sufficiente per mettervi al riparo almeno sei vetture e sei vagoni.

Articolo VII. D. 111.

Sarà ancora dalla Società provveduto per l'alloggio a Casale dei Macchinisti e scaldatori, con sussidio in una camera per ogni individuo, fornito insieme di una branda con materasso, cuscino, e coperte.

Articolo VIII.

L'esercizio della Strada sarà aperto, come si disse più sopra, otto giorni dopo l'inaugurazione e dopo che dalla Società si sia interamente soddisfatto alle sue obbligazioni, di cui negli articoli precedenti, e sarà dall'Amministrazione continuato fino a che sia terminato il Ponte sul Po, e si possa così esercitare tutta la linea della Società da Verua alla Valenza.

Articolo IX.

Per facilitare le comunicazioni per viaggiatori e lo scambio delle merci, la Società, pendente il detto esercizio provvisorio, potrà distribuire nelle sue Stazioni biglietti per viaggiatori, e far spedizione di bagaglio, messaggerie, e merci a piccolo od a grande velocità anche per le Stazioni della linea alternativa oltre Valenza, cioè, da una parte sino a Mortara, e dall'altra sino ad Alessandria; così l'Amministrazione potrà fare spedizioni eguali per Casale e Stazioni intermedie Sociali. A tal uopo le due Amministrazioni si scambieranno prima d'intercedere l'esercizio, i biglietti ed i fogli di via, ed alla fine d'ogni mese, si farà il corrispettivo compenso delle somme esatte dall'una delle Amministrazioni per conto dell'altra per il percorso della propria linea, cioè dall'Amministrazione alla Società per il percorso da Valenza a Casale.

e della Società per il percorso da tale Stazione
al resto della linea governativa.

Articolo X

Il corrispettivo da pagarsi dalla
Società alla Amministrazione per l'oggetto
di cui nella presente resta fissato in L. 18,256
dicendosi settantacinque mila duecento cinquanta
sei all'anno, e proporzionalmente nel tempo
per cui sarà continuato il servizio provvisorio.
Questa somma sarà pagata a rate mensili
posticipate.

Articolo XI.

Colla presente convenzione non è punto
derogato alle condizioni relative all'esercizio,
contenute nella Convenzione del 11. Maggio
1854, per la cui esecuzione le parti
addiverranno ad altra convenzione, tosto
che sarà terminata l'intera linea.

Articolo XII.

La presente non sarà valida che dopo
l'approvazione del Ministro dei Lavori
Pubblici.

fatta in doppio originale
Corino addì 21 Dicembre 1856.
Sottoscritti all' Originale. *St. Poma*
Ingegnere Eugenio Torricelli.

Per Copia conforme all'originale
custodito al Ministero di Lavori Pubblici

Il Direttore degli Edifici
Paujardi

Falchetti

SESSIONE 1857

N.º 44-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CHIÒ, CORSI, MICHELINI G. B., TEGAS, MARTELLI,
CADORNA RAFFAELE, DESPINE

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

nella tornata del 21 gennaio 1857

**Esercizio provvisorio a cura dello Stato del tronco di strada ferrata
da Casale a Valenza.**

Tornata del 26 febbraio 1857

SIGNORI,

Il ministro de' lavori pubblici nella relazione con cui accompagnò la presentazione di questo progetto di legge fece conoscere i motivi che da una parte indussero la società della ferrovia da Vercelli a Valenza ad invitare il Governo, e dall'altra questi ad accedere al fattogli invito di assumere temporariamente l'esercizio del tronco di strada che partendo da Casale mette a Valenza, sino a che il ponte sul Po sia condotto a compimento. La Commissione non tardò a riconoscere tutta l'importanza degli esposti motivi, e per tal modo la sua missione venne ad assai semplificarsi riducendosi a soltanto esaminare se il corrispettivo annuo di lire 75,256 pattuito nella convenzione che forma l'oggetto del presente progetto, fosse un equo ed adeguato compenso dell'incarico assunto dal Governo.

A termini degli articoli 1 e 2 della citata convenzione, questo incarico si restringe nel semplice servizio di *locomozione* del menzionato tronco da Casale a Valenza con materiale mobile proprio dello Stato. Questi viene perciò a soggiacere a diverse spese, per buona sorte tutte soggette a calcoli precisi, le quali possono ridursi alle cinque categorie seguenti: 1º In-

(44-A)

teresse del materiale mobile; 2° Manutenzione e riparazione delle locomotive e tender. 3° Manutenzione dei veicoli; 4° Consumazione del combustibile; 5° Personale volante del convoglio.

Prima d'entrare nel calcolo di queste spese, è essenziale di premettere che il piccolo convoglio sociale presunto si compone di una locomotiva e di sei carri tra vetture e vagoni. Esso perciò può valutarsi del peso totale di 50 a 60 tonnellate, cioè corrisponde in peso a circa la metà di un convoglio della ferrovia nazionale, il cui peso medio non è certo inferiore a cento tonnellate. Ciò posto, il calcolo del materiale mobile necessario all'esercizio di questo tronco può instituirsi su due basi differenti: o si considera il Governo come un amico che rende alla società il servizio richiesto rinunciando ad ogni profitto, e pago soltanto di una indennità pari al sacrificio che incontra; ovvero vuolsi riguardare il Governo come un'amministrazione speculatrice che deve trarre da questa impresa il maggior profitto compatibile colla giustizia.

Nella prima ipotesi il calcolo del materiale sarebbe il seguente. Secondo le regole dell'arte una locomotiva può fare 50000 chilometri all'anno, ed un veicolo circa 40000. Quindi il percorso annuo del convoglio sociale essendo stato convenuto di chilometri 27740, fa d'uopo e basta l'uso d'una locomotiva e di sei veicoli, del valore complessivo di 110,000, il cui interesse in ragione del sei per cento (tenuto conto dell'ammortizzazione) ascende a lire 6,600.

Nella seconda ipotesi giova osservare che come le regole della più volgare prudenza consiglierebbero la società, se essa stessa esercitasse il tronco, di tenere in pronto un materiale mobile corrispondente ad un doppio convoglio, onde parare ad ogni evento; così il Governo, senza eccedere i limiti della giustizia, può mettere in conto della società il materiale di due convogli valutato nella cifra di 219600, la quale somma in ragione del cinque per cento produce l'annuo interesse di 10,980. Questa è precisamente la valutazione a cui si attenne il Governo; e quanto sia vantaggiosa, si fa chiaro e per le cose ora dette, ed ancora più perchè, per dichiarazione del signor ministro, l'attuale materiale mobile della ferrovia nazionale può anche bastare all'esercizio della nuova linea in discorso.

Le spese di manutenzione e delle riparazioni delle locomotive e tender, soglionsi stimare in ragione di ciascun chilometro percorso. Si ha così un fattore numerico, che moltiplicato pel numero de' chilometri percorsi dalla locomotiva, in un anno darà la spesa annua di manutenzione che si cerca. Ora il fattore adottato dal Governo è 0,46, numero di gran lunga maggiore di quelli dati dalle diverse tavole che trovansi ne' libri che trattano di questa materia. Il percorso annuo de' convogli, ritenendo che il tronco è di 19 chilometri, e che secondo la convenzione si fanno quattro

convogli per giorno, ascende a chilometri 27740 ($19 \times 4 \times 365$). Ma il Governo fu sollecito di tener conto de' viaggi che dovrebbe inoltre fare la locomotiva da Valenza ad Alessandria per essere cambiata, e delle altre manovre a vuoto, e stimò questo ultimo percorso a chilometri 5260: onde il percorso totale della locomotiva si fece salire a chilometri 33000; e così si ebbe per la spesa cercata la somma di L. 15180, che è il prodotto di 53000 pel numero sopra indicato 0,46. L'utilità di questa valutazione non ha mestieri di dimostrazione.

Anche la riparazione dei veicoli si calcola in ragione di ogni chilometro percorso dal convoglio. Il valore di questa *riparazione chilometrica* fu fissato dal Governo a 0,25, numero non inferiore a nessuno di quelli che allo stesso scopo propongonsi, o trovansi calcolati ne' vari libri consacrati a questo argomento e per convogli assai maggiori di quello presunto della linea sociale. La riparazione annua dei veicoli ascende perciò a lire 6380, 20, prodotto di 0,25 per 27740, numero de' chilometri percorsi da' veicoli in un anno.

La spesa del combustibile è valutata a lire 28258, 50.

Nel calcolo di questa spesa si suppose che la locomotiva durante il viaggio sulla linea sociale, la cui pendenza non ecceda certo il 5 ‰ consumi sette chilogrammi di *coke* per chilometro. Questa cifra veramente (se non erriamo) è la media che verificasi sulla linea nazionale da Torino a Genova. Ma si sa come su questa linea incontransi la pendenza enorme di 55 ‰ sul piano inclinato de' Giovi lungo dieci chilometri, e quella di 15 ‰ sul tratto di venti chilometri da' Giovi a Genova.

Così il combustibile necessario per la locomozione sui Giovi può dirsi equivalente a quello che corrisponde a 70 chilometri di strada colla pendenza di 5 ‰ , e il combustibile richiesto per l'altro tratto dai Giovi a Genova corrisponde a 60 chilometri di detta strada. Dunque ammettendo che il tratto da Torino a Busalla sia lungo 135 chilometri, ed abbia la pendenza media di 5 ‰ , l'esercizio della totale linea da Torino a Genova corrisponde a quello d'una strada coll'ultima pendenza e della lunghezza di 265 chilometri. Quindi la stabilita consumazione media di 7 chilogrammi per ogni chilometro dovrebbe ridursi nel rapporto di 165 a 265, il che farebbe circa cinque chilogrammi.

Se ora riteniamo inoltre che il convoglio sociale è a poco presso la metà del convoglio nazionale, la cifra 5 precedente si ridurrà a 2, 5, la quale è prossimamente quella stessa che si verifica sopra tutte le ferrovie che non offrono pendenze straordinarie.

Pertanto la stima fatta dal Governo, lungi dal parer deficiente, sembrerà anzi eccessiva ad ogni uomo competente, tanto più se si considera che essa corrisponde a lire 1,01 per chilometro *convoglio*, mentre la spesa in discorso, riferita all'unità chilometrica, in nessuna ferrovia straniera che non si trovi in condizioni eccezionali, supera i cinquanta centesimi.

(44-A)

4

Ma una ragione tosto si affaccia per scusare, anzi giustificare la cospicua cifra stabilita dal Governo, ed è che presso di noi il carbone, ossia il *coke* ha un valore assai maggiore, che in ogni altro paese.

Resta a dire del personale del convoglio. La sua spesa venne equamente calcolata a L. 14477, 30, ed essa è l'ammontare degli stipendi del personale d'un doppio convoglio, cioè di 12 e più persone, le quali sono:

2 macchinisti, 2 saldatori, 2 capi-convoglio, diverse guardie ed untori, ecc.

Ecco pertanto il riepilogo delle spese di locomozione del tronco sociale, nell'ipotesi di quattro convogli giornalieri.

Interesse del materiale mobile	L.	10980	»
Manutenzione, ecc., delle locomotive e tender		15180	»
Idem de' veicoli	»	6580	20
Consumazione del combustibile	»	28238	30
Personale <i>volante</i> del convoglio	»	14477	30
Totale	L.	<u>75256</u>	»

Da questo risultamento si conchiude che la spesa di locomozione del tronco sociale da Casale a Valenza monta a lire 2, 70 per *chilometro convoglio*; cifra assai notevole se si considera che su nessuna ferrovia, la quale non offra difficoltà affatto straordinarie, essa non giunge a L. 2. Ma quest'alta spesa se da una parte è una prova senza replica della convenienza finanziaria del contratto stipulato colla Società, non deve dall'altra parte indurci a credere che il compenso domandato dal Governo sia soverchiamente grande. Imperocchè giova di porre mente che la linea essendo nuova, il Governo ha diritto di premunirsi contro le straordinarie eventualità a cui è esposto l'esercizio di qualsiasi linea nei suoi primordi.

Per le cose fin qui esposte, la Commissione ha l'onore di proporre, o signori, alla vostra approvazione il presente progetto di legge, il quale, oltre i due articoli proposti dal signor ministro, ne contiene un terzo inteso a concedere al Governo la facoltà di eccedere il numero delle corse stabilite dalla Convenzione delli 4 dicembre ultimo, sotto la condizione che venga accordato allo Stato dalla Società quell' aumento di corrispettivo che valga a compensare quel maggiore aggravio a cui esso andrebbe soggetto. Quest'aggiunta fu inviata dallo stesso signor ministro alla Commissione, la quale la riconobbe conveniente ed opportuna, siccome quella che contiene una disposizione che permette di mantenere l'esercizio della linea sociale al livello dei bisogni e dello sviluppo che sulla medesima sarà per manifestare il commercio.

Inoltre si credette di dover conservare l'aggiunta in quei termini generali ne' quali venne proposta dal signor ministro, sì perchè l'esperimento della presente Convenzione non ci la-

scia concepire nessun ragionevole timore che il Governo non sia per apportare nel calcolo della nuova indennità la solita sua sollecitudine ed abilità, si perchè non potendosi fin d'ora determinare il numero delle nuove corse, manca per il momento l'unico ed indispensabile elemento per formulare in cifre la menzionata indennità.

(44-A)

CHIO' relatore

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione delli 4 dicembre 1856 stipulata fra l'amministrazione delle strade ferrate dello Stato ed il direttore della società della strada ferrata da Vercelli per Casale a Valenza, colla quale lo Stato assume l'esercizio provvisorio del tronco di detta ferrovia che da Casale mette alla strada ferrata dello Stato presso Valenza per l'annuo corrispettivo di lire 75256 da pagarsi dalla società alle finanze dello Stato sotto la osservanza delle ivi pattuite condizioni.

Art. 2.

Per sopperire alle spese occorrenti di questo esercizio è autorizzato un corrispondente assegnamento sul bilancio dei lavori pubblici da iscriversi pel 1857 in aumento alla categoria 52 per lire 5600 »
alla categoria 54, per lire 68656 »
ed alla categoria 55bis per lire 3000 »

75.256

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 2.

Per quelle maggiori corse giornaliere che la Società intendesse di ottenere su detta linea, oltre quelle portate dalla Convenzione 4 dicembre 1856, l'Amministrazione dello Stato è autorizzata ad eseguirle, e ad incontrare l'occorrente maggiore spesa, mediante quel corrispettivo da convenirsi fra essa e la Società, il quale garantisca la prima di non avere a sopportare verun aggravio.

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

Adottato nella seduta del 27. Febbrajo
1857.
Galletti