

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 un
Progetto di Legge sulla concessione alla Compagnia rappresentata
dal Conte Floriano De La Valette della ferrovia da
Arona a Domodossola e Crevola e di quella del
Chiabrese ai patti e condizioni stipulati nella
Convenzione provvisoria dell' 29. Novembre
1856., di sostenere la Discussione

Dato in Torino addi 14 Gennaio 1857.

Antonio Cuneo

Palazzo

Relazione
sul
Progetto di Legge
per la
Concezione delle Ferrovie
dell'Ossola e del Chiabrese

Progetto di Legge
presentato dal ministro dei Lavori pubblici (Pellegrini)
nella Camera del 22 gennaio 1859.

Concezione della Ferrovia dell'
Ossola e del Chiabrese

Signori

Due distinte sono le linee di
Strade ferrate la cui concezione col
qui unito Progetto di Legge il
Referente si onora di sottoporre alla
Vostra approvazione.

Una riguarda un tronco di
ferrovia che partendo dal confine
Svizzero presso Ginevra e costeggiando
in parte il Lago Lemano attraversa
tutta la provincia del Chiabrese,
toccaendo Chamon e Brian per far
capo a S. Gingolph limite dello
Stato Sardo col fantone del Vallese
ove riunendosi colla Strada ferrata
che viene da Villeneuve e Saint
Maurice rinovata la valle del Rodano
sino a Brigod.

L'altra concezione riflette un
tronco di ferrovia in prosecuzione di
quella dello Stato da Arona a
Domodossola e Crevola ove si
arresterebbe per ora, dividendosi di
protegnola nella valle Dixeria ed

L'idea di questo tramway suggerita alla Compagnia dall' esempio di quello stato proposto pel passo del Moncenisio, sarebbe tanto più plausibile in quanto che a diffidenza del Moncenisio il passo del Sempione uno dei più difficili delle Alpi che accusano il nostro Stato non fu ancora ponderatamente studiato, né dalla Compagnia, né dal Governo. Non dalla prima perché mancava finora alla med. stimolo efficace ad intraprendere così importante opera non avendo ^{alcuna} al di qua del Sempione. Non dal Governo perché tutti li suoi pmunici e le sue cure dovettero essere necessariamente rivolte a trovare anzitutto il miglior mezzo di superare quelle catene di monte che dividono le une dalle altre le provincie degli Stati come per esempio la catena dei Giovi che separavano il Piemonte dal Genovesato, come ora quella del Moncenisio che divide il Piemonte dalla Svizzera.

Se di mezzi e di risorse limitate in ragione del territorio, il nostro Stato si fosse accinto al lungo, difficile e dispendioso assunto di tentare ad una volta il valico dei principali passaggi montuosi che frastagliano il paese o nel limitano i confini con altri Stati non si ha il menomo dubbio che gli

ed attraverso al Sempione al di là del quale e nella direzione di Priga incontrasi la Strada del Vallese un'ora menzionata con cui quella da Arona a Domodossola è destinata a congiungersi in un più o men lontano avvenire con stabile binario surrogato per ora con un tramway nella Valle Dixeria e sul Sempione onde agevolare il passaggio in tutte le Stagioni dell'anno. #

Queste due ferrovie avrebbero dunque per essenziale scopo e destinazione di formare la testa ed il prolungamento della Strada ferrata del Vallese, mettendo in comunicazione il Lago di Ginevra col Lago Maggiore, e per immediata e diretta conseguenza quella di dare a due interessanti provincie dello Stato un pronto e facile mezzo di comunicare sia coll'interno dello Stato, che coi confinanti paesi con grande vantaggio del commercio e della industria rispettivamente.

La Compagnia che si porta

sarebbero falliti a metà dell'opera
i mezzi per condurlo a buon termine
quando invece studiando ~~studiano~~
successivamente i singoli passaggi,
e concentrando tutta la potenza delle
sue forze morali e materiali nelle
atture intanto i più importanti
nella stessa guisa che ricinca a traverso
i Giovi coll'opera d'un Tunnel
^{di pioni inclinati}
(che presentavano gravissime difficoltà,
così l'acquistata esperienza, la fiducia
che nasce dal successo, il miglioramento
delle condizioni finanziarie, i nuovi
trovati meccanici di cui si vanno
iniziando gli esperimenti, e danno
fidanza che il progetto cotanto
desiderato del piano del Moncenisio
non tarderà a tradursi in atto
subito quando il Parlamento approvi
le viste ed i piani dell'opera che
il Ministero sta per presentargli
in adempimento alle fatte promesse
ed in obsequio all'ordine del giorno
da cui anche la Camera nella scorsa
sessione votato.

(Queste due ferrovie ecc)

concessionaria di queste due linee
è una rispettabile Società costituita
a Parigi per atto pubblico 10.
11. 14. 16. e 17 aprile 1856,
autentica Lefort Notajo a Parigi
col titolo di Compagnie du Chemin
de fer de la ligne d'Italie,
rappresentata a Torino dal suo
Vice Presidente il Conte Adriano
di la Valette munito di pieni poteri
dal Consiglio d'Amministrazione
come da deliberazione delli 20
Novembre 1856.

Questa Società concessionaria
della ferrovia del Vallese ora in corso
di costruzione, desiderando di dare
alla medesima un valore ed una
importanza che di più e ed
isolatamente non avrebbe con farla
servire di comunicazione internazionale
tra la Svizzera, gli Stati Sardi
e la Lombardia, si determinò a
solicitare dal Governo nostro
la concessione di due tronchi mediante
i quali la sua strada metterebbe

come si disse per l'un capo a Genova
attraversando il Chiabese, e per
l'altro al Lago Maggiore salva
la lacuna del Sempione ornativa
sino a che i progressi dell'arte ed
i mezzi finanziari della Compagnia
consentano di praticare con rotaje di
ferro quel difficile passo mediante
una galleria che non potrà a meno
di essere di notevole lunghezza.

Il supremo interesse di vantaggio
la propria impresa Svizzera più
oppi che la prospettiva d'ottenere una
benigna concezione dal governo sardo
colle due ferrovie del Chiabese e
dell'Ossola fu la considerazione
dominante che spinse la Compagnia
a piegare nelle sue trattative col
Ministero a tutte quelle condizioni
che il Ministero, acuto ad ogni cosa
idebiliti riguardi, ma egualmente
a che le linee suddette presentavano
nell'interesse generale dello Stato quei
caratteri d'eminente utilità pubblica
da giustificare aggravii alle finanze.

della Nazione, ha avuto di dover
imporre alla Società medesima.

7 Divisione

È dapprima ponderatamente
investigando l'interesse e le viste
che la Compagnia potesse avere di
intraprendere una strada prima
dell'altra, di spingere con minore
o maggior attività i lavori di
questa piuttosto che di quella, il
Ministero ha voluto che la costruzione
delle due linee benchè fra loro
distinte e poste rispettivamente
in diverse condizioni si tecniche
che economiche non costituissero
che una sola obbligazione per la
Società e che fosse retta da un
solo capitolato nel quale con
giusta misura si bilanciassero
i vantaggi ed i carichi per modo
che la Compagnia trovasse le
stesse sue convenienze a condurre
con egual sollecitudine i lavori
dell'uno e dell'altro tronco.

Ma prima d'adventrarsi
nell'esame delle singole condizioni
del contratto ragguagliato alle Nostra

3

Deliberazioni gioverà ancora. I
soggiungere alcune spiegazioni
sui mezzi finanziari della Comp.
aspirante alla concessione, non che
sulle garanzie morali e materiali
che, a parere del Ministero, essa
presenta di buon fine nella
operazione che mira d'intrependerla.

Indipendentemente dal credito
personale di cui godono a Parigi
i Membri di questa Società, consta
dai ^{prodotti documentati} ~~documenti~~ ^{che} la med. avendo nel
mese d'aprile dello scorso anno aperta una sottoscrizione
pubblica per avere il capitale necessario
alla sua impresa, essa ottenne in
effetti versamenti una somma maggiore
di quella richiesta, la quale in
parte fu restituita ai sottoscrittori, ed
in parte, eccedente il fondo indispensabile
alla sua impresa, fu conservata nelle
Casse della Società per essere erogata
alla continuazione della Strada med.
verso l'Italia, ^{onde poter attuare il}
^{dispendio progettato} ~~quello~~ ^{progettato} dalla Compagnia
~~italiana~~ ^{italiana} nell'atto della sua
costituzione.

Si fu difatti con prelievo
di questi fondi che la Compagnia
già effettuata nelle casse delle Finanze
il ragguardevole deposito di 500 mila
lire in nome dello Stato a titolo di
provvisoria cauzione richiesta dal
Ministero prima di addivenire alla
stipulazione del contratto di cui è caso.
La stessa Compagnia poi si offre pronta
a depositare quando che sia la cauzione
definitiva di quella somma che il
Governo si riserva di fissare, visto
il totale importo dell'impresa risultante
dalla perizia che a corso di progetti
in corso di studio d'ambè le ferrovie,
la Compagnia dovrà presentare prima
della stipulazione del contratto definitivo.

Sicono l'annunziare della cauzione
definitiva non potrà quasi costarsi
dal decimo del complessivo costo delle
due ferrovie, così non si ha dubbio che
essa sia sufficiente a garantire la
attuazione dell'opera quando venga
dal Parlamento approvata. Malgrado
più che il Ministero non dubiti

F

della solvibilità e capacità della
Compagnia di dare esequimento
alla concessione che le fosse fatta,
esso volle con formale dichiarazione
pattuito che in caso che la Comp.
nel termine di mesi sei, a partire
dalla notificazione della Commissione
29. Apr 1856 non si costituisse in
base di Statuti approvati dal governo
a mente del nostro codice di commercio
e che non giustificasse di possedere la
"meta meta almeno (calcolata per
approssimazione 12 milioni) del
capitale necessario alla costruzione
delle due Strade la cauzione provv.
di 500 mila restasse di pieno diritto
e definitivamente acquistata al
Tesoro pubblico.

All' oggetto poi di rendere
inviolabile la domanda della
Compagnia, verificandosi la summa
contingenza, ed affine di togliere ogni
esitazione sul ritenere e disporre del
capitale divenuto proprietà invocabile
dello Stato, il Parlamento compierà

23

favorevolmente la proposta contenuta
nel progetto di legge, d'assegnare cioè
il fondo di 500 mila lire (che certamente
sarebbe di per se premio insufficiente
a dividere altre società non avuti gli
stessi vantaggi della Comp. francese
ad appurare tale ingenuità) in parti
eguali alle provincie del Chiabrese
e dell'Opola, onde sia impiegato in
opere di pubblica utilità a loro vantaggio,
cioè a titolo quasi di compenso, di che
beninteso d'aver una ferrovia sul
rispettivo territorio non esitarono ad
offrire nella misura di propri mezzi
un notevole concorso nella spesa
dell'opera.

Accennate le garantizie merite
che il Governo vorrà d'assicurare l'esito
delle concessioni che s'oponono e sollecitano
dall'Parlamento, non si estenderà
il Riferente a dimostrare di quali
vantaggi debbano essere sorgente
nelle due provincie del Chiabrese
e dell'Opola le strade ferrate di cui
è questione. La lodabile premura
con cui i rappresentanti legali delle

rispettive provincie con recinti loro
Deliberazioni poterono coprirsi sussidii
alla Compagnia, ben diavolta come
in tutta la loro pienezza appressino
l'utile d'ogni maniera che da queste
comunicazioni loro sarà per ridondare,
e la difficoltà per non dire l'assoluta
certezza che venendo a fallir l'impresa
promossa dalla Compagnia l'incarico
alle Società si presentino ad apporre
questi tronchi di Strade ferrate.

E' di, gioco per dirlo, facendo
assegnamento sul concorso compatibil
sulle larghe delle provincie che la
Compagnia si rassegnò a non insistere
sulle primitive domande fatte al
Governo di speciali favori della natura
di quelli stati concessi ad altre Comp.
e che il Ministero per la agevolezza
considerazione che il vantaggio delle
ferrovie fosse esclusivamente limitato
alle località da esse percorse stette
fermo sul rifiutare onde non aggravare
le condizioni del pubblico tesoro ora
appunto che esse vanno così notevolmente
migliorando.

3

2272

Si bati diffatti, o Signori,
Dare un rapido sguardo alla convenzione
provvisoria. Sottopostavi per scorgere
che mentre si addeferano alla Comp.^a
tutti i pesi, le obbligazioni comuni
a tutte le convenute convenzioni, e
specialmente quelle del capitolato della
ferrovia V. E. non le si accrescentano
altre agevolanze e favori che l'esecuzione
contemplata all'art. 15. Dei diritti
di diminuzione dei contratti esclusi =
ramente relativi alle due ferrovie.

L'azione gratuita delle sabbie,
rocce, alluvioni e cave di proprietà
dello Stato esistenti sulle coste del
Lago maggiore e del Lago di Genova
ed acquistate dalla Compagnia
coi suoi lavori lungo le sponde med.
L'impiego gratuito di sabbie, ghiaie
e pietre in vicinanza dei lavori
sempre quando non recino pregiudicio
ai corsi d'acqua alle Strade ed ai diritti
dei terzi.

Della ferrovia del Chiabrese si è
avuto inoltre la facoltà alla Comp.^a
d'utilizzare parte della strada ora
nazionale e destinata a Diverzio

provinciale a motivo che per lunghi tratti la difficoltà del sito potrebbe rendere se non impossibile, almeno costoso il dar sede distinta e separata alla ferrovia limitata lateralmente dalla piana della valle del monte e del lago.

Questo favore però fu vincolato alla condizione di lasciar sempre libero un tratto di 5,50 di strada comune più che sufficiente per il carreggio ordinario quando la ferrovia ne avrà diminuita notabilmente l'importanza.

Malgrado la viva insistenza della Compagnia per avere almeno la totale esenzione dei diritti di dogana per i ferri introdotti dall'Estero il Ministero volle all'Art. 17 ristretto nella ferrovia da Arona a Domodossola il favore ad una sola diminuzione di dazio ridotto in conformità delle ultime concessioni fatte a £ 1.00 al quintale per i regoli; a 0.50 al quintale per i cuscineti; e a £ 1.00 per cento sul valore delle macchine.

Ciò non credette di poter rifiutare la totale esenzione dei diritti

3

Organali più fermi e materiali esclusivamente
destinati alla ferrovia del Chiabrese in
considerazione che la veramente essenziale
difficoltà d'alcuni tronchi di questa
ferrovia si limiterebbe per qualche
speciale riguardo.

Non esistendo ancora progetti
delle ferrovie in discorso, e nella attuale
stagione corrente spendo presso che
impossibile il prendere agli oconomi
ritorni di compagnia, il Ministero
rarrisò ragionevole acconsentire alla
Compagnia coll'art. 19 il periodo
d'un anno per la produzione di tali
progetti che dovendo essere studiati
in località affatto distinte e separate
avrebbero altrimenti richiesto un doppio
personale tecnico, e ragionato conse-
guentemente un aggravio di spesa
superfluo alla Società.

La Società cui sarebbe colpita
l'indovjimento dell'obbligo appunto
dalla Società ne garantisce da ogni
negligenza per parte sua.

L'Art. 20 contiene le solite
sanzioni penali in caso di ritardo.

nel dar principio ai lavori e compimento
all'ingenua, e nel capitolo definitivo
verranno inserite le ivi accumulate
Disposizioni Dell'Art. 70 Del capitolo
della ferrovia V. E.

Il disposto degli Art. 21, 22, 23
24, 26, 27, 28, 30 relativi allo
stabilimento d'un tramway s'è
quasi identico a quanto venne sancito
nell'ultima convenzione stipulata
alla Comp. V. E. ed approvata con
legge 14 giugno scorso non può dar
luogo ad eccezione di sorta. La sola
aggiunta fatta si è l'autorizzazione
alla Comp. (Art. 25) di coprire
con muratura o con legname tutto
o parte del Tramway e della strada
ordinaria onde ripararla dalle avalanche
e dalle nevi.

La differenza più notevole tra
le convenzioni di due tramway sarebbe
quella che alla Compagnia Savatette
non sarebbe accordato, com'è fu alla
Comp. V. E. alcun pedaggio.

Quantunque all'Art. 31. si sia
detto che la convenzione del tramway

Sul tratto del Sempione che come
negli Stati Sardi è fatta alla Comp.^a
per tutta la durata della concessione
delle ferrovie del Chiavlese e del Lago
Maggiore, per nulla, ciò non ostante
non infirmata la precedente disposit.
dell'art. 30 la quale accorda il diritto
alla Compagnia di stabilirvi una
ferrovia definitiva, giacchè dovendo
questa in gran parte venir costrutta
sul territorio Svizzero, la concessione
dove essere fatta da quel governo;
e si è appunto per non pregiudicare
menomamente la posizione della
Compagnia rispetto a quel governo
che si fissò all'art. 31 la durata
del tramway.

Il Ministero non volendo stipulare
il capitolato definitivo di queste concessioni
se non se colla Compagnia debitamente
costituata secondo le leggi del paese
ed in base d'un progetto anche di
massimo giacchè esaminato ed approvato
in linea d'arte andò d'accordo col
Sig. Conte di Salaparuta d'adottare
coll'art. 32 della Convenzione tutte

3

Le disposizioni del Capitolato della
ferrovia V. E. non solo per quanto
venne in d. articolo specialmente
designato, ma anche in tutti quei
tagli ai quali non provvedesse
la presente provvisoria concessione.

Il modo di congiunzione della
ferrovia dell'Isola con quella
dello Stato ad Arona dipendendo
specialmente dalla direzione che sarà
data al tronco che parte dallo scalo
presso questa città, si è convenuto
all'art. 33 che tutte le condizioni
relative sia al servizio cumulativo
che all'ampliamento o cambiamenti
che faranno necessari allo scalo di
Arona saranno regolati nel Capitolato
definitivo e dopo che l'aveva fatto
dagli Ingegneri del Governo del progetto
che sta per presentare la Società
avrà dimostrato quali sono le opere
da eseguirsi per l'unione delle due
ferrovie in modo soddisfacente al
servizio d'entrambe.

Non occorre far notare che tutte
le opere cui potrà dar luogo una tale

congiunzione come conseguenza diretta
della concessione della ferrovia
saranno per intero sopportate
dalla Compagnia a monte anche
dei patti sanciti all' Art. 3.
della Convenzione di cui è caso.

Dal rapido esame sin qui
fatto della medesima, Voi avete
ricavato, o Signori, che la concessione
sottoposta alla Vostra approvazione
benchè comprenda due ferrovie
di assai notevole lunghezza aggravate
sia l'una che l'altra di serie di
difficoltà tecniche, benchè entrambe
sieno vantaggiosissime a due provincie
che giace ai confini dello Stato e
fuori per dir così dal centro ove
più viva ed animata è la vita
industriale e commerciale verranno
con questo nuovo mezzo di facile
finanziamento, a partecipare al
movimento ed alla ricchezza delle
provincie sorelle; malgrado si
ripeta, e vantaggi summentovate, questa
concessione non ragionerà alle pubbliche

Finanze il menomo aggravio, che
anzi ne verranno questi a profittare
dai soliti trasporti gratuiti, od a mita
tariffa, delle lettere, di ogni genere di
privatista domaniale e simili.

Non dubita quindi il
Ministero di vedere, per tutte le
premesse considerazioni, sanzionato
dal vostro voto il contratto da esso
stipulato colla Comp. Lavallette
merci cui, ~~se non altro, resta per~~

~~sempre in qualsiasi evento, che~~

~~per di avvenire a ogni fallimento~~

~~l'impresa, e gli interessi a due interfacce~~

~~provincia dello Stato l'impugnato~~

~~quanto stabiliscono l'ufficio che loro~~

~~affidano l'Art. 3. Del presente~~

~~Progetto di Legge.~~

restano assicurati a due interfacce

provincia dello Stato i vantaggi che

la Convenzione medesima loro procura;

ed in ogni non proprio evento quelli

che loro procurano il Disposto dell'Art. 3.

Del presente progetto di Legge.

Convention Provisoire

pour les concessions

- I. du Chemin de fer du Chatellais
du Canton de Genève au Canton de Valais.
- II. du Chemin de fer du Lac Léman
d'Arona à la frontière Suisse.

Mille Mil huit cent cinquante six, le vingt neuf

du Mois de Novembre;

entre Son Excellence le Comte de Cavour, Président du
Conseil des Ministres, Ministre des Affaires Étrangères et chargé
du portefeuille des Finances - M. le Comte Galeocapa Ministre
des Travaux Publics.

et M. le Comte de Sella, Vice Président de la Compagnie
des Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, agissant
tant en son nom qu'au nom de ses associés, et M. de Montemant
Administrateur de la Compagnie d'Orléans, Maurice Clavier Ancien

Président du Conseil d'État du Valais, tous deux Administrateurs
Directeurs de la ligne d'Italie.

M. M. James Fazy Président
du Conseil d'État de Genève, Adolphe Morisseau Albert

Lacroix Administrateurs d'Orléans et du Grand-Central et
le Comte Charles de Beaumont tous quatre Administrateurs

des Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, pour
lesquels il se porte fort en vertu des pleins pouvoirs donnés par

eux et qui résultent de la délibération du 20 Juin 1856
déposée au Ministère des Travaux publics.

Tous les Messieurs susdits agissant aussi au nom

M. Blaque
Batair Admini-
strateur du
Chemin de fer
de L. E. S.

(1875) (1875)
La Compagnie d'origine qui est soumise formellement
de constituer dans le délai de six mois à partir de la
ratification du présent traité en base des Statuts qui
seront préalablement soumis à l'approbation du Gouvernement
de S. M. selon les lois du Royaume. A une obligation
de justifier par telle manière que le Gouvernement jugera
convenable, de la souscription de la somme au moins soit
au minimum de 12 millions environ de capital franc
nécessaire à l'exécution des chemins de Chablais et
du Lac Majeur d'après le devis ou évaluation qui devra
être présentée au Ministère des Travaux publics dans le
délai de trois mois à partir de la signature de la
présente Convention.

Faute par les soumissionnaires ci-dessus nommés d'avoir
régulièrement constitué la Compagnie dans le délai sus-
indiqué et d'avoir justifié de l'existence du capital
social pour le montant de 12 millions environ, la
présente Convention sera comme non avenue et le
cautionnement de 500 millions francs déjà versé sera acquis
de plein droit et définitivement au Trésor public.

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1^{er}

Les chemins de fer qui forment l'objet de la présente
conception provisoire sont:

- 1^o La ligne de jonction entre Genève et le chemin de
fer du Valais, passant par Oron, Erian et
Gingolphe;
- 2^o La ligne de jonction entre le chemin de fer

De Airon au lac-Majeur et le chemin de la Vallée
du Rhône avec faculté à la Compagnie de s'arrêter
à Domodossola ou à Crevola.

Les deux concessions réunies et formant une seule
obligation, sont régies par le même cahier des charges.

Art. 2.

Les soumissionnaires s'engagent à exécuter et à
exploiter à leurs frais, risques et périls par des moyens
et des agents à leur choix les dites lignes de chemins
de fer, et à les terminer de manière à ce que toutes les
sections soient praticables dans toutes leurs parties. La
ligne d'Airon à Domodossola dans un délai de 4
années; celle du Chablais dans un délai de 5 années
à partir de l'approbation définitive totale ou partielle
des projets.

Cependant si il arrivait que des cas de force majeure
provenant par des accidents naturels tels qu'inondations,
avalanches, ouragans, incendies etc, fussent constatés ou des
cas de guerre dans les Etats Suisses ou pays voisins, vussent
interrompre les travaux et arrêter les versements, le Gouver-
nement y aura égard par une prolongation équitable
de la période accordée pour la construction des chemins.

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas et faire
face à tous les événements tant ordinaires qu'extraordinaires
sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle est
chargée, hormis les cas de guerre sus énoncés et des
troubles politiques qui rendraient impossible la continuation
des travaux et l'appel des capitaux. Elle ne pourra

non plus prétaure & aucune compensation à quelque
titre que ce soit.

Art. 3.

La Compagnie doit fournir tout le capital et supporter
toutes les dépenses nécessaires pour l'acquisition des
terrains, pour les mouvements de terre et pour les travaux
d'art de toute sorte qui constituent le corps des chemins,
leurs aménagements et réparations, pour la construction des
Stations et de tous les autres bâtiments nécessaires à
l'exploitation, à la garde et à l'entretien des chemins,
de leur matériel fixe et mobile; pour la pose complète de la
voie; pour l'approvisionnement de tout le matériel susdit;
pour l'aménagement des Stations; pour l'établissement des
ateliers; enfin pour porter les chemins de fer à l'état de
perfection exigé pour la mise en exploitation dans toute leur
étendue.

Sont de même à la charge de la Compagnie l'acquisition
des terrains qui doivent être occupés tant par les chemins, que
par les édifices et autres ouvrages accessoires; le paiement
de toutes les indemnités pour toutes les occupations temporaires
d'autres terrains, les frais de démolition en tout ou en partie,
de maisons ou d'autres bâtiments, ainsi que de tous les
dégâts occasionnés d'une manière quelconque aux propriétés
et aux récoltes pendantes; les dépenses nécessaires pour
maintenir et rétablir les communications, les canaux
d'éclaircissement des campagnes, les canaux d'irrigation
et pour purer à tout dommage et subvenir à toute
indemnité quelconque.

Art. 4.

Pour faire face à ses dépenses, la Compagnie pourra se procurer les fonds nécessaires soit au moyen d'une émission d'actions, soit par la création de titres d'emprunts, sans que pourtant ces emprunts puissent avoir lieu avant le versement des trois premiers dixièmes des actions, ni dépasser la moitié des versements déjà opérés par les actionnaires et sans que l'importation totale de ces emprunts puisse jamais être supérieure aux quatre dixièmes du capital intégral.

Cependant la Compagnie ne pourra faire aucune émission d'actions sans qu'au moment de la souscription il soit fait un premier versement de trois dixièmes de montant de l'action.

Le quatrième dixième sera versé au plus tard dans les dix-huit mois suivants.

Tant que par la Compagnie n'aura pas été effectués ces versements de la manière et dans les délais ci-dessus fixés, le Gouvernement pourra provoquer devant les tribunaux compétents la déchéance de la concession. Si la déchéance est prononcée, le cautionnement et toutes les sommes effectivement dépensées seront acquis de plein droit au Trésor.

Art. 5.

La présente concession est faite pour une période de 99 ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux avec privilège exclusif de toute concession d'autres lignes entre les extrémités des chemins dont il s'agit.

Cependant est réservée, expressément à l'Etat le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer qui s'embrancheraient sur les chemins qui sont l'objet du présent

Oraté. La Compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer à l'occasion de son établissement aucune indemnité quelconque pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage ou frais pour la Compagnie. Elle aura sur toutes les autres Compagnies la préférence à conditions égales pour les concessions desdits embranchements ou prolongements. Le cas échéant les rapports entre la Compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embranchements ou prolongements formeront le sujet de conventions à stipuler à l'amiable entre les Compagnies, et dans le cas où elles ne parviendront pas à s'arranger à l'amiable entre elles le Gouvernement déciderait.

Art. 6.

A toute époque après l'expiration de 30 ans à dater du jour de l'ouverture des chemins le Gouvernement pourra racheter la concession entière des chemins moyennant l'avis préalable de 18 mois.

Pour régler le prix du rachat, on adoptera les bases posées à l'Art. 16 du cahier des charges du chemin de fer Victor Emmanuel.

Art. 7.

A l'époque fixée pour l'acquisition de la présente concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie, ainsi qu'il est dit au cahier des charges susdit.

Art. 8.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et les règlements



conforme à l'Administration elle-même. En conséquence
les Dispositions des Décrets Royaux Du 6 Avril 1839
pour ce qui concerne sur tout les expropriations et les indemnités
que la Compagnie devra payer aux propriétaires expropriés, comme
aussi les formalités requises pour dégraver les terrains des charges
et hypothécaires, lui seront applicables.

La Compagnie est aussi autorisée à occuper les terrains
nécessaires à la construction soit des routes provisoires destinées
au transport des matériaux et à tout autre service relatif à la
construction des chemins jusqu'à leur entier achèvement; soit
des routes définitives de communications latérales aux chemins
de fer.

Seront également applicables aux chemins de fer les
Dispositions des articles 7, 8 et 9 de l'Edit Royal Du 8
Avril 1817, et celles de l'art. 11 en ce qui concerne les constructions
les plantations et tranchées exécutées depuis que la conception
étant devenue définitive, une publication régulière aura fait
connaître le tracé des chemins de fer.

Art. 9.

Les deux chemins de fer auront une seule voie sur tous leurs
développements, sauf dans les points où des gares devront être établis.
Ils seront construits avec toute l'économie compatible avec les
difficultés d'entretien, la solidité et la stabilité des ouvrages, la
bonté et la sûreté du service de l'exploitation.

Toutes les conditions stipulées dans la conception du Victor
Emmanuel aux art. 10, 21, 22, les deux derniers alinéas; 23
24; les deux derniers alinéas 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36
37, 39, 40, 41, 42, 43, 44; premier alinéa 45 seront appliqués à

Le Gouvernement pourra autoriser la Compagnie à établir
Deux voies si elle le juge nécessaire.

Art. 10.

Pendant la durée des travaux que la Compagnie exécutera
par des moyens et des agents à son choix, elle sera soumise au
contrôle et à la surveillance du Gouvernement ayant pour objet
d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions du cahier
des charges et des Décrets Ministériels portant approbation des
plans de détail et d'exécution de tous les principaux ouvrages
et travaux des chemins de fer.

Les frais de cette surveillance sont à la charge de la Comp.
et le montant en sera fixé au Cahier des charges définitif.

Art. 11.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle
s'engage à faire par le cahier des charges, il lui est accordé pour
la durée de 99 ans désignée à l'Art. 5 l'autorisation de
pouvoir le prix des transports d'après les tarifs et sous les
conditions fixées pour le chemin de fer Victor Emmanuel dans
les articles 46, 48, 49, 50.

La Compagnie ne pourra porter aucune modification aux
tarifs sans en avoir obtenu l'approbation préalable du Gouvernement.
Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au
mois d'avance par des affiches.

Art. 12.

Avant la signature des présentes les Compagnonnaires devront
justifier d'avoir versé dans les Caisses de l'Etat au titre de
premier versement 500 millions en inscription de rente



5 p/100 (valeur nominale) ou en 3 p/100 (cours d'émission).

Le cautionnement pourra aussi être fait en totalité ou en partie en numéraire portant intérêt au profit de la Comp^g.

à 4 1/2 p/100.

Le montant du cautionnement définitif sera fixé dans le cahier des charges.

Tant que par la Compagnie d'avoir fait le cautionnement définitif dans le temps fixé la concession sera nulle et comme non avenue, et le premier cautionnement sera acquis de plein droit au Trésor public.

Art. 13.

Le dépôt du cautionnement définitif sera restitué par parties de 200 mille francs au fur et à mesure que la Comp^g prouvera avoir exécuté sur les deux lignes des travaux, payés des terrains, ou fait des fournitures de matériaux, acceptés par l'Administration pour une somme de 200 mille francs.

La restitution des derniers 100 mille francs n'aura lieu que lorsque la Compagnie justifiera avoir réellement dépensé la moitié de la somme portée au devis du projet approuvé.

Art. 14.

La contribution foncière à la charge de la Compagnie sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et par leurs dépendances, et la cote sera la même que celle qui leur est attachée au présent, grevés.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

Art. 15.

Les actes relatifs à l'établissement des chemins de fer et notamment à l'achat et à l'acquisition des terrains nécessaires pour la construction des chemins de fer et des lignes vicinales, seront exemptés de tout droit proportionnel de mutation (enregistrement) et ne payeront qu'un droit fixe d'un franc.

La Compagnie est autorisée à faire usage dans ses contrats avec les propriétaires d'une formule cartographique ou imprimée sur papier timbré.

Art. 16.

Le Gouvernement abandonne à la Compagnie toutes les grèves, rochers, alluvions et carrières appartenant à l'Etat, sur les bords des lacs, le long du parcours des chemins, ou conquis sur les cours d'eau par les travaux de la Compagnie. Le Gouvernement donne aussi à la Compagnie le droit d'employer les sables, graviers, galets et pierres à la proximité des travaux, mais sans que ces prélèvements puissent nuire en aucune manière aux cours d'eau, aux chemins et aux droits des tiers.

Le Gouvernement abandonne aussi à la Compagnie pour l'exécution du chemin de fer du Chablais les portions de la Route N^o 6 que la Compagnie pourra rétablir, mais à la charge par elle de maintenir libre et d'entretenir en bon état le chemin sur une largeur de 50^m.

Art. 17.

Les droits de douane sur les fers, machines, outillages, instruments exclusivement destinés à la construction du chemin de fer d'Asnan à Domdoyola sont fixés à un franc le quintal pour les rails, à fr. 50 le quintal pour

les coefficients, et à V. fr. p. p. sur la valeur des machines.

La concession totale de ces mêmes droits ainsi que le
taux part à moitié prix sur les chemins de fer appartenant actuellement
à l'Etat est accordé à la Compagnie exclusivement pour les
fers, matériaux et matériel fixe et roulant destinés à la
construction du chemin de fer du Chablais.

Art. 18.

Le Gouvernement autorise la Compagnie à établir sur les
lignes concédées un fil électrique à leur usage aux conditions
qui seront indiquées au cahier des charges définitif.

Art. 19.

Un délai d'un an à partir de la ratification de la présente
Convention provisoire est accordé aux soumissionnaires pour présenter
au Gouvernement les projets définitifs desdits chemins de fer avec
toutes les pièces et documents mentionnés à l'Art. 2 additionnel, faute
de quoi la Compagnie encourra la déchéance de la concession avec
la perte d'une somme égale au montant du premier cautionnement
qui restera acquis de plein droit au Trésor public.

Art. 20.

Si dans le délai de trois mois à dater de l'approbation intégrale
ou partielle des projets des deux lignes et après une mise en demeure
notifiée par l'Administration, dans le courant du deuxième mois
qui suivra, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de
commencer et de continuer les travaux, la moitié du cautionnement
définitif restera acquise de plein droit au Trésor public.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et
terminé les travaux à sa charge pour les deux concessions
mentionnées à l'Art. 2, faute aussi que elle n'ait rempli,

les diverses conditions de son cahier des charges, et sauf bien entendu les cas de force majeure mentionnés à l'Art. 2 et d'ailleurs constatés, elle encourra la responsabilité et lui seront applicables les mêmes dispositions du cahier des charges en ce qui concerne le fir. Victor-Commanche Art. 30.

Art. 21.

Le Gouvernement autorise la Compagnie à établir sur la route actuelle du Simplon, provisoirement ou définitivement, au delà de Domodossola jusqu'à la frontière Suisse un Chemin de fer soit par des rails à niveau destiné à un service de transport par chevaux ou par locomotives, soit par tout autre système de voie analogue, pourvu qu'il soit approuvé par le Gouvernement. La Compagnie est aussi autorisée à faire à ses frais des rectifications de tracé, d'après les projets approuvés par le Gouvernement.

Art. 22.

Dans les cas ci-dessus la Compagnie entretiendra en bon état tant cette partie de chemin dont la jouissance lui est réservée que le surplus de la route qui reste ouverte au public et sur laquelle la Compagnie pourra bien entendu, faire usage de son matériel quel qu'il soit.

Elle aura le droit de donner à bail cet entretien et cette exploitation, mais la Compagnie sera toujours responsable vis-à-vis du Gouvernement de l'accomplissement de ses obligations.

Art. 23.

La Compagnie devra laisser à la route ordinaire une largeur d'au moins 5.50 indépendamment de l'espace occupé par le tracé de ses voies. Dans les tournants à gauche cette largeur

3

seront portés à 6.^m 50.

Art. 24.

La Compagnie aura le droit d'acquiescer conformément à la loi de réquisition pour cause d'utilité publique (art. 1001 1839) les terrains nécessaires à l'établissement ou au rétablissement de la route ou aux déviations de tramway, aux maisons de refuge, et cantonniers, aux stations de tout suivant les plans approuvés par le Gouvernement.

Art. 25.

La Compagnie aura le droit de couvrir en maçonnerie ou en bois, tout ou partie de son tramway et la route.

Art. 26.

La Compagnie prenant à sa charge l'entretien de la route sur toute sa largeur, à partir du moment qu'elle commencera ses travaux sur ce prolongement, percevra à partir de la même date une subvention annuelle égale à la moyenne des dépenses d'entretien, d'approvisionnement et réparations de la Route N.^o de Stripton et de ses dépendances depuis Domodossola jusqu'à la frontière Suisse pendant ces trois premières années.

Art. 27.

Sont mis à la disposition de la Compagnie tous les bâtiments appartenant à l'Etat et propres à servir d'abri aux voyageurs, aux marchandises et aux animaux sur tout le parcours de la route en question, comme les maisons de refuge et terrains y attachés.

Art. 28.

L'Etat cède à la Compagnie tous ses droits pour l'entretien et le débarrasser de la route, et il lui abandonne

Articles Additionnels.

Art. 1^{er}

Le Gouvernement De S. M. représenté par S. E. le Comte de Cavour, Président du Conseil des Ministres, Ministre Des Affaires Etrangères et Chargé du portefeuille Des Finances et S. M. le Sr. Paleocopa Ministre Des Travaux publics, s'engage à signer avec la Compagnie dûment et légalement représentée par ses fondés de pouvoirs, le cahier Des charges définitif Des concessions en base De la présente Concession provisoire et d'en provoquer l'approbation auprès du Parlement, ainsi que la Sanction Royale.

Il est cependant entendu que si le Parlement n'autorise pas cette concession, ou si il en changeait les conditions de manière à ce que la Compagnie ne trouvant plus sa convenance s'est à se retirer, elle n'aurait le droit de réclamer que la restitution De son cautionnement, et ne pourrait prétendre une indemnité quelconque sous quelque prétexte, titre ou raison que ce soit.

Art. 2.

Les Arrets projetés sur deux chemins que la Compagnie devra punter simultanément aux Milliaires Des Travaux publics dans le délai de trois mois fixé à l'article précédent avec le devis sommaire, seront composés:

D'un plan général de 1 à 50,000. et sur une longueur d'au moins 10 Kilomètres et d'un profil longitudinal sur toute l'étendue de la ligne.

Le profil général pourra sur la demande De la Compagnie être extrait De la Carte de l'Etat Major Sardo. On

Calendrier des travaux
indiquera le chemin sur le plan et on y indiquera le emplacement
des Stations et des principaux ouvrages d'Art.

Les projets définitifs des deux lignes que la Compagnie
devra présenter au Ministère des travaux publics dans le terme
fixé à l'art. 19 seront composés :

1.° D'un plan général sur une plus grande échelle
divisé en sections.

2.° Le plan parcellaire qui doit servir aux publications
soumises par les Préfets (Décret du 10 Avril 1836) relativement
aux expropriations des terrains.

3.° Le profil général des chemins de fer et les sections
transversales faites sur les principaux points ou les conditions
de terrains différent notablement les uns des autres.

4.° Les profils des principaux ouvrages d'Art représentant
les seules indications nécessaires à donner une idée précise de ces
mêmes ouvrages.

Cependant le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger
après l'approbation générale du projet la production des plans
exécutifs de détail des ouvrages les plus importants pour y
donner sa sanction avant qu'ils soient mis en exécution.

5.° Le plan des Stations et les profils des bâtiments
y relatifs.

6.° Le Métré approximatif et sommaire des Dossiers
et sous-dossiers et des ouvrages d'Art.

7.° Une évaluation détaillée de tous les travaux.

8.° Un tableau de tout le matériel fixe nécessaire
soit à la pose de la voie, compris les gares d'entretien,
soit aux Stations et au tramway du Simpleton.

9. Un tableau de tout le matériel mobile dont la Compagnie devra pourvoir les chemins pour leur complète et régulière exploitation.

Ces projets devront en général être fournis de tous les détails graphiques, descriptifs et d'expertise qui sont indispensables pour baser sur examen sérieux des projets et pour reconnaître d'une manière suffisamment exacte le prix de revient des chemins de fer pourvus de tout ce qui est nécessaire à leur exploitation.

Fait double à Turin le jour, mois et an
qui suivent.

Signé: A. de la Valette

Le Président du Conseil de Ministres
Ministre des Affaires Etrangères,
Chargé du Ministère des Finances
Signé: C. Cavour

Le Ministre des Travaux Publics
Signé: Paleocapa

Le Chef du Cabinet
Au Ministre des Travaux Publics
Signé: J. M. Reyès

Pour copie conforme
J. M. Reyès

Progetto di Legge. Art. 1.

È autorizzata la riunione delle
seguenti linee di Stato separate
in congiungersi insieme al loro
sviluppo in una sola compagnia.

(a) La linea di compagnia tra
Genova e la provincia del Valle
Apenne per Chiasso, Orsino
e S. Gergole (Chiusello).

(b) La linea tra Genova sul
Lago Maggiore e Domodossola
e Orsino e l'attuale suo
prolungamento sino a congiungersi
alla linea fatta sopra della
Vall'Orsino.

Art. 2.
È fatta facoltà al Governo di
acquistare in appalto: Conte Arona
di A. Pella - Montemalte
Maurizio - Cavigli - M. Plesque
Pellai - Jardi Jardi - S. M. S.
Maurizio - Abbat. Lucio.

ed il Conte Carlo di Bourmont,
il Capitolo Definitivo di concessione
per la costruzione ed esercizio delle
due linee ferroviarie in base
della Convenzione provvisoria
coi suddetti stipulata il 29
gennaio 1836.

Art. 3:

Verificandosi il caso previsto nell'
ultimo paragrafo della dichiarazione
che precede la convenzione provvisoria,
la cauzione di 500 m lire acquistata
di pieno diritto e definitivamente
all'Erario dello Stato, e sin
d'ora assegnata in parti eguali
alla provincia del Chablais ed
a quella dell'Alsace per le
impiegate in opere di pubblica
utilità proposte dai rispettivi
Consigli provinciali, ed in base
di progetti approvati dal governo.

3

Art. 11°

Le Province dell'Osola e dell'Ortobluca
sono autorizzate a contrarre i prestiti
di cui potranno abbisognare per
sopperire alle spese di loro concorso
nella costruzione delle ferrovie che
attraversano il territorio rispettivo.

Canto per la rateata restituzione
di esso, e pel servizio degli interessi;
quanto pel caso le suddette due
Province scieglierò di valersi
della sovra imposta pel concorso
di cui è caso, potranno vincolare
i loro bilanci avvenisse eccedendo
ove d'uopo il limite della loro
imposta ordinaria.

Relazione
Alla Camera di Deputati
sul progetto di Legge sulla concessione
delle ferrovie dell'ossola e del Chiablene

Signori

Nella sua adunanza del
26. scadrato Aprile questa Camera
approvando nella quasi unanimità
la Concessione stipulata dall'Onore
col Sig. De la Valette sulla concessione
complessiva delle ferrovie dell' Ossola
e del Chiablene, introduceva però
nell' articolo quanto del citato progetto
di legge una importante modificazione
a cui spuntava il Ministero in vista
della giustissima ragione, per quella
appoggiare, adottata dalla Commissione
nel suo rapporto favorevole al progetto
medesimo.

L'Onorevole Commissione
ravedendo non senza pericolo
l'idea d'autorizzare due provincie
a contrar prestiti di cui potessero
abbisognare per sopporre alle spese
di loro concorso nella costruzione delle
ferrovie suddette senza che il
Parlamento fosse in grado di
giudicare dell'utilità di questi

3

prestiti e di mezzi finanziari.
Dalla provincia medesima, adottava
il temperamento di fissare la
quota di concorso della provincia
del Chiablese in somma eguale
a quella già votata dalla
Provincia dell'Opola, e ciò anche
pella considerazione che entrambe
le provincie sarebbero nella stessa
misura chiamate alla partecipa-
zione eventuale del deposito
fatto dalla Compagnia e garantito
dall'esecuzione del contratto.

Mentre il progetto di legge così
modificato stava per essere approvato
dal Senato del Regno a seconda
della proposta fattane dal suo Ufficio
Centrale, il rappresentante della
Compagnia il Conte Adriano
De La Valette che trovavasi a
Genova per ivi assistere all'Assemblea
Generale della Società del Vallesse,
avvenuta il 24 scorsato aprile, ritornò
al Ministero chiedendo che sorgesse

la Discussione, fongli concesso di
presentar alcune sue osservazioni
sulle introdotte modificazioni le
quali difatti rasugio al Governo
col memoriale stato comunicato
al Senato che quin si unisce (all. 5. 187)

Inqso espondo i vantaggi
de le ferrovie dell'Ofsola e del Chiablse
dovno arreare allo Stato, ma
principalmente alle provincie
attraversate dalle medesime, il
V. Presidente della Compagnia
oppona che colla restrizione imposta
dalla legge ai sussidii della provincia
del Chiablse, i quali uniti a
quelli della provincia dell'Ofsola,
costituiscano i soli favori fatti alla
Compagnia, assai difficilmente
resisterebbe questa a trovare il
capitale che in aggiunta ai 24
milioni che spazia possiede, le
abbisognerebbe per costruire le due
strade.

Chiedeva conseguentemente che
propose al Senato o di ristabilire

3

L'art. 14 della legge nella conformità
proposta dal Ministero, overamente
di modificarlo nel senso che non
esprimendo alcun limite ai fessidi
del Chiablè, si lasciassero facoltà
al Governo d'autorizzare i quantitè
che la provincia fosse per contrarre
onde sopprimere alle spese del suo concorso.

Quell'istanza formale del
rappresentante della Compagnia
parve ragionevole al Ministero
in quanto che la Strada ferrata
Da Domodossola ad Arosa non
attraversa la provincia dell'Osola
che per un breve tratto, e richiede
men considerevoli lavori, e
consequentemente minor dispendio,
che non quella del Chiablè la
quale partendo dal confine dello Stato
verso Ginevra e discorrendo sino al
S. Gingolph si estenderebbe per
tutto il territorio di quella provincia
ed in gran parte per siti difficilissimi
perchè limitati tra alte montagne
e lagne del lago Lemano.

Ma a ciò non haovi dubbio
che il tratto della ferrovia dell'
Opola sarà comparativamente
più produttivo per movimento
locale che non la ferrovia dell'Albino,
quand' anche si voglia ritenere, che
perovchè eguali in entrambi farà
il commercio di transito.

Ma altra considerazione l'Alto
conoscenza parve al Ministero
dover appoggiare la proposta La Vallette,
e questa si è la ferrovia da esso
dimostrata verso la provincia del
Chiese col far assegnamento sul
suo concorso (benchè non definitivamente
deliberato ed approvato) nel portarsi
concepimento delle ferrovie indifferse,
fotomultidori coll'art. 3. della
Concessione ad acquistare tutti i terreni
necessari alla sede della ferrovia, quantunque
già offerti dalla provincia.

Outavia per un debito riguardo
al principio molto razionale posto dalla
Camera Eletta, sulla minor concessione
che il Parlamento approvò, senza compenso
l'annunziare, e fessidj della provincia.

Il Chiabese, il Senato e il Ministero
furono d'accordo d'accettare la seconda
proposta del Conte La Pallette, quella
cioè di non designare la somma
di concorso, ma d'acconsentire facoltà
al Governo tutore naturale dei
Congiunturali, d'appurare per decreto
Reale le debbitazioni della provincia
del Chiabese, sempre quando le
risorse passino nella misura
delle loro risorse.

Nella fiducia che la Camera
sia per approvare invariabilmente il
suo voto e questo progetto di legge
modificato sul punto avanti esposto,
il Prefetto si precipita di sollecitare
la disposizione in via d'urgenza, onde
definire una materia che con altrettante
interessi diversivoli provincia dello Stato.

Memoriale del Conte De La Valle

~~D'Arignano~~

~~Allegato N° 1~~

Genève, le 11 Mai 1857.

~~Conte De La Valle~~

~~16. May 1857~~

Monseigneur le Ministre,

Nous devons regretter vivement que les Représentants de notre Compagnie n'aient pu se trouver à Genève, à l'époque où la Commission de la Chambre des Députés a fait son rapport sur la Conception provisoire du Chablais et de l'Ofola, présentée au Parlement par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Sardaigne.

En principe, il est probable que nous eussions fait connaître à la Commission l'importance des services, que la Compagnie de la ligne d'Italie par la Vallée du Rhône et le Simplon, est appelée à rendre aux Etats Sardes, au point de vue de leurs intérêts, de leurs préoccupations, de leurs espérances. Le passage du Simplon, par une voie ferrée, placée entre le Mont-Cenis et Orsère, réunit les Chemins de fer de l'Italie aux principaux réseaux de la France orientale, de la Suisse, de l'Allemagne Rhénane, et par conséquent de la Belgique; il assure à Gênes, à la Spezia, et par suite, au Piémont, la part la plus large, la moins contestable, dans le grand mouvement commercial de l'Orient et de la Méditerranée vers l'Europe centrale; il ouvre

de nouvelles et fécondes issues à travers les Alpes;
Il réunit des provinces séparées par de hautes chaînes
de montagnes; Il rend le Piémont le centre des plus
importantes relations internationales; Il fait péné-
trer jusqu'au cœur de l'Europe, les produits et le dévelop-
pement industriel des Etats Sardes.

Dans l'application, nous ^{croions} ~~espérons~~ que nous
aurions fait ~~commettre~~ ^{commettre} par la Commission, combien
le Projet du Gouvernement était prévoyant et sage,
en laissant aux Provinces et Communes intéressées
le droit de régler le concours à donner à la Compagnie,
sur l'importance des services que devait leur rendre
cette voie ferrée.

Le nouveau Capital, que l'Assemblée générale de
nos actionnaires, réunie le 29 Avril dernier, vient de
nous autoriser à ajouter aux Vint-cinq millions de
notre souscription, ne serait pas facile à obtenir, sur-
tout dans les circonstances présentes, sans les avantages
et les concours que nous ont ^{été} promis par les provinces
intéressées. — Diminuer ces concours, amoindrir,
supprimer quelques uns de ces avantages, c'est compro-
mettre la réalisation de ce Capital complémentaire,
c'est décourager la Compagnie, c'est peut-être enlever
aux Provinces qu'on veut protéger, les bienfaits
d'une voie ferrée; que des rivalités nationales, ou

financières, pourraient rendre à jamais impossible, si la Compagnie était forcée de se retirer.

À la veille de l'ouverture de la discussion, par le Sénat, du Projet de Loi sur les Chemins de fer de l'Osola et du Chablais, permettez-moi, Monsieur le Ministre, de venir, au nom de la Compagnie, vous prier de vouloir bien demander à ce haut Pouvoir parlementaire, de rétablir l'article 1^{er} du Projet du Gouvernement, ou d'admettre la rédaction, dont nous avons l'honneur de joindre le texte à la présente lettre.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer, tant en mon nom, qu'au nom des Membres de la Compagnie que je représente, l'hommage de notre plus haute et plus respectueuse considération.

Le V. à Président de la Compagnie

Cte A. de La Valette

SENATO DEL REGNO

PROGETTO DI LEGGE

adottato nella seduta del 13 Maggio 1857

OGGETTO

Concessione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabrese

Art. 1°
Stipulato di più contro
È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di Strada ferrata da comprendersi -
insieme al loro esercizio in una sola concessione.
(A) La linea di congiunzione tra Giussola e la ferrovia del Val-
lese passando per Thonon, Evian e St. Gingolphi (Chiabrese);
(B) La ferrovia da Arona sul Lago Maggiore a Domodossola
o Grevola, e l'eventuale suo prolungamento sino al congiungersi colla stra-
da ferrata Svizzera della Valle del Rodano.

Art. 2°
Stipulato di più contro
È fatta facoltà al Governo di stipulare coi signori Conte Adriano de la Vallotte -
- Montenucci - Maurizio Clavas - M. Blaque - Delain - James
Fazy - Achille Morisbeau - Albert Lucroix - Conte Carlo di Boun-
-mont - il capitolato definitivo di concessione, della costruzione ed eser-
-cizio delle due linee sopra menzionate in base della convenzione provvi-
-soriana coi suddetti stipulata il 29 Novembre 1856.

Art. 3°
Stipulato di più contro
Verificandosi il caso previsto nell'ultimo paragrafo della dichiarazione che prece-
-de la convenzione provvisoria, la somma di 500 mila lire, acquistata
-ta di pien diritto e definitivamente all'erario dello Stato, e sin d'ora
-aspettata in parti eguali alla Provincia del Chiabrese ed a quella
-dell'Ossola per essere impiegata in opere di utilità pubblica proposte
-dai rispettivi Consigli Provinciali, ed in base di progetti approvati
-dal Governo.

Clax: 142

La Provincia dell'Asola è autorizzata a contrarre i prestiti, di cui potrà abbisognare per sopporne alla spesa di concorso nella costruzione della ferrovia che attraversa quel territorio a seconda delle deliberazioni prese da quel Consiglio Provinciale, e dal Consiglio Divisionale di Novara coi Verba deli 19 Dicembre 1856, e 5 Gennaio 1857, che sono perciò approvati.

È fatta facoltà al Governo di approvare con Decreto Reale le deliberazioni dei Consigli Provinciale del Chiabrese, e Divisionale d'Annunzy per concorrere nella costruzione della ferrovia stessa nel territorio di quella Provincia, e di autorizzare i prestiti, che potranno perciò occorrere.

È tanto per la rateata restituzione dei prestiti sovra accennati, e pel servizio degli interessi relativi, quanto per il caso le suddette Province sceglieranno di valersi della sovra imposta pel concorso, di cui è caso, potranno vincolare i loro bilanci avvenire, eccedendo ove d'uopo il limite della loro imposta ordinaria.

Erino addi 16 Maggio 1857

Il Presidente del Senato del Regno
C. Alfani

Atti

SESSIONE 1857

N.° 45-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

BIANCHETTI, GUILLET, GIOVANOLA, SARACCO,
MARTELLI, BENINTENDI, FARINA PAOLO

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

(PALEOCAPA)

nella tornata del 22 gennaio 1857

Concessione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabiese

Tornata delli 23 marzo 1857

SIGNORI,

La strada ferrata del Vallese compierà veramente il maggiore ufficio al quale è chiamata quando giovi direttamente alle comunicazioni internazionali fra la Svizzera, gli Stati Sardi e la Lombardia.

Di ciò la Società concessionaria di quella strada si tenne per avventura convinta, perciocchè nell'atto appunto che procedono alacremente i lavori di costruzione, divisò ella di venire agli accordi col Governo sardo perchè le venga fatto di costruire un tronco di ferrovia attraverso il Chiabiese, e condurne un secondo da Arona a Domodossola o Crevola: col favore dei quali la strada del Vallese metta capo a Ginevra, e possa nel tempo stesso rannodarsi direttamente ad Arona quando il momento sia venuto di valicare il Sempione. Alla domanda tennero dietro le basi dell'accordo, le quali furono accettate dal Ministero e dai rappresentanti di quella Società che prese il nome di *Compagnie du chemin de fer de l'Italie*;

(45-A)

2

e la Camera è chiamata attualmente a rendere il suo avviso, se i patti riferiti nella convenzione provvisoria del 29 novembre 1836 le paiano accettabili e buoni.

Sarà certamente una singolare ventura per alcune provincie dello Stato se queste nuove linee di strada ferrata si potranno aprire al pubblico servizio; e la molta sollecitudine colla quale le provincie dell'Ossola e del Chiabese offerirono larghi sussidi all'impresa ne sta garante che quelle popolazioni aspettano con viva impazienza una favorevole decisione della Camera. Ond'è che la vostra Commissione, a cui risultava che lo Stato non sottoponeasi a vera gravezza per favorire il compimento di queste opere, dovea col miglior animo procedere al dettagliato esame di quella convenzione, nella quale sono riposte così care speranze.

Tuttavia nel seno della Commissione dovea nascere discussione circa il sistema al quale si attenne il Ministero nella presente circostanza, e fu singolarmente avvertito che la Compagnia colla quale il Ministero avea stretto una convenzione provvisoria, non avea i suoi progetti allestiti, non era perciò in grado di conoscere con qualche esattezza il totale importo della spesa, e potea tanto meno indurre nella persuasione che a tempo opportuno si potrebbe fare assegnamento sul capitale sociale a queste imprese necessario.

Siccome il Governo erasi discostato dalle regole comunemente osservate, parve quindi prudente consiglio lo esaminare se la promessa concessione di queste ferrovie potesse offrire un vasto campo all'aggiotaggio senza arrecare una vera assicuranza di nuove ferrovie: perocchè non sia cosa nuova nei fasti commerciali che *fortunati* speculatori abbiano arricchito usufruttando abilmente il danaro e la buona fede di coloro che posero fiducia nell'annunzio di vaste e promettitrici intraprese.

Appena accade di dover dichiarare che la Commissione si tenne rigorosamente sul terreno dei principii, nè potea per veruna guisa essere condotta ad esprimere questi dubbi, perchè la compagnia rappresentata dal signor La Vallette non offerisse quelle guarentigie che si possono onestamente desiderare. Se pur ne fosse mestieri, crediamo anzi di poter soggiungere che la Commissione professa a riguardo di quella società le stesse opinioni del Ministero, e crede ad un tempo che il Governo non avrebbe assentito di stringere un patto colla Società se non avesse avuto l'opportunità di formarsi un concetto onorevole degli uomini che la compongono e dei mezzi che stanno o possono essere nel poter suo. Era tuttavia stretto dovere della Commissione di scendere sul terreno dei fatti, e si volle che venissero chiarite alcune speciali circostanze affinchè gli uomini, anche i più circospetti, potessero informare il giudizio ad un accurato apprezzamento dei fatti e delle introdotte cautele.

Con questo intendimento si accostò la Commissione all'esame delle singole condizioni imposte alla Compagnia rap-

presentata dal signor La Vallette, e ne trasse il convincimento che il Ministero condusse le trattative con molta prudenza piegando piuttosto alle necessità degli eventi, anzichè alla volontà delle persone colle quali contraeva.

Ragionevole infatti ella è l'osservazione del Ministero che, fatta ragione della men propizia stagione, mal potea la Società procacciarsi in breve tempo i progetti compiuti di due strade diverse e di malagevole studio. Poichè adunque nutriveva ella il vivo desiderio di ottenere la concessione provvisoria di questi nuovi tronchi di strada, non poteva far di meglio il Ministero fuorchè assentire nella domanda, fissando un termine perentorio entro il quale la Società debbe presentare i suoi progetti compiuti.

Nè potrebbe altri supporre che alcuna nuova Società sia infrattanto arrestata da sottoporre al Governo un partito migliore e più sicuro, laddove a rigor di termini la costruzione di questa strada non può dirsi assicurata mercè la convenzione provvisoria che cade in esame. Questo dubbio non si può a nostro avviso seriamente concepire, giacchè la costruzione delle strade dell'Ossola e del Chiabiese sarà certamente profittevole alla società concessionaria della ferrovia del Vallese; ma lungi è che gli stessi vantaggi possano toccare ad un altro Imprenditore il quale possa dolersi da senno che siasi accordata ad altrui una immeritata preferenza.

S'egli è vero d'altronde che la Società della quale si discorre non offri larga giustificazione dei mezzi finanziari coi quali intende sostenere i suoi impegni, non è men vero che in sostanza essa è l'interprete degli interessi di una Compagnia già costituita con vistosi e, dicesi, sovrabbondanti capitali, cosicchè nissuno imparziale vorrà muovere accusa che si faccia a fidanza con autorevoli personaggi che sono a capo di ragguardevoli imprese.

Il Ministero si dimostrò tuttavia ancor più esigente, e volle circondarsi delle migliori cautele, acciocchè non possa essere sollecitata la concessione definitiva se non allora che siano in pronto i mezzi sufficienti di esecuzione. Tant'è che il capitolo definitivo non sarà sottoscritto se la società non si trovi in grado a dimostrare che la metà del capitale sociale sia assicurato col mezzo di sottoscrizioni; e niuna azione potrà essere emessa senzachè nel momento della sottoscrizione siasi versata una somma corrispondente ai tre decimi dell'azione sottoscritta.

Se infine le discorse cautele rivelano indubbiamente che in questa bisogna non vennero intralasciate le ragioni della prudenza, è forza conchiudere che richiedendo un deposito di lire cinquecentomila, realmente versate nelle casse dello Stato, le quali saranno perdute per la Compagnia tuttavolta che nel termine di mesi sei non siasi regolarmente costituita con un capitale sociale di almeno dodici milioni di lire, il Ministero può giustamente asserire di aver ottenuti tai patti che debbono sfuggire a qualsivoglia censura.

Per la somma di queste principali considerazioni fu condotta

(45-A)

4

la Commissione, per unanime avviso dei suoi membri, ad approvare intieramente i due primi articoli del progetto di legge sottoposto alla sanzione della Camera, nè più le accadrebbe di far parola della convenzione provvisoria della quale vien proposta l'approvazione, se l'esame degli articoli ond'esso si compone non avesse offerta l'opportunità ad esprimere alcuni desiderii che il Ministero potrà giustamente apprezzare.

Parve ad alcuni uffizi, e sembrò del pari alla Commissione che i casi di forza maggiore indicati nell'articolo secondo della convenzione non sieno avvertiti colla maggiore chiarezza; perocchè gli accidenti naturali sono in quei paesi alquanto frequenti, e si può ragionevolmente temere che nel difetto di precise stipulazioni sorgano contestazioni circa la vera intelligenza delle scritte convenzioni.

Alcun membro della Commissione suggerì che il Governo potrebbe imporre l'obbligo alla Società di ricevere a' suoi stipendi un certo numero di regnicoli, e fu avvertito perfino che l'articolo 21 della convenzione conferisce facoltà alla compagnia di stabilire un *tramway* sopra la strada attuale del Sempione, ma non contiene alcun precetto di collocare questo *tramway* entro un prossimo o sia pur lontano avvenire.

Quest'avvertenza diè luogo ad alcune discussioni nel seno della Commissione, la quale avrebbe pur desiderato che dopo un certo numero d'anni e quando gli affari della Compagnia risultassero prosperi e bene avviati, dovesse ella avvisare al passaggio del Sempione col mezzo di un *tramway*, o quanto meno si dichiarasse libero ad altra compagnia di attendere a quest'opera con mezzi proprii, ove la società concessionaria della strada ferrata non credesse di suo interesse di provvedere. Non ha creduto tuttavia di dover proporre una variazione a questo articolo 21 od altro qual sia della convenzione provvisoria, convinta qual è che allorquando il signor ministro dei lavori pubblici verrà agli accordi definitivi colla Società *du chemin de fer de l'Italie*, saprà tenere in buon riguardo le esposte considerazioni e provvedere per lo meglio dello Stato e delle provincie direttamente interessate in questa bisogna.

L'articolo 5° offrì materia in alcuni uffizi ad avvertire che l'assegno a provincie di una somma aggiudicata allo Stato in pena di fallite promesse, possa costituire un precedente pericoloso. Risponde a ciò la considerazione che in sostanza lo Stato, senza sottoporsi a vera gravezza, si è costituito mandatario degli interessi di alcune provincie, le quali con offerte spontanee di sussidi manifestarono l'intenso desiderio di possedere anch'esse una linea di strade ferrate. Pare quindi accettabile il partito di assegnare eventualmente alle stesse provincie la somma che giace a deposito, o sia in sollievo delle speranze che andassero fallite, o sia ancora perchè in ogni caso non potrebbe affidarsi la Società di ottenere così agevolmente la restituzione del danaro che sta a deposito nelle casse dello Stato.

L'articolo 4° trovò molta opposizione e negli uffizi e presso

la Commissione. Parve generalmente che l'idea di autorizzare due provincie a contrarre i prestiti di cui potessero abbisognare per sopperire alle spese di loro concorso nella costruzione di questa ferrovia, senz'chè il Parlamento possa giudicare della entità di questi prestiti e dei mezzi che sono in potere di queste provincie, non possa senza pericolo venire adottata. Se il Ministero è chiamato a tutelare gli interessi delle provincie, non è men vero che si può grandemente dubitare se, data l'approvazione generica del potere legislativo, possa nei singoli casi essere paralizzato l'effetto di questa sanzione, mercè l'ingerenza dell'azione governativa che in questi casi non venne giudicata sufficiente ad autorizzare una spesa.

Muovendo alla ricerca di qualche temperamento, la Commissione poté riconoscere che il Consiglio provinciale amministrativo dell'Ossola con suo verbale in data 19 dicembre 1856 già deliberava di voler guarentire alla società imprenditrice la cessione gratuita dei terreni ad occuparsi col tronco da Domodossola al confine della provincia di Pallanza, limitando la spesa occorrente alla somma di lire cento ventimila in totale. Dappoichè questa deliberazione risulta approvata dal Consiglio della divisione di Novara in seduta straordinaria del cinque gennaio successivo, egli pare che al riguardo della provincia dell'Ossola si potrà rimuovere ogni ostacolo, proponendo alla Camera di sanzionare col suo voto le precedenti deliberazioni degli accennati Consigli.

Così ancora la provincia del Chiabese deliberò per mezzo dei suoi legittimi rappresentanti di cedere gratuitamente il suolo che dovrà occupare la strada ferrata sul territorio di quelle provincie, senza limitazione di alcuna somma che si rendesse per ciò necessaria. Senonchè il Consiglio della divisione d'Annecy spiegò bensì il voto favorevole perchè la strada sia condotta attraverso il Chiabese, ma nel difetto di nozioni atte a chiarire l'importo della spesa che dovrebbe essere a carico di quelle provincie, non avendo creduto il Consiglio divisionale di poter apportare un voto definitivo di approvazione, mal si potrebbe far capo dalle deliberazioni prese coi relativi verbali di quei Consigli per determinare la quota di concorso assunta dalla provincia del Chiabese.

In questo stato di cose, e perchè ancora le due provincie sono chiamate nella stessa misura alla partecipazione eventuale della somma posta a deposito dalla Società concessionaria, si convenne che la provincia del Chiabese possa sin d'ora venire autorizzata a sostenere una spesa pari a quella deliberata dalla provincia dell'Ossola, in una somma che sia ristretta a lire cento ventimila. Ed è in questo senso che, assente il Ministero, venne riformato l'articolo 4° del progetto.

Rimane a dire di una petizione presentata alla Camera in nome della Commissione provinciale per la strada ferrata dell'Ossola, e di una seconda sottoscritta da molti proprietari di

(45-A)

fondi costeggianti la strada del Sempione da Arona a Baveno.

Colla prima di queste petizioni vien chiesto il favore del Parlamento sovra il progetto di legge che vennedato in esame alla Commissione, la quale, proponendo alla Camera l'adozione del progetto, estima di avere, in quanto le appartiene, corrisposto all'aspettazione dei petenti, lasciando alla Camera il giudizio finale.

Colla seconda i proprietari anzidetti esprimono il timore che la strada ferrata oggidì in progetto possa essere condotta al di sopra della strada regia del Sempione ed in attiguità alla medesima; perocchè, a loro avviso, quelle proprietà che sono o possono essere destinate ad uso di villeggiature scadrebbero assai dell'attuale valore se le medesime si dovessero dimezzare, e grave offesa verrebbe arrecata ad un tempo all'interesse della stessa provincia. Soggiungendo di poi che questo dubbio bastò ad arrestare i lavori che erano imminenti, chiedono che la nuova ferrovia sia tracciata sulla spiaggia del lago di costa alla strada, o nella posizione possibilmente più alta e più lontana dalla strada attuale, e che in qualunque evento sia fissato breve termine alla società perchè si possa conoscere il definitivo tracciamento della strada.

A quest'ultima domanda dei petenti risponde abbastanza il secondo articolo addizionale della convenzione provvisoria che fissa un termine di mesi tre per sottoporre al Ministero i progetti delle ferrovie. Nel rimanente crede la Commissione di non poter fare di meglio, fuorchè inviare questa petizione, inscritta al n° 6278, al signor Ministro dei lavori pubblici, affinchè nell'approvazione del tracciato definitivo voglia prendere in giusto riguardo la domanda dei petenti.

SARACCO, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

7

Art. 1.

È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate da comprendersi insieme al loro esercizio in una sola concessione:

(A) La linea di congiunzione tra Ginevra e la ferrovia del Vallese passando per Thonon, Evian e St-Gingolph (Chiablese);

(B) La ferrovia da Arona sul Lago Maggiore a Domodossola o Crevola, e l'eventuale suo prolungamento sino a congiungersi colla strada ferrata svizzera della valle del Rodano.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di stipulare coi signori conte Adriano de La Valette — Monternault — Maurizio Claivas — M. Blacque Belair — James Fazy — Achille Morisseau — Albert Lacroix — conte Carlo di Bourmont — il capitolato definitivo di concessione pella costruzione ed esercizio delle due linee summenzionate in base della convenzione provvisoria coi suddetti stipulata il 29 novembre 1856.

Art. 3.

Verificandosi il caso previsto nell'ultimo paragrafo della dichiarazione che precede la convenzione provvisoria, la cauzione di 500,000 lire acquistata di pien diritto e definitivamente all'erario dello Stato, è sin d'ora assegnata in parti eguali alla provincia del Chiabiese ed a quella dell'Ossola per essere impiegata in opere di pubblica utilità proposte dai rispettivi Consigli provinciali, ed in base di progetti approvati dal Governo.

Art. 4.

~~Le provincie dell'Ossola e del Chiabiese sono autorizzate a contrarre i prestiti di cui potranno abbisognare per sopperire alle spese di loro concorso nella costruzione delle ferrovie che attraversano il territorio rispettivo.~~

Tanto per la rateata restituzione di esso, e pel servizio degli interessi, quanto per il caso le suddette due provincie sceglieressero di valersi della sovrimposta pel concorso di cui è caso, potranno vincolare i loro bilanci avvenire eccedendo ove d'uopo il limite della loro imposta ordinaria.

Art. 1.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 2.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 3.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 4.

Le provincie dell'Ossola e del Chiabiese sono autorizzate a contrarre i prestiti di cui potranno abbisognare per sopperire alle spese di loro concorso nella costruzione delle ferrovie che attraversano il territorio rispettivo, in una somma non eccedente le lire centoventimila per ciascuna provincia, ed in conformità, quanto a quella dell'Ossola, delle deliberazioni prese dal Consiglio provinciale dell'Ossola e del Consiglio divisionale di Novara, coi verbali 19 dicembre 1856, e 3 gennaio 1857, che sono perciò approvati.

~~Tanto per la rateata, ecc., il resto come contro.~~

approvato nella seduta del 20. Maggio 1856.

11/2/56

11/11/86

CONVENTION PROVISOIRE

(45)

POUR LES CONCESSIONS

- I. du chemin de fer du Chablais, du Canton de Genève au Canton du Valais.
- II. du chemin de fer du Lac-Majeur, d'Arona à la frontière Suisse.

L'an mil huit cent cinquante-six, le vingt-neuf du mois de novembre;

Entre Son Excellence le Comte de Cavour, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires Etrangères et chargé du portefeuille des Finances, — M. le Chevalier Paleocapa, Ministre des Travaux Publics,

Et M. le Comte Adrien de La Valette, Vice-Président de la Compagnie des Chemins de Fer de la ligne d'Italie par le Simplon, agissant tant en son nom qu'au nom de ses cointéressés MM. Monternault, administrateur de la Compagnie d'Orléans, Maurice Claivas, ancien Président du Conseil d'Etat du Valais, tous deux Administrateurs-Directeurs de la ligne d'Italie; M. Blaque-Belair, Administrateur du chemin de fer de l'Est; MM. James Fazy, Président du Conseil d'Etat de Genève, Achille Morisseau, Albert Lacroix, Administrateur d'Orléans et du Grand-Central, et le Comte Charles de Bourmont, tous quatre Administrateurs des chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, pour lesquels il se porte fort en vertu des pleins-pouvoirs donnés par eux et qui résultent de la délibération du 20 novembre 1856, déposée au Ministère des Travaux Publics.

Tous les Messieurs susdits agissant aussi au nom de la Compagnie anonyme qu'ils s'engagent formellement de constituer dans le délai de six mois à partir de la ratification du présent Traité en base des statuts qui seront préalablement soumis à l'approbation du Gouvernement de Sa Majesté, selon les lois du royaume, et avec obligation de justifier, par telle manière que le Gouvernement jugera convenable, de la souscription de la moitié au moins, soit au *minimum* de 12 millions environ du capital social nécessaire à l'exécution des chemins du Chablais et du Lac-Majeur, d'après le devis ou évaluation qui devra être présenté au Ministère des Travaux Publics dans le délai de trois mois à partir de la signature de la présente Convention.

Faute par les soumissionnaires ci-devant nommés d'avoir constitué régulièrement la Compagnie dans le délai susindiqué et d'avoir justifié de l'existence du capital social pour le montant de 12 millions environ, la présente Convention sera comme non avenue et le cautionnement de 500,000 francs déjà versé sera acquis de plein droit et définitivement au Trésor Public.

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1.

Les chemins de fer qui forment l'objet de la présente Concession provisoire sont :

1° La ligne de jonction entre Genève et le chemin de fer du Valais, passant par Thonon, Évian et St-Gingolph;

2° La ligne de jonction entre le chemin de fer d'Arona au Lac-Majeur et le chemin de la Vallée du Rhône, avec faculté à la Compagnie de s'arrêter à Domodossola ou à Crévola.

Ces deux concessions réunies et formant une seule obligation, sont régies par le même cahier de charges.

ART. 2.

Les Soumissionnaires s'engagent à exécuter et à exploiter à leurs frais, risques et périls, par des moyens et des agents à leur choix, lesdites lignes de chemins de fer et à les terminer de manière à ce que toutes les sections soient praticables dans toutes leurs parties : la ligne d'Arona à Domodossola dans un délai de quatre années ; celle du Chablais dans un délai de cinq années à partir de l'approbation définitive totale ou partielle des projets.

Cependant s'il arrivait que des cas de force majeure produits par des accidents naturels, tels qu'inondations, avalanches, ouragans, incendies, etc., dûment constatés, ou des cas de guerre dans les Etats-Sardes ou pays voisins, vinssent interrompre les travaux et arrêter les versements, le Gouvernement y aura égard par une prolongation équitable de la période accordée pour la construction des chemins.

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas et faire face à tous les événements tant ordinaires qu'extraordinaires sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle est chargée, hormis les cas de guerre sus-énoncés et des troubles politiques qui rendraient impossible la continuation des travaux et l'appel des capitaux. Elle ne pourra non plus prétendre à aucune compensation à quelque titre que ce soit.

ART. 3.

La Compagnie doit fournir tout le capital et supporter toutes les dépenses nécessaires pour l'acquisition des terrains, pour les mouvements de terre et pour les travaux d'art de toute sorte qui constituent le corps des chemins, leurs annexes et dépendances, pour la construction des stations et de tous les autres bâtiments nécessaires à l'exploitation, à la garde et à l'entretien des chemins, de leur matériel fixe et mobile, pour la pose complète de la voie, pour l'approvisionnement de tout le matériel susdit ; pour l'ameublement des stations, pour l'établissement des ateliers ; enfin pour porter les chemins de fer à l'état de perfection exigé pour la mise en exploitation dans toute leur étendue.

Sont de même à la charge de la Compagnie l'acquisition des terrains qui devront être occupés tant par les chemins, que par les édifices et autres ouvrages accessoires ; le paiement de toutes les indemnités pour toutes les occupations temporaires d'autres terrains, les frais de démolitions en tout

ou en partie de maisons ou d'autres bâtiments, ainsi que de tous les dégâts occasionnés d'une manière quelconque aux propriétés et aux récoltes pendantes; les dépenses nécessaires pour maintenir et rétablir les communications, les canaux d'écoulement des campagnes, les canaux d'irrigation, et pour parer à tout dommage et subvenir à toute indemnité quelconque.

(45)

ART. 4.

Pour faire face à ces dépenses, la Compagnie pourra se procurer les fonds nécessaires soit au moyen d'une émission d'actions, soit par la création de titres d'emprunts sans que pourtant ces emprunts puissent avoir lieu avant le versement des trois premiers dixièmes des actions, ni dépasser la moitié des versements déjà opérés par les actionnaires et sans que l'importance totale de ces emprunts puisse jamais être supérieure aux quatre dixièmes du capital intégral.

Toutefois la Compagnie ne pourra faire aucune émission d'actions sans qu'au moment de la souscription il soit fait un premier versement de trois dixièmes du montant de l'action.

Le quatrième dixième sera versé au plus tard dans les dix-huit mois suivants.

Faute par la Compagnie d'avoir fait exécuter ces versements de la manière et dans les délais ci-dessus fixés, le Gouvernement pourra provoquer devant les tribunaux compétents la déchéance de la concession. Si la déchéance est prononcée, le cautionnement et toutes les sommes effectivement dépensées seront acquis de plein droit au trésor.

ART. 5.

La présente concession est faite pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux avec privilège exclusif de toute concession d'autres lignes entre les extrémités des chemins dont il s'agit.

Toutefois est réservé expressément à l'Etat le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer qui s'embrancheraient sur les chemins qui sont l'objet du présent Traité. La Compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage ou frais pour la Compagnie. Elle aura sur toutes les autres Compagnies la préférence à conditions égales pour les concessions desdits embranchements ou prolongements. Le cas échéant, les rapports entre la Compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embranchements ou prolongements formeront l'objet de conventions à stipuler à l'amiable entre les Compagnies, et dans le cas où elles ne parviendraient pas à s'arranger à l'amiable entre elles, le Gouvernement déciderait.

ART. 6.

A toute époque, après l'expiration de 50 ans, à dater du jour de l'ouverture des chemins, le Gouvernement pourra

(45)

12

racheter la concession entière des chemins moyennant l'avis préalable de 18 mois.

Pour régler le prix du rachat, on adoptera les bases posées à l'art. 16 du cahier des charges du chemin de fer *Victor-Emmanuel*.

ART. 7.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie, ainsi qu'il est dit au cahier des charges susdit.

ART. 8.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et les règlements confèrent à l'administration elle-même. En conséquence les dispositions des Patentes royales du 6 avril 1859 pour ce qui concerne surtout les expropriations et les indemnités que la Compagnie devra payer aux propriétaires expropriés, comme aussi les formalités requises pour dégrever les terrains des charges et hypothèques, lui seront applicables.

La Compagnie est aussi autorisée à occuper les terrains nécessaires à la construction soit des routes provisoires destinées au transport des matériaux et à tout autre service relatif à la construction des chemins jusqu'à leur entier achèvement; soit des routes définitives de communications latérales aux chemins de fer.

Seront également applicables aux chemins de fer les dispositions des articles 7, 8 et 6 de l'Edit royal du 8 avril 1847 et celles de l'art. 11 en ce qui concerne les constructions, les plantations et tranchées exécutées depuis que la concession étant devenue définitive, une publication régulière aura fait connaître le tracé des chemins de fer.

ART. 9.

Les deux chemins de fer auront une seule voie sur tous leurs développements, sauf dans les points où des gares devront être établies. Ils seront construits avec toute l'économie conciliable avec les difficultés du terrain, la solidité et la stabilité des ouvrages, la bonté et la sûreté du service de l'exploitation.

Toutes les conditions stipulées dans la concession du *Victor-Emmanuel* aux art. 19, 21, 22, les deux derniers alinéas; 23, 24, les deux derniers alinéas; 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, premier alinéa. et 45 seront appliqués à cette concession.

Le Gouvernement pourra autoriser la Compagnie à établir deux voies si elle le juge nécessaire.

ART. 10.

Pendant la durée des travaux que la Compagnie exécutera par des moyens et des agents à son choix, elle sera soumise au contrôle et à la surveillance du Gouvernement, ayant pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions

du cahier des charges et des décrets ministériels portant approbation des plans de détail et d'exécution de tous les principaux ouvrages et travaux des chemins de fer.

(45)

Les frais de cette surveillance sont à la charge de la Compagnie et le montant en sera fixé au cahier des charges définitif.

ART. 11.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le cahier des charges, il lui est accordé pour la durée de 99 ans, désignée à l'art. 5, l'autorisation de percevoir le prix des transports d'après les tarifs et dans les conditions fixées pour le chemin de fer *Victor-Emmanuel* dans les articles 46, 48, 49, 50.

La Compagnie ne pourra porter aucune modification aux tarifs sans en avoir obtenu l'approbation préalable du Gouvernement.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches.

ART. 12.

Avant la signature des présentes, les concessionnaires devront justifier d'avoir versé dans les caisses de l'Etat, à titre de premier cautionnement, 500 mille francs en inscriptions de rente 3 pour cent (valeur nominale) ou en 3 pour cent (cours d'émission). Le cautionnement pourra aussi être fait en totalité ou en partie en numéraire portant intérêt au profit de la Compagnie à 4 et demi pour cent.

Le montant du cautionnement définitif sera fixé dans le cahier des charges.

Faute par la Compagnie d'avoir fait le cautionnement définitif dans le temps fixé, la concession sera nulle et comme non avenue, et le premier cautionnement sera acquis de plein droit au Trésor public.

ART. 13.

Le dépôt du cautionnement définitif sera restitué par parties de 200,000 francs au fur et à mesure que la Compagnie prouvera avoir exécuté sur les deux lignes des travaux, payés des terrains, ou fait des fournitures de matériaux acceptés par l'Administration pour une somme de 200,000 francs. La restitution des derniers 100,000 francs n'aura lieu que lorsque la Compagnie justifiera avoir réellement dépensé la moitié de la somme portée au devis du projet approuvé.

ART. 14.

La contribution foncière à la charge de la Compagnie sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et par leurs dépendances, et la cote sera la même que celle dont ils étaient auparavant grevés.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation des chemins de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

(45)

14

ART. 15.

Les actes relatifs à l'établissement des chemins de fer et notamment à l'achat et à l'expropriation des terrains nécessaires pour la construction des chemins de fer et de leurs accessoires, seront exempts de tout droit proportionnel d'insinuation (enregistrement) et ne payeront qu'un droit fixe d'un franc.

La Compagnie est autorisée à faire usage dans ses contrats avec les propriétaires d'une formule autographiée ou imprimée sur papier timbré.

ART. 16.

Le Gouvernement abandonne à la Compagnie toutes les grèves, rochers, alluvions et carrières appartenant à l'Etat, sur les bords des lacs, le long du parcours des chemins, ou conquis sur les cours d'eau par les travaux de la Compagnie. Le Gouvernement donne aussi à la Compagnie le droit d'employer les sables, graviers, galets et pierres à la proximité des travaux, mais sans que ces prélèvements puissent nuire en aucune manière aux cours d'eau, aux chemins et aux droits des tiers.

Le Gouvernement abandonne aussi à la Compagnie pour l'exécution du chemin de fer du Chablais les portions de la route royale que la Compagnie pourra utiliser, mais à la charge par elle de maintenir libre et d'entretenir en bon état le chemin sur une largeur de 3 mètres 50.

ART. 17.

Les droits de douane sur les fers, machines, matériaux, instruments exclusivement destinés à la construction du chemin de fer d'Arona à Domodossola, sont fixés à 1 franc le quintal pour les rails, à 0 50 le quintal pour les coussinets, et à 1 fr. pour 0 10 sur la valeur des machines.

L'exemption totale de ces mêmes droits ainsi que le transport à moitié prix sur les chemins de fer appartenant actuellement à l'Etat, est accordé à la Compagnie exclusivement pour les fers, matériaux et matériel fixe et roulant destinés à la construction du chemin de fer du Chablais.

ART. 18.

Le Gouvernement autorise la Compagnie à établir sur les lignes concédées un fil électrique à leur usage aux conditions qui seront indiquées au cahier des charges définitif.

ART. 19.

Un délai d'un an à partir de la ratification de la présente Convention provisoire est accordée aux soumissionnaires pour présenter au Gouvernement les projets définitifs desdits chemins de fer avec toutes les pièces et documents mentionnés à l'art. 2 additionnel; faute de quoi la Compagnie encourra la déchéance de la concession avec la perte d'une somme égale au montant du premier cautionnement, qui restera acquise de plein droit au Trésor public.

ART. 20.

(45)

Si dans le délai de trois mois, à dater de l'approbation intégrale ou partielle des projets des deux lignes et après une mise en demeure notifiée par l'administration dans le courant du deuxième mois qui suivra, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer et de continuer les travaux, la moitié du cautionnement définitif restera acquise de plein droit au trésor public.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge pour les deux concessions mentionnées ci-dessus, dans le délai fixé à l'article 2; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses conditions de son cahier de charges, et sauf, bien entendu, les cas de force majeure mentionnés à l'article 2 et dûment constatés, elle encourra la déchéance et lui seront applicables les mêmes dispositions du cahier des charges du chemin de fer *Victor-Emmanuel*, article 70.

ART. 21.

Le Gouvernement autorise la Compagnie à établir sur la route actuelle du Simplon, provisoirement ou définitivement, au delà de Domodossola jusqu'à la frontière suisse, un *tramway* soit par des rails à niveau destiné à un service de transport par chevaux ou par locomotives, soit par tout autre système de voie analogue, pourvu qu'il soit approuvé par le Gouvernement. La Compagnie est aussi autorisée à faire à ses frais des rectifications de tracé, d'après les projets approuvés par le Gouvernement.

ART. 22.

Dans les cas ci-dessus la Compagnie entretiendra en bon état tant cette partie de chemin dont la jouissance lui est réservée, que le surplus de la route qui reste ouverte au public et sur laquelle la Compagnie pourra, bien entendu, faire usage de son matériel quel qu'il soit.

Elle aura le droit de donner à bail cet entretien et cette exploitation, mais la Compagnie sera toujours responsable vis-à-vis du Gouvernement de l'accomplissement de ses obligations.

ART. 23.

La Compagnie devra laisser à la route ordinaire une largeur d'au moins 3 mètres 50 indépendamment de l'espace occupé par le *tramway* et ses accessoires. Dans les tournants à lacets cette largeur sera portée à 6 mètres 50.

ART. 24.

La Compagnie aura le droit d'occuper, conformément à la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique, du 6 avril 1859, les terrains nécessaires à l'élargissement ou au redressement de la route, ou aux déviations du *tramway*, aux maisons de refuge, de cantonniers, aux stations, le tout suivant les plans approuvés par le Gouvernement.

ART. 25.

La Compagnie aura le droit de couvrir en maçonnerie ou en bois, tout ou partie de son *tramway* et de la route.

(45)

ART. 26.

La Compagnie prenant à sa charge l'entretien de la route sur toute sa largeur à partir du moment qu'elle commencera ses travaux sur ce prolongement, percevra à partir de la même date une subvention annuelle égale à la moyenne des dépenses d'entretien, approvisionnements et réparations de la route royale du Simplon et de ses dépendances, faites depuis Domodossola jusqu'à la frontière suisse pendant ces trois dernières années.

ART. 27.

Sont mis à la disposition de la Compagnie tous les bâtiments appartenant à l'État et propres à servir d'abri aux voyageurs, aux marchandises et aux animaux sur tout le parcours de la route en question, comme les maisons de refuge et terrains y attenants.

ART. 28.

Le Gouvernement cède à la Compagnie tous ses droits pour l'entretien et le débâlement de la route, et il lui abandonne toute l'autorité dont il jouit pour la conservation de ladite route et la protection des voyageurs et du trafic.

Il lui assure en outre le droit de rejeter les neiges hors de la route tout le long de son parcours, sauf indemnité à payer aux tiers.

ART. 29.

Les tarifs exceptionnels que la Compagnie établira pour le parcours du *tramway* de la frontière suisse à Domodossola seront soumis à l'approbation supérieure, et la jouissance exclusive qui lui est réservée sera protégée par des règlements rendus exécutoires par décrets du Gouvernement.

ART. 30.

Malgré l'établissement de ce *tramway*, la Compagnie aura toujours le droit de continuer sa ligne ferrée, à locomotives, de Domodossola à la frontière suisse.

Lorsque cette continuation sera terminée et rendue constamment praticable par les moyens et dans les conditions ordinaires des voies ferrées, et que la jonction à locomotives sera assurée en toutes saisons entre Domodossola et la ligne de la vallée du Rhône, la Compagnie aura le droit de disposer comme elle l'entendra de tout le matériel du *tramway*.

La jouissance et les charges de la route et de ses accessoires mis en état de bonne conservation, retourneront au Gouvernement sans indemnité de part ni d'autre.

ART. 31.

La concession du *tramway* est faite à la Compagnie pour la même durée que les chemins de fer du Chablais et du Lac-Majeur.

ART. 32.

Toutes les clauses relatives à la livraison de la ligne et à son entretien, au transport des voyageurs, des commissaires du Gouvernement, des militaires et des prisonniers, au tarif des marchandises, des objets appartenant à la régie doma-

niale, aux lignes télégraphiques, au service des postes, à l'élection de domicile, seront rédigés dans le cahier des charges définitif; et pour tout ce qui n'est point déjà prévu dans la présente concession provisoire, sur les bases de celui du chemin de fer *Fictor-Emmanuel*, toutefois avec les modifications spéciales que nécessitent les chemins du Chablais et du Lac-Majeur au Simplon, et qui seront arrêtées ultérieurement entre le Gouvernement et les représentants de la Compagnie dans le cahier des charges susdit.

ART. 53.

La jonction à Arona avec le chemin de fer de l'État et toutes les conditions relatives soit au service cumulatif, soit à l'ampliation ou changement qui seraient nécessaires à la station d'Arona, seront réglées dans le cahier des charges définitif.

ART. 54.

La concession des chemins de fer dont il s'agit dans la présente convention provisoire ne sera valable et définitive que moyennant la sanction législative.

Articles additionnels.

ART. 1.

Le Gouvernement de S. M. représenté par S. E. le comte de Cavour, président du Conseil des ministres, ministre des affaires étrangères et chargé du portefeuille des finances, et monsieur le chevalier Paleocapa, ministre des travaux publics, s'engage à stipuler avec la Compagnie dûment et légalement représentée par ses fondés de pouvoirs, le cahier des charges définitif des concessions en base de la présente convention provisoire, et d'en provoquer l'approbation auprès du Parlement, ainsi que la sanction royale.

Il est cependant convenu que si le Parlement n'accordait pas cette concession, ou s'il en changeait les conditions de manière à ce que la Compagnie ne trouvant plus sa convenance vint à se retirer, elle n'aurait le droit de réclamer que la restitution de son cautionnement, et ne pourrait prétendre à une indemnité quelconque, sous quelque prétexte, titre ou raison que ce soit.

ART. 2.

Les avants-projets des deux chemins que la Compagnie devra présenter simultanément au Ministère des travaux publics dans le délai de trois mois fixé à l'article précédent avec le devis susmentionné, seront composés :

D'un plan général d'1 à 50,000 et sur une largeur d'au moins 10 kilomètres et d'un profil longitudinal sur toute l'étendue de la ligne.

Le profil général pourra sur la demande de la Compagnie être extrait de la carte de l'*État-Major sarde*. On tracera le chemin sur ce plan, et on y indiquera l'emplacement des stations et des principaux ouvrages d'art.

(45)

18

Les projets définitifs des deux lignes que la Compagnie devra présenter au Ministère des travaux publics dans le terme fixé à l'art. 19, seront composés :

1° D'un plan général sur une plus grande échelle, divisée en sections ;

2° Du plan parcellaire qui doit servir aux publications voulues par les Patentes royales du 6 avril 1839 relativement aux expropriations des terrains ;

3° Du profil général des chemins de fer et des sections transversales faites sur les principaux points où les conditions de terrains diffèrent notablement les unes des autres ;

4° Des dessins des principaux ouvrages d'art représentant les seules indications nécessaires à donner une idée précise de ces mêmes ouvrages.

Toutefois le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger, après l'approbation générale du projet, la production des plans exécutifs de détail des ouvrages les plus importants, pour y donner sa sanction avant qu'ils soient mis en exécution ;

5° Du plan des stations et les dessins des bâtiments y relatifs ;

6° Du mètre approximatif et sommaire des déblais et remblais et des ouvrages d'art ;

7° D'une évaluation détaillée de tous les travaux ;

8° D'un tableau de tout le matériel fixe nécessaire soit à la pose de la voie, y compris les gares d'évitement, soit aux stations et au *tramway* du Simplon ;

9° D'un tableau de tout le matériel mobile dont la Compagnie devra pourvoir les chemins pour leur complète et régulière exploitation.

Ces projets devront, en général, être fournis de tous les détails graphiques, descriptifs et d'expertise qui sont indispensables pour baser un examen sérieux des projets et pour reconnaître d'une manière suffisamment exacte le prix de revient des chemins de fer pourvus de tout ce qui est nécessaire à leur exploitation.

Fait double à Turin, le jour, mois et an que dessus.

Le Président du Conseil des Ministres,
Ministre des Affaires Étrangères,
chargé du Ministère des Finances.

Signé : A. DE LA VALETTE.

Signé : C. CAVOUR.

Le Ministre des Travaux Publics.

Signé : PALEOCAPA.

Le Chef du Cabinet
au Ministère des Travaux Publics.
Signé : J.-M. REGIS.

Pour copie conforme
J.-M. REGIS.

Approvato dalla Camera dei 26. 1. 1899. 1896.

Pellegrini

1
12/12/1857

SESSIONE 1857

N° 45-c

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE
composta dei Deputati

BIANCHETTI, GUILLET, GIOVANOLA, SARAËCO, MARTELLI,
BENINTENDI, FARINA P.

sul progetto di legge modificato dal Senato del Regno
e ripresentato alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici

(PALEOGAPA)

nella tornata del 18 maggio 1857

Concessione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabiese.

Tornata del 29 maggio 1857

SIGNORI.

La Compagnia che intende alla costruzione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabiese ha creduto che la disposizione contenuta nell'articolo 4° del progetto di legge approvato nella seduta del 26 aprile dovesse limitare l'azione della provincia del Chiabiese, quando avvisi a rendere la sua finale deliberazione circa i sussidi che vuole accordare alla Compagnia concessionaria di questa intrapresa. Il signor ministro dei lavori pubblici, mosso certamente dal desiderio di appianare qualsivoglia difficoltà che possa recare nocimento all'esecuzione di queste opere, stimò di poter condiscendere alle istanze della Compagnia, la quale dimostrò il desiderio che il citato articolo venisse altrimenti formulato, e propose quindi al Senato del regno quella nuova redazione che ottenne i suffragi di quell'onorando consesso.

Quest'è la sola modificazione introdotta nel mentovato progetto di legge; e par quindi ufficio speciale della vostra Commissione prendere ad esame i termini dell'articolo 4° siccome venne adottato dal Senato del regno.

A dir vero la clausola introdotta nel progetto non era tale.

(45-c)

per avviso della Commissione, che potesse ingenerare il sospetto e giustificare il timore che la provincia del Chiabiese non potesse consentire in altri sussidi per i quali si richiedesse una spesa superiore alle lire 120,000.

Convien ricordare che questa provincia aveva contratto bensì un impegno morale rispetto alla Società, al quale non vorrà certamente mentire in qualsivoglia contingenza; ma nessuna deliberazione precisa e formale stava sottoposta al Parlamento perchè a termini di legge dovesse apportare sopra di essa un voto di approvazione. Poichè il partito a cui si era appigliato il Ministero poteva condurre in pericolose conseguenze, parve consentaneo all'interesse della provincia e della Società imprenditrice che la facoltà chiesta ed accordata alla provincia dell'Ossola venisse intanto estesa nella stessa misura a quella del Chiabiese: ciò che non poteva essere di ostacolo a che la provincia del Chiabiese prendesse a questo riguardo quelle deliberazioni che importassero maggiori sacrifici, salva in tal caso l'azione del Parlamento chiamato a far giudizio se la maggiore offerta stesse in ragione dei mezzi e della importanza dell'opera che si vuole sussidiare.

Quest'era d'altronde il pensiero della Commissione, e se alcun dubbio rimaneva, le espressioni contenute nella precedente relazione pareano tali da rassicurare pienamente la Compagnia concessionaria.

Premesse queste avvertenze a fine di spiegare il vero significato dell'art. 4º, che introdotto dalla Commissione ed accettato dalla Camera avea ricevuto l'unanime suffragio dell'ufficio centrale del Senato, rimane ad esaminare se occorran speciali considerazioni perchè il potere legislativo debba in questa circostanza trasferire nel Governo l'esercizio di una facoltà che gli è attribuita dall'art. 229 della legge 7 ottobre 1848. In massima questa delegazione di poteri è sempre pericolosa, nè dovrebbe mai essere consentita, se ragioni d'opportunità non consigliassero talvolta di declinare da questo principio.

Movendo da questo riflesso, la vostra Commissione ha dovuto considerare che nella prossima sessione ordinaria dei Consigli amministrativi delle provincie e delle divisioni, vorranno certamente quello provinciale del Chiabiese ed il divisionale d'Annecy prendere deliberazioni circa i sussidi che la provincia del Chiabiese addito di voler accordare alla Società concessionaria delle anzidette ferrovie.

Importando grandemente a questa Compagnia che tali deliberazioni ricevano senza molto ritardo la sanzione legale, acciocchè possa essa conoscere il montare dei sussidi sopra dei quali può fare sicuro assegnamento, sembra consentaneo all'interesse medesimo delle provincie, le quali sentiranno un diretto vantaggio dalla costruzione di queste ferrovie, che sia tolto di mezzo ogni ostacolo che potrebbe rallentare l'azione della Società nella importante operazione della ricerca del capitale sociale.

Or come la sessione del Parlamento volge al suo termine, e si può facilmente presumere che si dimostri l'urgenza di provvedere, la Commissione venne nell'avviso che si possa accordare al Governo la facoltà di approvare per delegazione quelle deliberazioni che importeranno promesse di sussidi a carico della provincia del Chiabrese. 45-61

Fidenti perciò che il Ministero userà convenevolmente di questa attribuzione di poteri, abbiamo l'onore di proporvi che vogliate adottare il progetto di legge colla modificazione suggerita dal Ministero ed accolta dal Senato del regno.

SARACCO, *relatore.*

~~PROGETTO DI LEGGE~~

~~ADOSSATO DAL SENATO DEL REGNO~~

Art. 1.

È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate da comprendersi insieme al loro esercizio in una sola concessione.

A) La linea di congiunzione tra Ginevra e la ferrovia del Vallese passando per Thonon, Evian e Saint-Gingolph (Chiabese);

B) La ferrovia da Arona sul Lago Maggiore a Domodossola o Crevola, e l'eventuale suo prolungamento sino al congiungersi colla strada ferrata svizzera della valle del Rodano.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di stipulare coi signori conte Adriano de La Valette — Monternault — Maurizio Claivas — M. Blaque-Belair — James Fazy — Achille Morisseau — Albert Lacroix — conte Carlo di Bourmont — il capitolato definitivo di concessione per la costruzione ed esercizio delle due linee summenzionate in base della convenzione provvisoria coi suddetti stipulata il 29 novembre 1856.

Art. 5.

Verificandosi il caso previsto nell'ultimo paragrafo della dichiarazione che precede la convenzione provvisoria, la cauzione di 20,000 lire, acquistata di pien diritto e definitivamente all'erario dello Stato, è sin d'ora assegnata in parti eguali alla provincia del Chiabese ed a quella dell'Ossola per essere impiegata in opere di pubblica utilità proposte dai rispettivi Consigli provinciali, ed in base di progetti approvati dal Governo.

Art. 4.

La provincia dell'Ossola è autorizzata a contrarre i prestiti di cui potrà abbisognare per sopperire alla spesa di concorso nella costruzione della ferrovia che attraversa quel territorio a seconda delle deliberazioni prese da quel Consiglio provinciale e dal Consiglio divisionale di Novara coi verbali 19 dicembre 1856 e 3 gennaio 1857, che sono perciò approvati.

È fatta facoltà al Governo di approvare con decreto reale le deliberazioni dei Consigli provinciale del Chiabese e divisionale d'Annecy per concorrere nella costruzione della ferrovia stessa nel territorio di quella provincia, e di autorizzare i prestiti che potranno perciò occorrere.

Tanto per la rateata restituzione dei prestiti sovraccennati e pel servizio degli interessi relativi, quanto per il caso le suddette provincie sceglieressero di valersi della sovrimposta pel concorso di cui è caso, potranno vincolare i loro bilanci avvenire, eccedendo, ove d'uopo, il limite della loro imposta ordinaria.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella seduta del 9. giugno 1857.

Villate