

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale ed è incaricato di discutere il quiin annesso progetto di legge di concessione di una strada ferrata che metta in comunicazione Savona con Corsica per Bra e Camagna.

[Signature]

[Signature]

4
Progetto di Legge

Vittorio Emanuele

Art. 1° È approvata a favore
+ Vittorio di Combert e compagni
la concessione di una
strada ferrata da
Savona a Gorino

Art. 2° Questa concessione è fatta
sotto l'operanza delle
clausole e condizioni
esposte nel Capitolato
annesso alla presente legge.

Art. 3° Il Ministro segretario
di Stato per i Lavori pubblici
e quello delle Finanze sono
incaricati ciascuno nella parte
che lo concerne della esecuzione
della presente legge, che
sarà registrata al Controllo
Generale pubblicata ed inserita
nella raccolta degli Atti del
Governo.

Relazione alla Camera
 sul presentamento del Capitolato di
 concessione della linea da Genova
 a Torino per Bra e Cuneo

presente di: Ministri delle Finanze
 e di Lavori pubblici
 nelle tornate del 16 giugno 1858.

Compiuta l'annata finita
 in Torino e Genova

Quando il Parlamento mandava coll'Art.º 3.º della Legge 13. Luglio 1857 al Ministero di presentarsi nell'attuale sessione un progetto di legge per l'aperta d'una seconda linea ferrata che metta in comunicazione le Province interne dello Stato colla linea del Faro al confine. Modenesi, avendosi undici distinte domande e talune corredate di progetti di Strade dirette dal mare al Piemonte.

Per meglio discernere per tante, e sì svariate idee di nuove comunicazioni quale si meritasse la preferenza il Ministero ha nominata una Commissione composta d'uomini distinti per cognizioni economiche e tecniche col mandato di esaminare quale fra le proposte linee corrispondesse al concetto dal Parlamento espresso col citato art.º di Legge.

La Camera già conosce il pregiato ed elaborato rapporto della Commissione che corrispose all'aspettativa che meritamente se ne aveva. E fra, poste in disparità, quelle fra le dette linee che non tenderebbero ad aprire una comunicazione tra il litorale e le Province interne, e quelle altresì che mentre meglio d'ogni altra servirebbero a tale scopo, come sono le linee ideate tra Cuneo e Nizza, poichè la straordinaria difficoltà del terreno Piemontese l'esecuzione di tali linee se non impossibile, certo si di minima attuale probabilità, e d'un effetto molto al disotto delle

immense spese di costo, parte la Commissione particolare
investigazioni sulle linee intermedie, quelle cioè che fan-
no capo a P. Sarno, Orsogna, Albenza, e Sorona.

Da questo esame risulta preferibile l'ul-
tima di dette linee, sia perche, se colla medesima non si
provvede ad una minore popolazione che non colla linea
di Albenza, si ha pero, ^{1.º capo} un Porto, e si ha per la medesi-
ma un offerta di chi ne riparte l'immediata esecuzione.

Questa linea dovendo venire direttamente a
Gorino per Cava, ^{CARRU} Dogliani, Camagnola Tavernucchi
in questo punto la linea di Cuneo e vi correbbe parallela
sino al suo termine, e perciò la Commissione penso pure
in questo caso dovuta un'indennità alla Società della linea
di Cuneo.

Il Ministero riceve interamente il sa-
vio parere della Commissione sia nel dare la preferenza
alla linea di Sorona, sia nel riconoscere le ragioni di
indennità della Società di Cuneo che emanano da un
atto sanzionato dal Parlamento e che nell'interesse
generale del credito dovesi anche rispettare.

In questo secondo oggetto di grandissima
conseguenza, non tanto per l'interesse privato quanto
per quello generale, non disinnolando il Ministero
le molteplici difficilissime questioni che non manchereb-
bero di elevarsi nella discussione dell'indennità dovuta
alla Società di Cuneo quando si adottasse la linea diretta
da Sorona a Gorino, e vedendo anche, secondo il pa-
re della Commissione, molto dubbioso l'avantaggio
della comunicazione diretta, credette miglior partito ri-
nunciare facendo che la linea di Sorona si congiunga
con quella di Cuneo. Così mentre sono conservati i
diritti della medesima, si risparmiava un capitale non
indifferente nella costruzione d'una linea parallela;

che non avrebbe per se stessa un grande movimento e succumberebbe quello già all' altra acquistata.

Pareva quindi che il punto più opportuno di congiunzione delle due linee sarebbe Tossano perchè in tal modo la provincia superiore del Piemonte ottiene il suo più breve e meno costoso comunicazione col mare, cui non sarà così facile di provvedere con tronchi laterali, sia perchè colla unione a Tossano si ^{avrebbe} ~~ottenere~~ maggior risparmio di spesa, ^{obbligandosi} ~~obbligandosi~~ una più lunga tratta della linea di Cuneo la cui Società offeriva per questa combinazione l'ingrazia somma di quattro milioni; ^{obbligandosi} ~~obbligandosi~~ ancora di ^{avvicinarsi} ~~avvicinarsi~~ della piccola linea di Bra, e di prolungarla verso Alba.

Ma l'unico convenientemente disposto ad appurare l'immediata esecuzione della linea di Pavona non trovando di sua convenienza l'unione delle due linee a Tossano, pur non rimandare a più lontano ed incerto evento la concezione della seconda comunicazione col litorale voluta dal Parlamento, il ^{competente} ~~Ministro~~ ha accettato che la nuova linea si congiunga a Camagnuola con quella di Cuneo.

Se il Capitolato di concezione di questa linea all' art. 59. si è provveduto il caso di consistente unione di nuove ferrovie, e fu già ⁱⁿ appoggio dello stesso art. 59. che fu ^{già} ~~già~~ congiunta a Cavallerma-ggiore la strada ferrata di Bra.

Con questa combinazione mentre si rispettano i diritti acquistati non si levano le provi-sioni, qualunque abbia ad essere ^{il risultato}, di quelli che appoggiano a che la nuova comunicazione dal Piemonte al litorale debba essere più breve di quella già esistente lungo di Piemonte 114. mentre la nuova linea da Pavona a Genova per Camagnuola sarà di

Kilometri 115. salvo sempre il risultato delle
pendenze.

Quindi in esecuzione del citato art.º di
legge il Ministero presenta all'approvazione della
Camera il Capitolato di conceSSIONE della nuova linea
che partendo da Savona arriverà per ^{Carra} Carra, ^{Dagliani} Dagliani, Bra,
Carmagnola a Ivrea percorrendo da Carmagnola a
Griffarello la linea di Cuneo e quella dello Stato dal
detto ultimo punto a Ivrea.

Delle disposizioni generali di questo
Capitolato si comprenderò le norme di servizio sulla linea
Cuneo e su quella dello Stato in conformità del Capitolato
di Cuneo, e delle convenzioni intese tra la stessa Società e
l'amministrazione; si è mantenuto per le provvidenze di
Savona il pedaggio sulla linea dello Stato nella quota me-
diana già adottata per la linea di Cuneo, ne' vederà
questo di trattare la nuova linea diversamente da quella
di Cuneo, eguale dunque si offre nel compenso della nuova
linea dovuta per l'uso della Regione di Ivrea.

Ha anche previsto a che il concessionario
mantenga i diritti della Società di Bra acquisiti colla sua
linea concessionaria.

Per quanto ai favori che pur vogliono
dal Governo concedere per l'aperta di nuove ferrovie qual
compenso degli vantaggi indotti che le medesime appor-
tano allo Stato il Ministero non dimentica lo stato delle
nostre Finanze e mentre non esito a rinunciare ai diritti
di dogana per l'importazione dei materiali e macchine, ed
andare la tassa per il transito di tali oggetti sulla ferrovia di

oro di metalli, ^{ferro} ferro, e ad altre o terreni domaniali che potessero venir ve-
ste derivazioni separate nelle opere da eseguirsi, non che le miniere di fosfori,
Sai Larrea, e ^{che in tutte le concessioni vengono considerate qual premio.} che in tutte le concessioni vengono considerate qual premio.
peini che ve-
nifero o se pro- ^{Dalle opere che si eseguono, concede solamente il sussidio} Dalle opere che si eseguono, concede solamente il sussidio

di quattro milioni da pagarsi in otto rate a partire dal
primo anno d'esercizio di tutta la strada. ^{Sen} ~~Il~~ ^{lo} ~~compreso~~ ^{lo} ~~di questo~~ ^{lo} ~~supplimento~~ ^{lo} ~~lo Stato~~, nell'ammontare della
spesa di manutenzione della strada Nazionale da Ferrara
a Parma, del trasporto gratuito dei pinguini Postali e della
riduzione di tariffa pel trasporto dei generi di privata
demerale, dei militari, dei detenuti e degli indigenti.

Si obbligo ancora il Ministero ad autorizzare
i premi in denaro od in cessione di terreni dai corpi
moralmente interessati per una somma non maggiore di
due milioni.

Chi voglia considerare l'entità della
spesa della nuova linea nella cui esecuzione prevedono ne
sparsi sei anni, chi voglia prendere ad esame il quadro
non molto lusinghiero, dalla lodata Commissione fatto
sui proventi probabili di questa nuova linea non tro-
vera per certo troppo largo il Ministero nei concetti fa-
vori.

Le altre disposizioni del Capitolato, riguar-
danti le regole tecniche di costruzione e di esercizio, i casi di
decadenza o di riscatto, le tariffe, e la sorveglianza
Governativa, sono identiche alle condizioni inserite in
altri consimili Capitolati già dalla Camera approvati.
E avve il Ministero si lusinga che anche questo otter-
rà la sua approvazione e che avrà così il Ministero
adempito al compito impostogli coll' Art. 3.º della
Legge 13. Luglio 1857.

Capitolato di concessione inteso fra il Signor Vittorio
Gambart e Comp. e i Signori Ministri delle Finanze e dei
Lavori pubblici per la costruzione e l'esercizio di una
Strada ferrata da Savona a Torino per Carmagnola

Paragrafo 1.^{mo}

Argomento della Concessione

Articolo 1.^o Il Signor ^{Vittorio} Gambart e Compagnia

Si obbliga di costruire ed eseguire a
sua spesa, rischio, e periglio una strada
ferrata ed un solo binario, che metta
in comunicazione Savona con Torino,
per Bra e Carmagnola, sotto le condizio-
ni e norme espresse nei seguenti articoli:

Articolo 2.^o La Strada tra Savona
e Carmagnola sarà costrutta secondo
il progetto di massima del ^{ingegnere} Peyron ^{stabilì}

stabilito dal Ministero di Lavori pubblici
e approvato nella deliberazione del Consiglio
Superiore delle Strade ferrate dell'12
Giugno 1856 redatto dal Ministero di Lavori
pubblici.

Articolo 3.^o A Carmagnola la
Strada si congiungerà con quella di
Cuneo, rettificando a carico della Conces-
sionaria tutte le spese di tale congiun-
zione, e quella anche per ampliamento
dell'area della Stazione e dei locali

363

necessari al servizio della nuova linea
tra Carmagnola e Suvona

In capo di cuiuso tra il Concessionario
e la Società della Strada ferrata di Cuneo
sul modo di regolare il servizio nella detta
Stazione, la questione sarà definita
dal Ministero ~~dei Lavori Pubblici~~
dei Lavori Pubblici

Tra Carmagnola e Torino il servizio
della nuova linea si farà a tenore dello
articolo 59 del Capitolato approvato
colla legge 9 Luglio 1850 -

Del tratto di percorso sulla linea
dello Stato da Pruffarello a Torino
si pagherà il pedaggio al Governo
del 10 per cento a tenore dell'articolo
1° della Convenzione approvata colla
legge 5 Maggio 1852

Nella stazione di Torino il servizio
sarà eseguito dall'Amministrazione
dei Lavori pubblici sulle norme
convenute colla Società della ferrovia
di Cuneo nella convenzione 4 Feb-
braio 1858 -

e coll'annuo corrispettivo di Lire quindici
mila da pagarsi dall'Concessionario

Articolo 4.° Qualora unigi a
risono scarsi non potersi fare un comodo
servizio tra Carmagnola e Torino

3

Sia per aumento del movimento, sia per
divergenza tra le due Compagnie
concessionarie delle due linee, il Governo
potrà concedere la prosecuzione della
linea di Savona da Carinagnola a
Corino per Carignano, salvo però
ogni diritto di indennità alla Società
di Anno a tenore dell' articolo 59

della Società Capito luto approvato
colla legge 9 luglio 1850
Articolo 5.°

Il Concessionario
si obbliga di tacitare la Società
della linea da Casellermaggiore
a Bra d'ogni ragione d'indennità
e diritto che alla medesima possa
competere, in seguito della legge
11 luglio 1852, e di tenere riservato
il Governo da ogni pretesa della
ditta Società.

Articolo 6.° La strada da
Savona a Carinagnola dovrà
essere compiuta e messa in istato
di essere aperta all'esercizio pubblico
fra sei anni dal giorno della
pubblicazione della legge di
concessione.

Articolo 7.° È riservata al Con-
cessionario la facoltà di cedere
ad una Società Anonima
tutti i diritti ed obblighi ad esso
Spittanti e Dipendenti dalla
ottenuta concessione a quei patti

33

e condizioni che saranno stipu-
late nell'atto di costituzione di
questa Società, la quale dovrà
essere costituita secondo le leggi
dello Stato, e con quel capitale
e numero di azioni che sarà deter-
minato d'accordo col Governo

Paragrafo II

Tracciato, pendenza e colloca-
mento delle stazioni e fermate

Articolo 8.° Per strada par-
tendo da Savona proseguirà la linea
indicata nel suddetto progetto del
l'Ingegnere Peyron toccando i
punti di Ceva, Carri, Bra
e Carmagnola

Articolo 9. Al progetto come sopra
approvato della linea da Savona a
Torino per Carmagnola potranno il
concessionario chiedere d'introdurre alcune
modificazioni in punti speciali senza
alterare l'andamento generale della linea,
le quali però non potranno rendersi esecutorie,
se non dopo l'approvazione formale del
Ministero di Lavori pubblici.

Articolo 10. Nell'atto del definitivo
tracciamento sul terreno e nel procedere
alla esecuzione potranno insinuarsi
introdotti nei progetti della linea da

Savona a Torino per Carmagnola,
previo consenso del Ministero di Lavori
pubblici, modificazioni parziali che non
si scostino più di cinquante metri
dall'una o dall'altra parte della
linea primitivamente approvata;
ma in nessun caso si potranno intro-
durre curve di raggio minore di quattro-
cento metri; né cambiare la livellazione
in modo che s'introduca sulla linea,
pendenze maggiori di quelle assegnate
nei progetti approvati.

Articolo 11. Le linee di ferrovia
che nelle Stazioni sono destinate alle
manovre di convogli saranno possibil-
mente orizzontali, e non potranno in
nessun caso avere pendenze che eccedano
il due e mezzo per mille.

Art. 12. Oltre alle Stazioni di Bra, Ceva
e Savona saranno lungo la linea sta-
bilita Stazioni o fermate nei centri
principali di popolazioni toccate
dalla ferrovia o vicine alla stessa, ed in
quei punti a cui mettano importanti
strade commerciali; e queste Stazioni
saranno divise in classi secondo la
loro importanza.

Articolo 13. Nella presentazione
per l'approvazione del piano parcellario
e del profilo longitudinale, su cui sarà
tracciata la linea definitiva della
strada e la sua altimetria saranno
positivamente indicati i siti di dette
Stazioni, i quali per essere riconosciuti
definitivi avranno però l'uso della

3

approvazione del Ministero.
Tra l'oro e Carmagnola la
Società della ferrovia di Savoia non
potrà stabilire Stazioni che sieno ad
una distanza minore di quattro chilo-
metri dalla linea di Cuneo, a meno di
una intelligenza relativa tra le due
Società.

Paragrafo III.

Norme per la costruzione del corpo
stradale, delle opere d'arte e dei
fabbricati.

Articolo 14. La strada sarà costrutta
con un solo binario di rotaie, coi rad-
doppiamenti puri che faranno rimpiazzati
mezzeri nelle Stazioni, nelle quali i
binarii medesimi saranno moltiplicati
e sviluppate secondo che lo possa esi-
gere l'importanza della Stazione,
ed il pronto, sicuro e completo servizio
dei viaggiatori e delle merci.

Articolo 15. La larghezza della
strada al livello cui va imposta la mag-
giorata libera sarà di metri cinque
centimetri cinquanta.

Sarà pure in facoltà del concessionario
di dare tanto all'intera linea come ai
tratti parziali della medesima la lar-
ghezza mezzaria per l' collocamento del
doppio binario.

Articolo 16. La larghezza del fondo
delle trincee sarà tale che, oltre alla
sede stradale vi sia sito da praticarsi
da ciascuna parte un foglio di non

3
3
3

minor larghezza di novanta Centimetri.

Sarà esigendo menita di fossi la Strada fuori dalle trincee da ungue la sede della massciata si elevi meno di Centimetri iniquanta sopra il terreno latitante, in modo che tali fossi non impediscano od attornino l'irrigazione dei fondi.

Articolo 17. Le scarpe non potranno avere pendenza minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati. Nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno. Dove però la natura delle terre, o la notevole attornia dei rilevati o delle trincee richieda una Scarpa maggiore onde ottenere la necessaria Stabilità si dovrà procurare la

Quando però le trincee si dovranno aprire in massi di roccia, o pudinghi, per cui non vi sia pericolo di frane, la trincea si potrà eseguire senza scarpe; ma in tal caso le teste delle trincee dovranno essere provvedute d'un fossato che raccolga le acque e non le lasci cadere nella trincea.

Articolo 18. I ponti saranno costrutti in muratura od in ferro. Per eccezione saranno tollerati ponti con travate di legno per le luci non maggiori di cinque metri; ma per sempre con cosce di struttura murata e con pile di muro, o di cilindri vuoti di ferro fuso murati nel terreno. In ogni caso

purò la struttura delle travate di legno
dovrà essere disposta in tale guisa, che
si possa praticarvi le necessarie ripara-
zioni senza interrompere i passaggi
dei convogli.

Articolo 19. La luce netta del
ponte e l'attorno degli archi e delle
travate al disopra delle acque
saranno determinate in modo da
assicurare il libero deflusso delle piene
maggiori; ed il concessionario dovranno
inoltre provvedere a tutte le opere
necessarie ad ottenere questo scopo e
a difendere la strada ferrata contro
le invasioni del fiume.

Articolo 20. Le gallerie avranno
la larghezza di metri cinque fra i
piedritti a livello dei regoli; e l'asse
delle medesime dovrà coincidere
con quello della via. L'attorno
sotto la chiave di volta delle gallerie
sarà almeno di metri cinque. Quin-
dici metri cinquanta misurati al livello
superiore dei regoli.

Nel caso che la natura della
roccia, pendio, o terra in cui si
dovranno aprire le gallerie presentassero
pericoli di caduta di massi, di frane
o di filtrazioni di acque, il concessionario
sarà tenuto a prevenirne e
contenerne le conseguenze con un
solido rivestimento.

Articolo 21. Dovranno il con-
cessionario ristabilire il libero corso
e scolo di quelle acque, le cui condotte

o naturali od artificiali fossero inter-
rotti o pregiudicati dalle opere della
ferrovia, e sue dipendenze, a meno
che gli interessati non vi rinunziero.

Articolo 22. Quando l'esecuzione
dei lavori della strada ferrata
esige l'intervento di qualunque
prediletta comunicazione, ciò non
potrà farsi, senza avere prima
provveduto con passaggi proprii,
riservati sufficienti per comodo e
sicurezza dal Commissario del
Governò. Le comunicazioni
stabilite dovranno essere ristabilite
al più presto possibile, e collaudate
dal Commissario medesimo, prima
di essere aperte all'uso cui sono
destinate.

Articolo 23. Per la continuità delle
comunicazioni laterali saranno
concessi passaggi a livello, i quali
dovranno essere muniti di cancelli
o di barriere con estese di ferro.

Dovranno però il concessionario
limitare il numero di questi passaggi
a livello, stabilendoli alla maggiore
distanza possibile, mediante cui
laterali ed accordi cogli interessati.
In ogni caso la distanza fra i passag-
gi a livello non potrà mai essere
minore di metri 1800. ottocento //

Per le strade nazionali la lar-
gezza libera del passaggio non farà
minore di metri otto; per le strade
provinciali di metri sei; per le comu-
nali ed altre di metri cinque o quattro

11-11 eccettuati quelli in vicinanza delle stazioni.

secondo la loro importanza

Articolo 24. Nei siti, in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale, che consenta con una moderata spesa di procurare la traversata con cavalcavia, o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso la larghezza dei passaggi a conservarsi sarà per le strade nazionali di metri otto, per le provinciali di metri sei, e per le altre di metri cinque o quattro, secondo la maggiore o minore loro importanza.

L'attorno alla chiave di viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata, non potrà essere minore di cinque metri; se però il viadotto e l'abitato con palo orizzontale, tale attorno potrà ridursi a metri quattro e cinquanta.

Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'attorno della chiave del viotto, o quella del palo o orizzontale soprastanti non potrà essere minore di metri quattro e cinquanta.

Articolo 25. Nei siti in cui la superficie naturale del terreno, od il piano delle strade ^{ordinarie} (intersecate) hanno rispetto alla strada ferrata una differenza di livello non sufficiente, o che per altra causa non consenta praticarsi di fatto via a cavalcavia o di darvi

cuogo ai paffaggi a livello, mediant
rampa d'inclinazione più o meno
dole, fecondo la importanza e le
più cure delle strade esistenti.

Le parti riatrate ad abba-
fate di tali strade faranno confo l'fate
con mafficiata di buoni materiali,
in relazione allo ftoato di tronchi
contornativi delle strade medefime
Articolo 26. Si dovranno costruire
e collocare capi cantoniere in tale
numero che ne fia una almeno
ad ogni mille duecento a mille
quattrocento metri di strada in
linea retta, e non più diftanti di
mille metri circa nelle curve.

Articolo 27. Saranno etiandio
coftrutti capelli di guardia e ufcoli
di paffaggi a livello, fempreche
non poffano adattarfi a tale ufo
"le capi cantoniere"

Articolo 28. Le ftrazioni
dovranno, fecondo la loro maggiore
o minore importanza, effe provvedute
di quelle fabbriche e ftabilimenti nece-
ffari, che l'interefe della linea e
il buon fervizio della strada ferrata
esigono.

Articolo 29. La ferrovia farà
chiusa e feparata dalle proprietà limi-
tate con liji d'acqua o di bianco
gipfo.

Articolo 30. Per tutte le opere
principali d'arte, eivè per ponti fui
fiumi e torrenti, ed in generale per

tutti i ponti, la cui luce superi i
metri sei, per viadotti, e cavalcavia, e
sottovias; per passaggi a livello delle
Strade nazionali, e provinciali, e
per tutte le Stradioni indistintamente
coi fabbricati loro attinenti, dovranno
essere presentati all'approvazione
del Ministero dei Lavori pubblici
i piani di dettaglio esecutivo, prima
che ne venga intrapresa la costruzione.

Per le opere di minore importanza
come ponticelli, sifoni, passaggi a
livello sopra Strade comunali ed
attri, capi cantoniere e simili,
basterà che siano presentati i moduli,
a norma dei quali se ne regolerà
la costruzione secondo la maggiore
o minore loro grandezza.

Articolo 31. Tutti i lavori ed
opere d'arte della Strada ferrata, sia
che appartengano al corpo Stradale,
sia ai manufatti ed edifici ad esse
attinenti dovranno essere eseguiti,
secondo i buoni sistemi e precetti
dell'arte con una solidità propor-
zionata all'uso cui sono destinate
e con materiali di buona qualità
sotto fra i migliori che si impiegano
nelle opere pubbliche delle località
attraversate dalla linea della ferrovia.

Articolo 32. Il Governo farà
sorvegliare la buona esecuzione dei
lavori per mezzo d'un commissario
tecnico. Questa sorveglianza avrà

3

per il caso di risonanza) per mezzo
d'ispezioni del Commisario Stoppo
o di altri ufficiali d'arte da lui
dipendenti, se sieno nell'interesse
pubblico adempite le condizioni
del prefetto Capito-Lato, e di spiegare
che il commissario non se ne
disoccupa.

Quando sull'educazione
di alcune opere si faranno differenze
fra il commissario e il
Commissario governativo, le medesime
saranno riferite al ~~Signor~~ Ministro
dei Lavori pubblici e dal medesimo
decise.

Paragrafo IV.

Mobiliare, Armamento,
materiale fisso, e telegrafo
Articolo 33. La maglieria composta
di ginepro naturale, di pino e di faggio
mondole di terra delle migliori qualità
avrà in base la larghezza di metri
quattro e sarà alta (centimetri) cinquan-
ta e disposta colle scarpe dell'uno
per uno, sorgendo libera sul piano
superiore del corpo stradale, cioè
sopra i registri di banchine.

Articolo 34. L'armamento
della strada ferrata sarà fatto sopra
traverse della lunghezza non minore
di metri due (centimetri) settanta
spaziate mediamente da novanta
in novanta centimetri da mezzo a
mezzo.

Le traversine intermedie saranno semicilindriche colle dimensioni di centimetri venticinque in larghezza, per centimetri dodici e mezzo di grossezza in mezzo.

Quelle di congiunzione all'unione di due spranghe di regoli avranno le stesse misure di larghezza e di grossezza; ma questa grossezza sarà uniforme, cioè la sezione delle traversine sarà rettangola.

Le traversine tutte faranno di buona ferro e di essenza forte, a meno che sieno preparate con sostanze conservatrici.

Articolo 35. Regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di trentatré chilogrammi per metro corrente: sarà però tollerata una deficienza che non superi il tre per cento, ristrettamente al decimo.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque centimetri quaranta corrispondenti alla spaziatura di sei traversine.

Le spranghe di regoli faranno congiunte coi così detti stecchetti costrutti secondo il sistema riconosciuto il migliore all'epoca della esecuzione dei lavori.

Articolo 36. I cuscinetti saranno di buona ghisa e di bene rifinita superficie e dovranno avere il peso

[della totale provvista.

3

di dieci chilogrammi, colla stessa tolleranza
di cui all'articolo 35, per regole —
Articolo 37. Gli *sviaty* nei passaggi
dall'uno all'altro binario dovranno
essere stabiliti secondo i migliori
sistemi adottati nelle linee dello
Stato. †

† È riservata la facoltà di adottare
il sistema americano di rotaje sui
lungarini senza cinghietti e con
caviglie in ferro.

Articolo 38. Se prima dello
annuncio della linea fosse introdotto
un sistema diverso da quello pref-
erito in questo paragrafo, e che
un tale sistema, per l'esperienza
fatta su altre linee, fosse rido-
nato solido e di eguale facilità
e costo nella manutenzione, il
concessionario potrà ~~anche~~ domandare
l'applicazione, e tale domanda
sarà esaminata, e constatando delle
condizioni di cui sopra, potrà essere
confermata dal Ministero dei Lavori
pubblici.

Articolo 39. Le Stazioni, secondo
la maggiore o minore importanza
loro, oltre al raddoppio dei binari
così necessari *sviaty*, devono essere
provvedute delle piattaforme, grue,
bilancie, vascelli d'acqua per ali-
mentare le caldaie, e di quanto
possa occorrere per pubblico servizio
delle medesime.

Tutto questo materiale sarà
di buona qualità e costruito, secondo
i migliori modelli.

Articolo 40. Si dovrà dalli
concessionario stabilire lungo tutta

3

~~tutta~~ la Strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della Strada medesima e secondo il sistema che sarà da essi proposto, e approvato dal Ministero dei Lavori pubblici.

Sulla stessa postificazione il Governo ha la facoltà di collocare ed esercitare a tutte sue spese altri fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio. Anche non esser collocati questi suoi fili potrà gratuitamente valersi del telegrafo della ferrovia per la corrispondenza tra missioni però dei soli dispacci ufficiali, i quali saranno posticipati nella spedizione a quelli urgenti del servizio della Strada ferrata.

Paragrafo V.

Materiale mobile

Articolo 41. Il concessionario prima dell'apertura al pubblico, sia dell'intera linea, che di un tronco di essa dovrà avere provveduto ed avere esposte sul luogo ogni specie di materiale mobile necessario per un completo servizio della Strada e così di locomotive, vagoni per viaggiatori, per bagagli, vagoni e carri per merci, scoperti e coperti, carri matto o trucchi per trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appostati

3

pubblico trasporto di cavalli, od altro
bestiame grosso o minuto.

Articolo 42. Tutto questo materiale
dovrà essere della migliore qualità e
costrutto secondo i migliori modelli.

Articolo 43. Le vetture
d'ogni classe per viaggiatori devono
essere coperte.

Quelle di prima e seconda
classe saranno chiuse lateralmente
da innestrate.

Quelle di terza classe potranno
essere munite lateralmente di
cortine di cuoio.

Si potranno stabilire vetture
nelle cui compartimenti avranno
le condizioni della classe cui sono
destinate.

Articolo 44. Le caldaie delle
locomotive saranno assoggettate
alle prove di resistenza indicate
dalle buone regole dell'arte.

Articolo 45. Il numero delle
locomotive e dei veicoli non che ogni
altra specie di materiale mobile
di cui dovrà essere provveduto
il concessionario prima di aprire al
pubblico ^{esercizio} (o privata) linea, od un tronco
di essa, dovrà stare in giusta pro-
porzione all'estensione della linea
che si vuole aprire all'esercizio ed
al probabile movimento che si
determinerà sopra di essa.

Nel chiedere l'apertura della

linea o di un tronco di essa) ed il
cessionario dovrà indicare il
numero delle locomotive e veicoli con
cui intendeva aprire il pubblico
esercizio, e si sottogetterà a
portarsi quegli aumenti che fossero
dal Ministero dei Lavori pubblici
riconosciuti necessari, e dovrà
anche in seguito provvedere
quella maggior quantità che fosse
richiesta dal crescente movimento
di viaggiatori e delle merci.

Articolo 46 Le macchine ed
i veicoli che in qualunque occasione
venissero dai Commissari del Governo
riconosciuti in Stato da ridare
l'uso pericolo non potranno essere
tenute in servizio.

Articolo 47 Le sale d'aspetto
saranno mobiliate con comodità e
sicuro sufficienti e proporzionati
alla importanza delle Stazioni ed
alla classe delle sale medesime.

Dovranno sempre oltre agli altri
mobili d'ufficio essere provvedute di
un orologio esposto in modo acces-
sibile al pubblico.

Paragrafo VI.

Obblighi ed oneri annesse
alla concessione

Articolo 48. Dentro il termine
di tre mesi dal giorno della Legge
di concessione il concessionario

dovranno fornire una cauzione al
Governo per la somma di quattro
milioni di Lire da depositarsi
in una delle casse della Finanza
in numerario od in effetti pubblici
dello Stato, cioè in buoni del Tesoro, od
in iscrizioni di rendite al cinque per
cento, valor nominale, o al tre per
cento, corso d'emissione per l'effetto
adempimento degli obblighi appunti
in dipendenza della concessione.

Non adempiendosi all'obbligo
di questa cauzione nel termine
Sindacato la concessione si intenderà
come non avvenuta, senza che
ocorra alcun diffidamento ^{giudiziale} o sottri-
zione in mora, ed il Concessionario
perderà come la somma di deposito
promissionale di cui all'articolo 48
di questo Capitolato.

Articolo 49. Il deposito di
Suddetti quattro milioni di Lire
verrà restituito in rate non minori
di Lire duecentomila, quando il
Concessionario facesse constare
con atti autentici di terreni acqui-
stati, di lavori eseguiti, o di materiali
promessi sul luogo per doppio almeno
di ciascuna rata da restituirsi.

L'ultima rata di Lire
duecentomila sarà ritenuta fino
al collaudo definitivo della Strada

Articolo 50. I lavori di costruzione
della Strada ferrata dovranno

effere intrapresi fra il termine di sei
mesi a decorrere dal giorno della pro-
mulgazione della Legge) di concessione
e previo l'adempimento della cauzione
di cui all'articolo 48.

Se però accadessero che cause di
forza maggiore contrattate come
all'articolo 49 venissero ad impe-
dire il cominciamento, o la pro-
secuzione dei lavori, il Governo
potrà accordare una proroga.

Articolo 51. - Se tra il
termine di cui all'articolo precedente
i lavori non fossero attuati con uno
sviluppo proporzionato al tempo
concesso per compiere l'opera;
ed i lavori dopo cominciati venissero
sospesi, e dopo una formale ingiunzione
dell'Amministrazione fatta nel
corso dell'ultimo mese del periodo
stesso non fossero ripresi colla
debita attività, il concessionario
perderà la metà della cauzione
prestata come all'articolo 48, e
decadrà dalla concessione, se
entro altri tre mesi non avrassi
reintegrata la cauzione medesima;
a meno che ^{esse} non facciano constare
di impedimenti provenienti da
forza maggiore e indipendenti da
fatto proprio.

Articolo 52. - Nel periodo di
sei anni dal giorno della Legge
di concessione la strada dovrà essere

3

compiuta perfettamente) in tutte le
sue parti principali ed accessorie, e
corridata di tutto il materiale
fisso e mobile necessario per poterla
aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

Questo termine potrà essere dal
Governo prorogato per giusta causa.

Articolo 53 - Compiuta e collau-
data la linea giusta il progetto
dall'articolo 92, il concessionario
sarà tenuto a procedere in contraddittorio
di un Commisario delegato dal
Ministero dei Lavori pubblici alle
testimoniali di Stato ed alla for-
mazione di un piano geometrico
sulla scala di uno a duemila e
cinquecento della Strada ferrata,
di suoi fabbricati e di tutte le
sue parti annesse e dipendenti.

Il processo verbale di ricogni-
zione, ed il piano geometrico
saranno in due originali, di cui
uno pel concessionario, l'altro pel
Governo, ed il tutto a spese del
concessionario medesimo.

Articolo 54 - Ultimata la Strada,
essa e tutte le sue dipendenze do-
vranno essere sempre mantenute in
buon Stato, in guisa che il carreggia-
mento risca su di essa in ogni tempo
facile e sicuro, ed egualmente sia
mantenuto comodo e sicuro tutto il
materiale mobile d'esercizio.

Per tale manutenzione e per le
riparazioni necessarie, tanto al corpo
stradale, arrendamento della via ed
ogni dipendenza, quanto per tutto
il materiale mobile d'esercizio, il
concessionario rimarrà soggetto
al controllo ed alla sorveglianza
del Ministero dei Lavori pubblici,
il quale si provvederà colla designa-
zione di un commissario incarica-
to di tale sorveglianza.

Quando la strada ed il mate-
riale di esercizio non fossero costante-
mente mantenuti in buono stato,
fatti procedere gli opportuni stabi-
limenti si si provvederà d'ufficio
per cura del detto Ministero ed
a spese del concessionario.

Articolo 55. Le spese tutte
relative alla sorveglianza che deve
esercitare il Governo, sia durante
la costruzione, che nel tempo dello
esercizio; quelle di collaudazione,
tanto parziale, che generale sono
a carico del concessionario, com-
presi gli onorari di Commissari
ed altri ufficiali delegati dal
Ministero dei Lavori pubblici, ed
in base fissata l'ammontare di
tali spese.

Articolo 56. La strada
ferrata è soggetta alla contribuzione
prediale in proporzione di superficie
e della quota d'imposta che interviene

pagavano anticamente.
Le Stazioni, Lettoje, rumaje,
magazzini ed altri fabbricati in-
servienti all'esercizio della strada,
sono soggetti all'imposta fabbricati,
ed in quote proporzionate ad altri
fabbricati delle località in cui
sono situati. Essi del resto servono
le condizioni delle altre proprietà
del luogo rispetto alle leggi che
possono venir promulgate.

Articolo 57. Merce la conce-
zione dei dritti e dei prezzi stabiliti
sulle tariffe adottate, e sotto la
supervisione dei precetti contenuti
in questo Capitolato, il Concessionario
~~contraddice~~ l'obbligo di eseguire
costantemente, con esattezza, prontezza
e senza concedere preferenza a chiunque
sia il trasporto dei viaggiatori,
del bestiame, delle derrate, mercanzie
e materie di ogni natura che
faranno consegnate salvo le
eccezioni stabilite nella prefata
concezione.

Articolo 58. Il Concessionario
previa approvazione dell'Amministrazione
dei Lavori pubblici,
fissaranno gli orari delle corse in
modo che concilino l'interesse
reciproco della linea e del pubblico,
e corrispondano ad una bene
regolata velocità dei convogli ordi-
nari dei viaggiatori e delle mercanzie.

non meno che dei consigli accelerati
o di posta, avuto riguardo ai bisogni
del servizio e della pubblica sicurezza.

Articolo 59 — Il servizio di
posta per le lettere tutte e per distri-
cti del governo da una estremità
all'altra della linea, o da punto a
punto della stessa linea, o dalla linea
di cui in questa concezione ad una
altra linea, sarà fatto gratuita-
mente dagli concessionari nel modo
seguente.

a. Gli uffici ordinari dei
viaggiatori o di mercanzie che faranno
distribuiti dall'Amministrazione
dei Lavori pubblici e i Conces-
sionari faranno obbligato di riservare
gratuitamente un compartimento
speciale abbastanza vasto per bis-
ogni del servizio delle poste, destinato
a ricevervi, oltre le valigie delle
lettere e dei distretti, anche gli oggetti
postali incaricati di questo servizio.

b. Se il volume delle valigie
di posta, o le circostanze del servizio
rendessero necessario l'impiego di
vetture speciali, ovvero, se nel
servizio della posta si volesse
stabilire degli uffici ambulanti,
i concessionari saranno obbligati
di fare il trasporto con qualunque
tratto ordinario, sia di condotta che
di ritorno anche di questi veicoli,
costrutti però e mantenuti a spese
del Governo.

c. Le Amministrazioni suddette non potrà esigere alcun aumento nei prezzi orari, né nel costo o fermata dei convogli ordinari, il cui costo sarà stato preventivamente concertato, onde conciliare per quanto è possibile i reciproci interessi.

Le linee "Servizi" d'un treno speciale regolare, o di un treno speciale che corra con velocità eccezionale, li Concessionari non potranno rifiutarli; ma in questi casi esse saranno compensate delle spese, che faranno determinate d'accordo, ed a giudizio di periti.

d. Quando venga domandato un convoglio speciale per servizio delle poste, li Concessionari hanno diritto di acquiescere, mettere d'ogni classe e vagoni per trasporto di merci a grande velocità a ~~loro~~ ^{suo} proprio profitto, purché il servizio postale non ne sia pregiudicato, fermo il disposto di cui all'antecedente lettera c.

e. Il peso delle vetture per servizio delle poste costrutte e mantenute come alla lettera b. non potrà col carico eccedere 6500 chilogrammi; per un peso maggiore l'Amministrazione Heija quantora in ragione di peso delle merci ^{e suo peso costante}. Quando la vettura eccede il peso massimo portato dai veicoli

in servizio sulla ferrovia, il Concessionario non ~~farà~~ è obbligato al trasporto

f. Sui treni messi in esercizio prima dell'apertura dell'intera linea il Concessionario dovranno trasportare gratuitamente coi convogli ordinari le portiere del corriere montate sui treni che faranno pure dalle Concessionarie fornite gratuitamente.

g. Nelle Stazioni in cui la Direzione delle poste lo giudicherà necessario, il Concessionario dovrà rendere un locale sufficiente per ufficio postale e per deposito delle valigie opportunamente collocato, purché non comprometta il servizio della ferrovia.

h. Il Ministero dei Lavori pubblici si riserva il diritto di stabilire a spese del Governo gli stanti ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convogli correnti, sempre che tali stanti ed apparecchi per la natura loro e per la loro disposizione non sieno d'impedimento, né di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli né al servizio della Stazione.

Articolo 60. Il sale, tabacco ed altri generi di privativa nazionale che si spediscono per conto delle Stazioni dovranno trasportarsi sulla linea della ferrovia per la metà del prezzo portata dalle tariffe

33

Articolo 61. I militari con armi
e bagaglio e munizioni della Regia
Marina, sia che viaggino in corpo
che individualmente purché muniti
di foglio speciale di via devono pure
essere trasportati a metà prezzo delle
tariffe nelle vetture di seconda e terza
classe.

Articolo 62. - Se il Governo
avra bisogno di spedire truppe, o mate-
riale militare di qualunque genere
ad un punto qualsiasi della linea,
il Concessionario sarà tenuto a
mettere tutto a di lui disposizione
per la metà del prezzo di tariffa
batta, mezzi di trasporto di cui
disponesse per l' servizio della linea.

Articolo 63. Se per causa di
guerra il Governo facesse rinuovare le
rostaie ed intercettare in qualunque
modo la Strada ferrata, ne supporterà
egli la spesa; ma il Concessionario
non potrà esserne appropria, né avranno
diritto ad alcuna indennità per il
solop esercizio.

Credute le circostanze di questa
intervento la Strada ferrata sarà
però ristabilita nel pristino suo stato
a spese del Governo.

Articolo 64. Il trasporto dei
prigionieri e della scorta loro in vettura
i cellulari forniti e mantenuti dal
Governo sarà fatto a metà ^(prezzo della) tariffa
di terza classe.

Il trasporto delle vetture o vagoni cellulari
sarà gratuito, sia quando portano
prigionieri, sia quando devono sulla
richiesta dell'Amministrazione essere
trasportate vuote coi convogli a piccola
velocità da un punto ad altro della
linea.

Con la stessa riduzione di tariffa
si dovranno trasportare gli indigeni
che per ordine delle autorità governative
debbono percorrere la linea.

Articolo 65. I funzionari del
Governo, gli agenti della Dogana,
gli ufficiali del telegrafo, gli ingegneri
ed altri funzionari incaricati di
visite e di ricognizioni relative al
servizio della linea godranno del
trasporto gratuito nelle vetture di
qualsunque classe.

Articolo 66. Il concessionario
sarà responsabile tanto verso lo Stato,
come verso i particolari dei danni
in qualunque modo cagionati dai
suoi ^{suoi} amministratori, agenti e preposti,
e da altri impiegati applicati al
servizio di costruzione ed esercizio
della linea nell'esercizio di loro
funzioni.

Articolo 67. Il concessionario è
sarà egualmente responsabile verso lo
Stato di ogni danno procedente dalla
inosservanza delle condizioni della
concessione e dalla inosservanza dei
regolamenti d'ordine pubblico.

Articolo 68. I Danni ai quali
il Concessionario ^{può} ~~proprio~~ essere tenuto
verso lo Stato in dipendenza di altri
precedenti articoli sono dovuti sola-
mente pel fatto d'inferiorità delle
condizioni stipulate nel presente
Capitolato, e tuttavia sempre i casi
di forza maggiore debitamente con-
statati.

Articolo 69. All'effetto di con-
statarsi i casi di forza maggiore,
il Concessionario dovrà, nei trenta
giorni o datare dall'evento e dalle
circostanze che avranno impedito lo
adempimento delle condizioni stipulate,
dare avviso al Ministero di Lavori
pubblici ed ove così gli richieda provarne
la realtà e le conseguenze.

In difetto il Concessionario po-
trà essere considerato come decaduto
da ogni concessione dipendente da
forza maggiore.

Paragrafo VIII

Durata della concessione,
Diritti dalla medesima dipendenti,
e favori accordati al Concessionario.

Articolo 70. La concessione è
accordata pel periodo d'anni novanta
nove che hanno il loro principio dal
giorno dell'apertura dell'intera linea
al pubblico.

Articolo 71. Lo Stato si obbliga
a non fare altre concessioni di linee.

Articolo 72.

Le medesime disposizioni del titolo della legge di approvazione del progetto di concessione, il Governo non si avvale fatto un'altra per una linea di ferrovia dal Cairo ad Arqui, da Battia a Mondavi e da Orta ad Alba di Stia, fino a raggiungere la strada del Governo, nella costruzione di tali linee sono data la preferenza alla Società della Strada ferrata di Savona in condizioni eguali, e anche la Società deliberare entro un mese dalla comunicazione dell'atto di concessione che le fare il Ministero

che vengano a stabilire una diretta comunicazione fra Torino e Savona, su di linee parallele ad uno o più tronchi della linea ora concessa, se non a distanza che non sia maggiore di quattro chilometri.

Articolo 71. ~~La medesima~~

~~disposizione del titolo della legge di concessione, il Governo non avvale fatto altra concessione di una linea di ferrovia (strada ferrata) dal Cairo ad Arqui, da Battia a Mondavi, e da Orta ad Alba di Stia, fino a raggiungere la strada del Governo, la stabilimento di tali linee sono di proprietà della Compagnia della linea da Savona a Torino per Carmagnola per i percorsi descritti nell'atto di concessione. Per le concessioni di questa ultima linea potranno essere concessi per la costruzione delle comunicazioni dirette.~~

La stessa condizione è praticata per la linea da Savona a Valtrave salvo però i diritti spettanti alla Società costruttrice della linea da Valtrave a Genova.

È accordata fin d'ora la preferenza al concessionario della linea da Torino a Savona per Carmagnola per la diramazione da Gariglio a Cava.

Articolo 73. Per indennizzare il concessionario di Savona e delle linee che egli affittava col prefetto

Capitolato e sotto la stessa condizione che ne adempieranno e fatti avanti tutti gli obblighi; gli viene concesso per tutto il periodo dei novantannovi anni determinato dall' articolo 70 l'autorizzazione di riscuotere le tariffe di trasporto in base delle seguenti tariffe.

- Per viaggiatori
- 1.^a Classe, dieci centesimi per persona e per chilometro;
 - 2.^a Classe centesimi sette e mezzo.
 - 3.^a Classe centesimi cinque.

Per le merci le tariffe saranno conformi a quelle che si pagano sulla linea da Genova a Torino finché questa linea è in proprietà dello Stato.

Articolo 74. Il Concessionario non potrà portare alcuna variazione a queste tariffe senza averne ottenuto il consenso dal Ministero dei Lavori pubblici.

Articolo 75. I diritti saranno regolati in ragione di ogni chilometro percorso. Un chilometro incompiuto sarà pagato per intero.

Il peso della tonnellata è di mille chilogrammi. Le frazioni di peso saranno calcolate per centesimi di tonnellata; di quindi che qualunque peso al di sotto di dieci chilogrammi pagherà come dieci chilogrammi e così di seguito.

Il minimum peso della tassa
pel trasporto dei bagagli sarà di
centefimi cinquanta

Articolo 70. Il trasporto di
oggetti pericolosi, ancorché non
vietato dalle leggi di polizia
e quello altrui della massa indivi-
sibile pesanti più di cinquecento
chilogrammi, o delle nettare secondo
col loro carico quello massimo dei
vagani, e di carichi ottocentocinquanta
in metri d'atterra non farà
obbligatorio, e la compagnia maris
dovranno attenersi alle norme
in ordine a tale trasporto secondo
nelle tariffe esistenti e che restano
in vigore sulla strada ferrata
dello Stato da Torino a Genova.

Articolo 71. Per le derrate ed
oggetti che sotto il volume di un
metro cubo non pesano duecento
chilogrammi, per l'oro e per lo
argento in verghe, monetato o
lavorato, e plaquetto d'oro o di
argento, orifizerie, pitture preziose,
ed altri oggetti di gran valore,
per qualunque pezzo o collo separato
meno di cinquanta chilogrammi,
salvo che questi colli facciano parte
d'un peso complessivo non minore
di cinquanta chilogrammi spediti
da una persona stessa, e di una
stessa natura, quantunque imballati
a parte, non sono applicabili i
pensi stabiliti in detta tariffa.

Per li suddetti oggetti, previa
l'approvazione del Ministero dei
Lavori pubblici verrà dalla Com-
missionaria stabilita una tariffa
relativa a ciascuna località.

Articolo 78. Le tariffe valvoli
per tutta la linea saranno applicate
ai tronchi della medesima che unisse
aperti all'esercizio, prima della
ultimazione della intera linea.

Articolo 79. I diritti a perceiversi
per spese accessorie, come quelle
di caricamento, scaricamento, depo-
sito e magazzinaggio saranno
quegli stessi in vigore sulla predetta
linea di strada ferrata dello Stato.

Questi diritti potranno però essere
diminuiti, ma l'ammontare loro
dovrà sempre risultare da apposito
regolamento da sottoporre all'appro-
vazione del Ministero dei Lavori pubblici.

Articolo 80. La Commissionaria
potrà stipulare convenzioni
speciali con Speditori ed Impresarii
di trasporti per via di terra o di acqua
convendo con loro ribassi di tariffa
o altre facilitazioni; ma ciò facendo
ella sarà obbligata ad estendere
le convenzioni medesime a quanti
altri Speditori e Impresarii di
trasporti per quelle medesime vie
lo richiederanno.

Tali ribassi e facilitazioni
dovranno essere rese pubbliche con
avviso sulla Gazzetta ufficiale una volta

accordati non potranno essere fatti,
se non dopo passato l'intervallo di
un'anno almeno.

Articolo 81. Il Concessionario,
prima l'approvazione dell'Amministrazione
dei Lavori pubblici, potrà stabilire
corse speciali e temporanee, o per l'intera linea
o da punto a punto della medesima
ed anche diminuire per tali
corse solamente le tariffe per
il trasporto dei viaggiatori, bagagli,
bestiami o merci, e ciò tanto in
occasioni straordinarie di feste, fiere,
mercato, Stagioni di bagno, come in
altri casi stante che il Concessionario
vedesse profittevoli alla sua linea.

Articolo 82. Oltre al profitto
provvenuto dall'applicazione delle
sopraindicate tariffe, lo Stato accorda
al Concessionario un premio di
Quattro milioni di Lire alla condizione
che egli abbia compiutamente
adempiuto gli obblighi contratti col
presente Capitolo.

Questi quattro milioni
sono dovuti al Concessionario dal
giorno dell'apertura al pubblico della
intera linea da Livorno a Torino
per Cambrignola, e sono pagabili in
otto rate di Lire cinquecento mila
ciascuna, a cominciare la prima
dell'adempimento dell'anno dalla
apertura della linea al pubblico.

3

e coli d'anno in anno senza interessi.
Articolo 83. Tutto lo Stato
cede gratuitamente all'azionario.

a. tutti i terreni demaniali
e quelli sui quali lo Stato potesse
aver diritto di proprietà che fosse
necessario di occupare definitivamente
o temporaneamente per la costruzione della strada

b. tutte le miniere di fossili, di
pietra, o di metallo che fossero scoperte
nella esecuzione dei lavori sull'asse
stradale, salvo però sempre i diritti
acquistati dai terzi.

c. le derivazioni e le falci
e torrenti, o sorgenti attraversati
colla nuova linea, sia per servizio
all'irrigazione, sia per uso della
strada medesima, salvo ben inteso
i diritti già acquistati dai terzi.

Articolo 84. E' pure compresa
l'introduzione dall'estero in fran-
chigia di Dogana di tutti i veicoli,
cassini, ^{stoviglie} (comparimenti di via), ed
altre merci utili al materiale fosse
necessario all'armamento della strada,
non che delle macchine locomotive, e di
~~stoviglie e forniture~~ di ~~stoviglie~~ e di
veicoli della prima provvista per
l'esercizio della strada.

Nell'atto d'introduzione di suddetti
materiali, il concessionario dovranno
dar nota distinta dei medesimi allo ufficio
di Dogana per cui faranno introdotti
nello Stato. Si torra da tali uffici
un registro dei detti oggetti, ed ove occorra

↑ vetture, vagoni e di stoviglie, e
forniture dei medesimi della

Articolo 86. Potrà essere il
Concessionario accettar premi in
denaro, o cessione di terreno per
l'ide della strada dei Romani e
carpi morali intersepiti nella
linea, con che il montare dei
premi e delle cessioni di terreno
non eccedano un totale di due
milioni; ~~Le~~ ^{Le} ~~condizioni~~ ^{condizioni} ~~relativi~~ ^{relativi} ~~atti~~ ^{atti} ~~eff-~~ ^{eff-}
Representativamente e approvati dalla
autorità Amministrativa, a
favore delle vigenti leggi e nel
termini di ^{un anno} ~~ferme~~ (a datare
dalla pubblicazione della legge
di concessione)

si sono visto che il Concessionario
ne abbiano fatto servizio nello Stato
per un anno l'intero diritto di
dogana per gli effetti di servizio.
Articolo 85 - Quando venga
richiesto il trasporto sulla ferrovia
dello Stato di detti oggetti proce-
niti dall'estero, la tariffa di tariffa
sarà ridotta alla metà.

~~Gli atti dei Concessionari~~
~~e carpi morali intersepiti nella~~
~~linea per premi in denaro, e~~
~~per cessione di terreni, non ecceduti~~
~~in totale di due milioni, saranno~~
~~sottoposti all'approvazione governativa~~
~~tra a tenore delle vigenti leggi~~

Articolo 87 - Il Concessionario
sarà autorizzato a fare qui regola-
menti che eroderanno opportuni
per l'esecuzione di ^{due} ~~loro~~ ^{suoi} ~~ammi-~~
nistrazione interna). Quanto poi
all'esercizio della strada, tre mesi
prima d'intraprenderlo per tutta
la linea, o per una parte della
medesima sarà sottoposto all'appro-
vazione del Ministero dei Lavori
pubblici il regolamento per l'adatto
esercizio, in cui faranno determinati
i diritti e gli obblighi del Conces-
sionario e ~~per~~ ^{per} ~~ogni~~ ^{ogni} ~~dei~~ ^{dei} ~~terzi~~ ^{terzi}

Articolo 88 - La strada ferata
da Savona a Torino per Carma-
gnola di cui nel presente capitolo
s'è parlato, e la spesa sua manuten-
zione e riparazione sono dichiarate

3

opere di pubblica utilità, e quindi
sano loro applicate le disposizioni
delle Regie Patenti 6 Aprile 1839
risguardanti le espropriazioni, e
le indennità che devono corrispon-
dere ai proprietari espropriandi,
e le formalità per la liberazione
dei terreni dai pesi e dalle ipoteche

È pure autorizzata colle
norme delle Regie Patenti la
estrazione delle terre d'impropritate,
delle ghiaie, e sabbie necessarie
alla costruzione della Strada e la
espropriazione dei terreni necessari
per deposito di qualunque materia
estratta nelle trincee

È parimenti autorizzata la
espropriazione per tutte le occupazioni
di terreno che fossero necessarie per
utilità pubblica, e nominatamente per
la costruzione, e per manutenzione di
canali d'acqua, trasporsi di Strade
e ponti, e di altri opere

È similmente autorizzata
l'occupazione temporaria di
terreni o eromuti nelle Strade di
servizio provvisorio e per fini
necessari a dare provvisorio sfogo
alle acque, o per altri servizi
relativi alla costruzione della
Strada e sue dipendenze

Articolo 89 Le disposizioni
dell'Editto 6 Aprile 1817, del Regio
Decreto 27 Agosto 1848, non che le
Leggi ed i regolamenti di polizia

e pubblica sicurezza) attualmente
in vigore, o che emanassero in seguito
per le strade ferrate dello Stato
saranno applicabili alla linea
da Savona a Torino per Carmagnola.

Articolo 90 - Tutti i contratti
datti qualunque ^{modo} che di concessio-
nario stipulati sono relativamente
definitivamente in dipendenza
delle obbligazioni da esso assunte
con questo capitale, saranno
soggetti al solo diritto fisco di una
lira, siccome quello della presente
concessione, e quelli di fusione
con altre società, e di riscatto o
incorporazione nella società di
Savona di altre strade ferrate.

Tali atti se stipulati per
scrittura privata potranno essere
atti sopra carta bollata ed
estinti cinquanta qualunque
sia il valore dell'oggetto adente
in contratto.

Articolo 91 - Gli atti di des-
missione delle proprietà da occupare
definitivamente o temporariamente
per lo stabilimento della strada
ferrata e le sue dipendenze
ed accessori, non che le quitte
dei proprietari potranno essere
atti nella forma d'un semplice
verbale in cui sarà facoltativo di
comprendere vari dismissioni
o quitte.

3

Paragrafo VIII.

Collaudo, l'atto di compartecipazione di utile, fatto di ritrattare la strada e sua rinsejone allo Stato

Articolo 92. Conquistata la linea il Governo ne farà eseguire il collaudo per mezzo dei suoi delegati, e in contraddittorio del Concessionario o dei suoi rappresentanti, e se dopo tale collaudo che si dovrà fare procedere alle testimonianze di Stato di cui all'articolo 53 —

Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, l'armamento della sua, stamini, capi di guardia ed edifici annessi, al materiale mobile e fisso. Lo scopo del collaudo è di riconoscere, se sono state adempite le prescrizioni di questo Capitolato.

Articolo 93. Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni dell'atto di concessione, il Concessionario dovrà tutto parer riparare; ove esso non vi si prestasse, vi supplirà il Governo che potrà a quest'uopo valersi dell'ultima rata di cauzione, e se questa somma non fosse sufficiente si comprenderà nei primi prodati della strada che potrà fare eseguire esso medesimo a tale scopo

Articolo 94. Se dopo i primi quindici anni d'esercizio contorra dai conti dell'esercizio stesso che il

prodotto netto della strada ferrata,
calcolato sul medio dell'ultimo
quinquennio eccede il Dieci per cento,
la metà di questo eccedente sarà
versata nelle casse delle Finanze
e pro al pubblico Tesoro.

Per prodotto netto intendesi
quello che rimane del prodotto
brutto, detratte le spese di
esercizio, di manutenzione ordi-
naria e straordinaria, i canoni
le imposte da pagarsi, le spese di
Amministrazione, il fondo di
riserva e d'ammortamento
del capitale impiegato nella
costruzione della strada.

Articolo 95. Dopo il periodo
di trent'anni dal giorno dell'apertura
dell'intera linea al pubblico, il
Governo potrà in qualunque tempo
risceattare la presente concessione;
dovrà però darne avviso agli
Concessionari, o a chi vi sarà
sostituito, un anno prima di
esercire il diritto di tale rifatto.

Il prezzo del risceatto sarà
regolato nel modo seguente.

Si terrà conto a) calcolo gli utili
netti ottenuti dalla ~~Società~~ ^{Concessionari} nel
corso dei cinque anni precedenti
quello in cui si vorrà effettuare il
rifatto. Si dedurranno le due minor
annate e si stabilirà il medio
utile netto delle altre tre annate.



Determinato così il prodotto netto lo si capitalizza in ragione del cento di capitale per cinque di rendita, e quindi fatto l'effettivo del materiale mobile, come include ne il locomotore, carri, vagoni, utensili, carri delle stazioni, ed tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata e non si muove nel suolo, come le ruote, ed il materiale fisso, se ne pagano integralmente il valore alla società dentro il termine di tre mesi.

Desotto il valore dei mobili suddetti del capitale, quale sarà costituito si corrisponderà alla società sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, ovvero si pagherà alla Concessionaria un capitale corrispondente a tale annualità raggionata al cinque per cento.

Articolo 9° Se il governo non rifatta la concessione prima della scadenza di novantenne anni dalla presente concessione, e nel fatto solo di tale scadenza, esse entrerà in possesso della strada ferrata e dei dipendimenti, surrogando il concessionario in tutti i suoi diritti, e nel pieno godimento di tutti i prodotti ed uti-

quali benefici della Strada medesima
e come se essa fosse stata costruita
a spese del Governo.

Articolo 97. Il concessionario,
o chi lo rappresenta, sarà tenuto
tenuto di consegnare al Governo
in buono stato la Strada, e le
opere che la compongono con le
sue dipendenze ed attinenze, come
Stamioni, colle fabbriche tutte
che vi sono comprese, tettozzi
di carico e scarico, ufficii di
percezione, case di guardia e
di vigilanza, ed ogni altro edificio,
non meno che i macchinamenti
fissi, ed in generale tutti gli oggetti
immobili non avuti per desti-
nazione speciale ed immediata
la manutenzione della Strada
e il servizio di trasporti dei
viaggiatori e delle merci.

Articolo 98. Se durante
i cinque ultimi anni precedenti
alla scadenza il Concessionario
non si porrà in grado di
soddisfare esattamente al dis-
posto dell'Articolo precedente, il
Governo farà in diritto di seque-
strare il prodotto della Strada
e valersene per fare eseguire al
ufficio i lavori che rimanesero
imperfetti.

Articolo 99. Gli oggetti mobili,
come macchine di locomotore

3

carri, vagoni, vetture di ogni
specie, mobili delle Stazioni, ed
in generale tutti gli oggetti non
cedenti in proprietà del Governo
in virtù dell' articolo 96 sa-
ranno rilevati dal Governo, per-
ché riconosciuti servibili all'eser-
cizio, ed alla manutenzione della
Strada, ed a pravo di eterno, e
pagabili nei tre mesi succedenti
alla consegna.

Dovrà egualmente il Governo
rilevare a pravo di eterno il com-
bustibile, olio, legnami ed altri
materiali ed approvvigionamenti
che si trovassero nei magazzini
della Concessionaria, limitata-
mente però alla quantità che
si riconosca sufficiente all'esercizio
e alla manutenzione della Strada
per mesi dodici.

Paragrafo IX.

Casi di penalità e decadenza.

Procedimenti relativi

Articolo 100. Se nel corso del
sesto all' articolo 98, e dopo
una formale ingiunzione, il Con-
cessionario non avesse dato esecuzione
alle contratte obbligazioni, senza
aver fatto cessare l'impedimento
di forza maggiore, ed ottenuta
una proroga per l'adempimento
delle medesime si intenderebbe
di pieno diritto decaduto dalla

611
L. d. C.

concessione, senza che scorra
alcuna costituzione in mora.

Articolo 101. In tal caso la
porzione della concessione che non fosse
peranco stata restituita ed il valore
dei terreni ed opere d'arte sino
all'ammontare dell'intera con-
cessione medesima. Si intenderanno
di pien diritto passati in propri-
età dello Stato.

In questa circostanza il
Governo provvederà al proteggimen-
to ed al compimento della strada
e delle opere tutte che rimangono
imperfette, col mezzo d'atti
pubblici da apparsi sulle basi
della presente concessione, e
previo estimo delle opere costrutte,
ed in via di costruzione, dei
materiali provvisti, dei terreni
acquistati, e dei tronchi di strada
formati che si trovano già posti
in esercizio.

Lo appalto sarà deliberato
al migliore offerente riconosciuto
idoneo dall'Amministrazione
Superiore, e però il concessio-
nario deciderà ed i fatti avuti
causa.

Articolo 102. Il nuovo
concessionario sarà tenuto di
pagare a quello decaduto dalla
concessione, prelevato anzitutto
l'ammontare della concessione da
corrispondere al Governo a termini

3

dell' articolo 101, il suddetto
valore d'eterno dei trameci di
strada costrutti, o in costruzione,
loro annui e dipendenti, e delle
macchine, materiali ed altri
oggetti qualunque destinati alla
costruzione ed all'esercizio delle
linee, nege in aggiudicazione,
dei quali oggetti tutti verba ad
ex facto la esione.

Articolo 103. Quando un primo
esperimento d'asta andasse deserto
si fara' luogo con ribasso ad un
secondo, appalto, dopo l'intervallo
che fara' stabilito dal Governo,
e se questo esperimento rimanesse
infruttuoso, se ne fara' un terzo,
aprendo l'asta con ribasso sul
primo partito dalle porzioni e
deliberando l'impresa, in base
per sempre della presente con-
dizione a colui che avra' fatto un
aggiudizio partito.

Articolo 104. Finalmente, se
anche questo terzo esperimento
deserto, il Governo potra' ritenere
per se le cose tutte cadenti in
aggiudicazione, mediante un
corrispettivo basato sul valore
degli oggetti medesimi valutati
per se stessi e indipendentemente
dall'appartenere alla strada
fermata, per il compimento della
quale il Governo non assumera'
alcun obbligo.

Articolo 105. Se, compiuta la strada ed aperta al pubblico, lo esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su qualche parte della linea concessa, siccome che il Concessionario vi provvede d'ora innanzi, o se l'esercizio medesimo venga ad eseguirsi con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione dei Lavori Pubblici prenderà a spese e rischio del Concessionario le misure necessarie per asservire provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio.

Articolo 106. Se dopo trapassati i termini dall'organica unione del servizio ~~potenziale~~ ^{potenziale}, di cui nel precedente articolo, il Concessionario non abbia una giustificata ragione di riprendere l'esercizio regolare e pieno, esso decadrà dal privilegio, e si procederà nel modo stabilito negli articoli 100, e seguenti per caso della decadenza pronunciata per non avere compiuta ed aperta all'esercizio la strada nel tempo prefisso.

Paragrafo X.

Disposizioni generali

Articolo 107. - È accordata al Concessionario la facoltà di aprire al pubblico esercizio un

tranco della strada ferrata, amovibile
l'intera linea non sia compiuta.

Un tale tronco però, prima
di essere messo in esercizio dovrà
essere sottoposto ad un collaudo
speciale col mezzo di un Delegato
del Governo, e questo collaudo
particolare non esimersi il tronco
medesimo dal collaudo generale

~~Dovranno pure in tal
caso li Spazionari essere prov-
veduti della quantità di materiale
mobile che, apposti Delegati del
Ministero dei Lavori pubblici
giudicheranno sufficiente per
l'esercizio di quel tronco.~~

Articolo 108. - Allo scopo
che, verificandosi i casi previsti
dagli articoli 96 e 97 si possano
adempiere le disposizioni di detti
articoli, il Governo si riserva la
facoltà di fare iscrivere i re-
quisiti della contabilità, onde rico-
noscere gli introiti e le spese della
gestione. A quest'effetto il Governo
potrà deputare un suo Commisario,
il quale potrà anche intervenire
a tutte le adunanze della Società
che si costituirà in senso dell'Articolo
— 11.° — e dovranno nel processo
verbale delle medesime venire
inforti quelle osservazioni che
egli credesse di fare

613

Articolo 109. Il concessionario non potranno reclamare per il fatto di modificazioni che potessero essere introdotte nei diritti di pedaggio, e nelle tariffe doganali, e di strade ferrate, attualmente in vigore) o che potessero stabilirsi in seguito

Articolo 110. Nessi eabi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade divisionali, provinciali o comunali o di canali, o condotti d'acqua per qualunque uso, che dovessero attraversare la strada ferrata; che fa l'oggetto della presente concessione, il Concessionario non potranno mettere ostacoli a questi attraversamenti, saranno però propri tutte le disposizioni necessarie; purché non ne risultasse alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, né alcun danno o spesa alla Concessionaria stessa.

Articolo 111. Costituita la Società anonima di cui all'articolo 7 non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della Società stessa, suo capitale, interessi, o dividendi della azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò, o i ereditari degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi

3

Della Società, né prendere ingerenza
alcuna ~~in~~ nella Sua amministrazione.

Daranno anzi per l'esercizio del
loro diritto riferirsi agli incaricati
sociali ed alle Deliberazioni della
Assemblea generale.

Articolo 112. - Nel personale
non tenuto assunto dalla ~~Società~~ ^{per} l'incarico
non ~~si~~ ^{per} serviranno
impiegati per un quarto almeno,
militari congedati, messi in ritiro,
ed in aspettativa.

La tale scopo il Ministero
dei Lavori pubblici trasmetterà
alla Società annualmente una nota dei mi-
litari suddetti, ed il Campionario
mancherà allo Stato il Ministero
una tabella dei ~~lavori~~ ^{suoi} impiegati
ed agenti onde si constati sulla
loro qualità.

Articolo 113. Il Campionario
o la Società o l'Amministrazione che si
sostituisce dovranno designare
un membro per ricevere le noti-
ficazioni, ed intimazioni che occor-
rano d'indirizzargli.

Il membro designato eleggerà
il suo domicilio a Torino.

In oggetto di tale designazione
o della relativa elezione di domicilio,
qualiasi notificazione ed intimazio-
ne sarà valida, quando venga
fatta alla Segreteria dell'Intendenza
generale della Divisione amministrativa
di Torino.

Articolo 114. Gli agenti e
guardie che il Concessionario eletto
avrà assunti, sia per conseguire la
percezione dei dritti, sia per la
sorveglianza e polizia della ferrovia
e delle opere che ne dipendono,
dovranno prestare il giuramento,
e saranno assimilati alle guardie
campesestre.

Articolo 115. A provvisoria
garanzia della prefetta concessione
sarà depositata una somma
di Lire quattrocentocinquanta mila o in
Danaro, o in effetti pubblici di
rendita del cinque per cento o
valor nominale, o di rendita del
del tre per cento o valor di emissione.

Articolo 116. La prefetta
concessione non farà definitiva,
né valida che per Legge.

Torino li 14. Giugno 1858.
Fatto per doppie originali
all'originale francese.

Il Concessionario *Il Ministro dell'Interno*
Victor Couderc e Com. *S. S. Saffi*

*Il Ministro di Lavori
pubblici*

Bouca

avv. Francesco Antonio Testa

Angelo Saffi Testa

*Il Ministro degli Affari Interni e il Ministro
de' Lavori pubblici*

Saffi

Per copie conformi all'originale

Saffi