

Vittorio Emanuele etc.

„Art. 1°

È approvata a favore di Carlo Galland, Rappresentante della Società della Ferrovia d'Alto, la concessione di una strada ferrata a cavalli da Alto a Novara, che dalla detta Ferrovia mette a Novara.

„Art. 2°

Questa concessione è fatta sotto l'osservanza delle clausole e condizioni espresse nel Capitolato annesso alla presente Legge.

Concessione d'una ferrovia
a cavalli dallo Cavo d'Alto
(presso Orta) a Novara.

« Signori Deputati »

La Società costituita nel
nel 1858 allo scopo di far valere la Cava
di granito bianco esistente in Alto presso
il Lago d'Orta trovò che la sua specula-
zione sarebbe stata succettibile nel suo
e nell'interesse generale di uno sviluppo
assai più grande, qualora alla condizione
già verificata della ricerca ogni decimato
di quel granito, atteso la riconosciuta sua
eccellente qualità, si aggiungesse la facilità
e l'economia del trasporto, sicché avesse a
ricevere profitto il rispondere a tutte
le richieste le quali sono in via di sempre
più moltiplicarsi.

A raggiungere questo intento per
essa di vitale importanza, la Società
progettò la costruzione di una ferrovia
a cavalli che partendo da Alto, e toccando
le località di Gorzano, Borgomanero,
Cureggio, Momo e Caltignaga avesse
a raggiungere a Novara il punto di
intersecazione delle principali linee
dello Stato.

Ottenuta l'autorizzazione di procedere
agli studi preliminari, la Società presentò
nel Settembre dello scorso anno al

36

Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di massima che, deferito per la sua parte tecnica all'esame del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, venne trovato accettabile eseguiti che fossero alcuni emendamenti di dettaglio e di secondaria rilevanza.

Dietro questo voto favorevole, il Ministero sottopose a disamina i dati economici e le questioni di convenienza che in appoggio della inoltrata domanda di concessione venivano formolati dalla Società promotrice e riconobbe l'opportunità di siffatta domanda.

Lasciando da parte l'attilità speciale che la strada debbe recare alla Società accomanditaria delle Carovè, l'attilità di tutta evidenza è della quale la Società stessa è il giudice più competente, il Ministero ritenne che colla costruzione della strada proposta si otterrebbero risultati vantaggiosi, tanto sotto il punto di vista di ragguardevoli interessi locali, quanto sotto quello del tornaconto speciale degli azionisti e capitalisti che avessero ad impegnarsi nell'impresa di tale costruzione.

Gli onorevoli Deputati che sedettero nel parlamento Subalpino vorranno ricordarsi come una sua Commissione abbia propugnato vivamente nel 1855 la costruzione di una ferrovia che raggiungesse il Lago Maggiore attraversando precisamente la zona che verrebbe ora percorsa dalla strada di cui è questione.

Gli argomenti desumibili dall'importanza degli interessi industriali ed agricoli e dalla densità delle popolazioni abbon. Daronò alla Commissione nella difesa della sua idea, e vennero esposti con tanta lucidezza ed appoggiati a tali irrecusabili testimonianze di cifre e di dati positivi, che il referente ritiene superfluo il rinvenire sopra un tema già svolto colla più completa cognizione di causa. Ripetendosi quindi a quella parte della Relazione dell'11 Aprile 1853 che concerne l'argomento della strada ferrata da Novara al Lago d'Orta sotto il punto di vista degli interessi puramente locali, il referente si limiterà ad accennare come questi fossero sembrati sì rilevanti alla Camera da non averla determinata a preferire la linea d'Arona se non dietro gravissime e prevalenti considerazioni di interesse generale per lo Stato, secondo le condizioni d'allora.

L'affluenza di viaggiatori e di derrate per questa via sarà senza alcun dubbio considerevole. La numerosa popolazione addensata nella regione percorsa dalla nuova linea, popolazione che non può essere servita dalla linea Novara-Arona non tralascierà ad abbandonare i lenti mezzi ordinari per questo più celere e più regolare che la procura in comunicazione con Novara capoluogo

27

B

della provincia, centro (per essa) di
rilevanti affari commerciali, e punto
di intersecazione di due ferrovie di
primaria importanza.

Il commercio d'importazione e
d'esportazione reccherà pure il suo
contingente di lucri. I legnami ed i
carboni che scendono dalle valli circostanti
al Lago d'Orta, i mattoni e la calce
fabbricati in gran copia a Staggiora
i prodotti minerali della Valle di Strona,
il cui spaccio già considerevole attualmente
andrà estendendosi quando la facilità di
locomozione lo agevolerà, presentano
la prospettiva di un tal movimento
sulla strada da non lasciar dubbio sui
vantaggi che saranno per derivare
agli intraprenditori in pari tempo
che alle località toccate dalla strada o
proprie ad essa, così pure a quelle
più lontane che verranno poste in
situazione di procacciarsi facilmente
le produzioni alla cui crescente ricerca
fa ostacolo soltanto la soverchia spesa
del trasporto.

Queste considerazioni debbono
militare a favore di una concezione
che senza alcun aggravio per le
pubbliche finanze tende ad assicurare
un notevole vantaggio a popolazioni
che ne sentono grandemente il bisogno
ed alle quali in certe eventualità di
mancati raccolti, e di prolungate

S

S

intemperie invernali può rinviare un vero beneficio.

Egli è perciò che il referente non ha esitato a concludere colla Società promotrice il Capitolato di concezione che ha l'onore di sottoporre alla vostra approvazione.

In base al formulato contratto lo Stato non affrime il minimo agrario ed accordando le concezioni abituali in simili casi vale a dire consentendo l'esonero dai dazii per i ferri e materiali che fossero provveduti all'estero, onde costruire la strada, e la riduzione delle tariffe per trasporto di quei materiali sulle ferrovie dello Stato si assicura in concambio una riduzione di tariffa per trasporto sulla via da costruirsi dei militari, dei materiali di guerra, dei prigionieri, degli indigenti, dei sali, dei tabacchi ed il trasporto gratuito delle corrispondenze postali.

La cessione fatta all'Art. 19 della nuova strada nazionale da Milano a Borgomanero alla Società mentre a questa ricerca utilissima non genera alcun sacrificio allo Stato essendo che si è convenuto a corrispettivo il perfetto adattamento a tutte le spese della Società dell'antica via, dovendo la Società stessa renderla atta all'ordinario carreggio e provvedere all'acquisto degli spazi occorrenti in qualsiasi modo occupati.

S 78

B

L'antica strada che verrebbe per tal modo sostituita all'esistente riescirà, è vero, alquanto più lunga perché meno retta, ma dal momento che la strada di ferro o cavalli faciliterà le comunicazioni assai più di quanto il sopra la via ordinaria esistente, questa non avrà più altra importanza tranne quella di una strada vicinale servibile per le località interposte fra le stazioni, per cui non si saprebbero vedere ragioni sufficienti da consigliare la sanzione di un tale contratto.

Giacché può potrebbe accadere che la ferrovia concepita si prestasse a diventare in tutto o in parte una sezione di altra linea a cui meglio si addiceva la locomotiva a vapore che non la trazione a cavalli, essendo del resto non impossibile che, anche indipendentemente da ciò in un tempo più o meno lontano, la trazione a cavalli sulla ferrovia medesima venisse a riconoscersi insufficiente (nelle esigenze del pubblico servizio, così si credette opportuno di provvedere a tale eventualità colto stabilire che la conversione della ferrovia a cavalli in ferrovia a vapore non possa effettuarsi se non con quelle prudenziali riserve e dietro quelle norme di sicurezza e di regolarità che lo Stato ha diritto di imporre a dovuta garanzia dei

S

generalì interessi affidati alla sua
custodia e sorveglianza).

Nel rapreghare alla Camera il
Progetto di Convenzione inteso col
Sig. Galland - Rappresentante la
Società della Cava d'Alto, promotrice
di questa ferrovia il Riferente porta
fiducia che essa vorrà approvare il
suo operato accordando favorevole voto
all'unito schema di Legge.

Capitolato di concessione intero tra il Ministro
Segretario di Stato per i Lavori Pubblici e la Società della Caro
di granito in Alpo, legalmente rappresentata dal Sig. Carlo Balland,
in virtù di procura in brevette del 21 Maggio 1860, a progetto
del Sig. Dottore Alberto Parola Notajo in Milano, depositata
al Ministero di Lavori Pubblici ed allegata al presente
per copia fatto alla lettera A, per la costruzione ed esercizio
di una strada ferrata a Carallè da Novara alla detta Lago d'Alpo

Articolo primo.

La Società in nome collettivo, costituita per l'attuazione
della Caro di granito in Alpo, per atto del 22 Novembre 1858 rogato
dal Notajo Regio Notajo a Novara, si obbliga di costruire ed eseguire
a tutte spese sue, rischio e pericolo una ferrovia a Carallè che
ponga in comunicazione diretta la detta Caro d'Alpo presso
il Lago d'Orta colla Città di Novara, secondo il progetto formato
dall'Ingegnere William William Sanbui e Notabili di Como in
data 2 Marzo 1859, subordinatamente però all'osservanza delle
avvertenze e prescrizioni, che firmate dalle parti si uniscono
al presente sotto la lettera B, e che sono capite sul voto del
congresso permanente, d'acqua e strade, emesso in adunanza
delli 26 Settembre 1859.

Articolo Secondo.

Questa concessione è fatta alle condizioni generali
stabilite nei capi V e VI della Legge sul risordimento della
gestione dei pubblici lavori in data 20 gennaio 1859, ed a quelle
speciali contenute nel presente capitolato.

Articolo III.

I lavori di costruzione della strada ferrata faranno

di tre mesi

intrapresi non più tardi della promulgazione della Legge
d'approvazione della concessione, e pieno deposito della
cauzione definitiva di cui al seguente art. V.

Articolo IV.

Nel periodo di diciotto mesi dal giorno in cui verrà
promulgata la suddetta Legge di approvazione la strada
ferrata dovrà essere compiuta perfettamente in tutte le sue
parti principali ed accessorie, e fornita di tutto il materiale
mobile a ferro, e dei mezzi di trazione necessari per poterla
aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

Articolo V.

La cauzione provvisoria da fornirsi a termini dello
art. 206 della Legge 20 giugno 1879, all'atto della stipulazione
della concessione, viene fissata in $\text{L. } 30 \text{ (Mila)}$, e quella
definitiva prescritta pure dall'anzidetto articolo sarà di
 $\text{L. } 120,000$ e dovrà essere depositata nel mese prima dell'epoca
stabilita per l'incominciamento dei lavori.

Queste cauzioni saranno fornite mediante equivalente
deposito sulle casse delle Regie Finanze, o di numerario, o di
effetti pubblici dello Stato, consistenti, o in buoni del Tesoro,
o in titoli del debito pubblico al cinque per cento, che
saranno svalutati al valore nominale, o al tre per cento
valutate al corso di emissione.

Articolo VI.

L'ammontare delle dette due cauzioni sarà
restituito alla Società concessionaria per rate di $\text{L. } 50,000$
a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreni,

Dell'espungione di varoni di forniture sul luogo di Materiali
per un tempo Doppia almeno della rate di cui si domanderà
la restituzione.

Con queste speciali disposizioni si dovrà il suddetto
ammontare di 50000, le quali saranno costituite solo,
quando la strada ferrata sarà stata debitamente compiuta
e collaudata, e non si siano riborsati per parte di proprietari
espropriati o danneggiati. (11)

Articolo VIII

Rimane la Società obbligata di stabilire pel servizio
della ferrovia una linea telegrafica elettromagnetica,
secondo il sistema che sarà approvato dal Governo anche
pel tempo in cui la strada esercitata con cavalli, riservato
sempre al Governo il dritto menzionato all'Art. 226 della Legge
20 gennaio 1859.

Articolo VIII

La concessione di questa strada ferrata viene accordata
pel periodo di anni novantasei, che avranno il loro
principio dal giorno d'apertura dell'intera linea all'esercizio.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della Legge 20 gennaio
1859, viene fissato a cinque il periodo degli anni nei quali
il concessionario dovrà ridurre la ferrovia nella buona
condizione in cui deve trovarsi all'epoca della scadenza della
concessione.

Articolo IX

Alla scadenza dei novantasei anni di questa
concessione e a quella epoca il Governo, a mente dell'art. 207 della
citata legge, sottratta ai concessionari nell'esercizio di tutti

Gli utili e prodotti degli stabilimenti e delle opere costituenti
la ferrovia e loro dipendenze, la Società sarà in obbligo
di fare un' assoluta cessione al governo di tutti gli oggetti
mobili, immobili, od animali di trazione, carrozze
e carri per trasporto, materiali delle stazioni e fabbricati,
attrezzi, attuari ed interventi materiali, combustibili e
provviste di ogni genere inerenti alla ferrovia, adottando
per questa cessione le norme in vigore e le norme
stipite stabilite ad art. 243 della precitata Legge 20 giugno
1859, nel caso di rifatto, ed a condizione che le provviste
in magazzino di materiali non eccedano la quantità
sufficiente per l'esercizio e la manutenzione della strada
per mesi sei.

Articolo III

Per indennizzare la Società dell'opera che farà per
incontro della costruzione e per l'esercizio di questa strada
ferrata sarà irrevocabile diritto di cui parla l'art. 231, della Legge
20 giugno 1859, quello cioè di riprovettere tasse per trasporto
dei viaggiatori e di merci.

Fino a tanto che questa strada verrà esercitata con
carrelli la tariffa per trasporto dei viaggiatori sarà
di un terzo minore di quella in vigore per le strade ferrate
dello Stato, e le tariffe per le merci faranno precisamente
uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie dello
Stato.

Quando la strada venisse esercitata con locomotive
anche la tariffa per i viaggiatori sarà portata al pari

Odi quella vigente sulle ferrovie dello Stato

Articolo XII

L'applicazione dei tariffe si farà parimenti colle
stesse norme fissate dal Senato per le ferrovie da lui ereditate
Le spese ausiliarie per rimborsamento determinate a mente
dell'art. 234 della primitiva legge

Articolo XIII

Il numero delle corse ordinarie giornaliere di
andata e ritorno sarà stabilito d'accordo tra il Ministero
dei Lavori Pubblici e la Società, fermo sempre l'osservanza
delle condizioni generali fissate all'art. 241 della Legge
29 June 1879.

Articolo XIV

Le opere tutte principate ed acciuse occorrenti per
la costruzione e manutenzione della strada ferrata dalla
Cava d'Alto a Novara sono dichiarate di pubblica utilità
e quindi le sono applicabili le disposizioni delle Leggi
vigenti a tale riguardo, e che andranno in vigore durante
il periodo della costruzione, per le espropriazioni ed i compensi
che la Società concessionaria non dare ai proprietari
espropriati, come altresì per le formalità necessarie sulla
liberazione da termini dei pesi e dalle ipoteche

Articolo XV

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la Società
stipulerà relativamente ed obbligatoriamente in dipendenza
delle obbligazioni assunte con questo capitolato, saranno
essenti fra ogni diritto proporzionale d'immaginazione, ed
andranno soggetti al solo diritto fino di cosa

Memo

Articolo XVI -

È concessa alla Società l'introduzione nello Stato con franchigia di Dogana, di tutto il materiale fisso necessario all'armamento della strada nonché delle macchine, vetture, legami e ferramenti per medesimi usi necessari all'armamento della medesima all'esperto, che la Società farà venire dall'estero -

Articolo XVII -

Per il trasporto dei medesimi oggetti provenienti dall'estero nella persona dello Stato, la tassa sarà imposta sul 40% sulle tariffe delle diverse classi cui appartengono.

Articolo XVIII -

Sette la Società concessionaria e auttore previsti in denaro o cessioni di terreni per la sede della strada e sue dipendenze, dei Comuni e Corpi morali interessati nella costruzione della linea, con che però l'ammontare dei predetti premi e delle cessioni di terreno stia in ragionevole limiti colle forze finanziarie dei detti corpi morali e siano i relativi atti previamente approvati dalla autorità amministrativa competente a termine delle rispettive leggi.

Articolo XIX -

È in accordo alla Società concessionaria la cessione di quel tratto della nuova strada alla rete provinciale tra Alessandria e Borgomanero, contemplata nel progetto della ferrovia di che si tratta, coll'obbligo però da parte di essa Società di sottostare alle

alle seguenti condizioni, cioè:

(a) Che la Società non possa intraprendere qualunque farsi opera sul tronco di strada nazionale di cui è capo, prima d'aver eseguito a sue spese ed in caso ad un regolare progetto previamente approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, un altro tronco di strada in surrogazione di quello da occuparsi colla via ferrata, valendosi anche a tale scopo in tutto od in parte della strada antica attualmente abbandonata per la occupazione autorizzazione da chi di diritto.

(b) Che allorché per qualsiasi circostanza venga in tempo più o meno remoto a cessare l'esercizio di questa ferrovia, debba il tronco suddetto di strada ordinaria ritornare di pieno diritto allo Stato, non intendendo queste di farne la cessione, se non che col fine e sotto la condizione che debba servir soltanto per la ferrovia nel presente atto concepita.

(c) Che la Società concessionaria debba autorizzare alla di lei partita nei libri di catasto il terreno ceduto, e pagare le contribuzioni durante tutto quel tempo, in cui se ne servirà.

(d) Infine che restituendosi la strada nel caso poi ogni avvenuto della Società allo Stato, essa debba trovarsi in ogni sua parte ed indipendenza in istato perfettamente adatto alla viabilità ordinaria, e collaudabile sotto ogni rapporto.

(e) Pel collaudo della tratta di strada di cui alla lettera (a) e per l'accertamento delle condizioni di cui alla lettera (d)

sarà del Ministero Delegato l'ingegner Capo della
Provincia, al giudizio ed alle prescrizioni del quale
dovrà la Società sottomettersi.

Articolo XV -

Il servizio di posta delle lettere e dispacci da
eseguirsi gratuitamente dalla Società, questo dovrà
sottomettersi alle stesse condizioni che per lo stesso
scopo vennero stabilite all'art. 59 del Capitolato
di concessione della ferrovia da Torino a Savona ap-
provato con Decreto Reale 16 Sette 1879.

Articolo XVI -

Il Sale, Tabacchi ed altri generi di privativa
che si spediranno per conto della Regia Finanza
dovranno trasportarsi sulla ferrovia per la metà del
prezzo portato dalle tariffe.

Articolo XVII -

Le Militari e gli altri individui menzionati
all'art. 238 della citata legge 20 giugno 1879, dovranno
pure essere trasportati a metà prezzo delle tariffe nelle
Vetture di 2^a e 3^a classe.

Articolo XVIII -

La stessa riduzione di prezzo alla metà tariffa
avrà pure luogo per qualsivoglia spedizione di
materiali ed effetti spediti per servizio militare, anche
allorché per questi trasporti la Società dovesse, come
è prescritto dall'art. 239 della Legge suddetta, porre a
disposizione del governo la totalità dei mezzi di

di trasporto di cui può disporre per l'esercizio della sua linea

Articolo XXIV

Tutte le spese di direzione, vigilanza, e ricognizione e collaudo della ferrovia da eseguirsi e farsi costantemente dalla Società concessionaria, saranno stabilite dal Ministero dei Lavori Pubblici, e queste dovranno essere rimborsate per trimestre nei capi della legge finanze.

Articolo XXV

La Società dovrà nell'ordinamento del personale non tenuto adetto all'esercizio della ferrovia avere per una metà almeno di impiegati tratti dagli Ufficiali, sott' Ufficiali e soldati in congedo definitivo, giubilazione o riforma. Il Ministero dei Lavori Pubblici darà alla Società la nota di quelli fra i detti individui che dovranno essere preferiti.

Articolo XXVI

La presente concessione stesa e firmata in duplice esemplare non farà definitiva né valida se non dopo la sua approvazione per legge.

(1) - Articolo VII

L'esercizio della ferrovia da Novara alla Cava d'Algo, dovrà essere fatto con locomotive ogni volta che il Governo vedesse di preferire questo modo di esercizio, o per favorire qualche diramazione o prolungamento che si dipartisse dalla detta linea, e che fosse esercitata con macchina a vapore, o per qualsivoglia altro motivo. La Società non avrà alcun diritto di opporsi a simili diramazioni o prolungamenti, che anzi ove ne fosse richiesta, la

La medesima dovrà sapere perire la sua linea dei
travi dipendenti da queste disposizioni
o prolungamenti, e che l'esercizio venga continuato
con carabbi, ossia che venga fatto con ~~carabbi~~ locomotive,
sempre però mediante i compensi a cui la Società d'Algo
potrà aver diritto.

Se condizioni per il concesso percorso, ed i compensi
di cui sopra saranno previamente concordati tra
la Società della ferrovia d'Algo e quelle altre che
avessero ottenuto la concessione di una diramazione
o prolungamento, e nel caso di dissensi tra le parti
la questione sarà deferita alla decisione del Ministero
dei Lavori Pubblici.

In ogni modo quando la ferrovia dovesse,
come venne previsto, essere esercitata con locomotive,
la Società dovrà sottoporre a quelle prescrizioni che
dal Governo saranno reputate necessarie per la sicurezza
e la regolarità di questo servizio, specialmente per
quanto concerne il sistema d'armamento della
strada, e tutti i diritti di preferenza che in questo
caso potessero competere alla Società della ferrovia
Vittorio Emanuele.

Roma li cinque Giugno milleottocento e sessanta

Il Ministro dei Lavori Pubblici

firmato S. Jacini

Il rappresentante della Società della Ferrovia d'Algo

fornita all'originale Charles Cattani

al segretario del Ministero dei Beni pubblici

Pietro Monti

Allegato A.

Governo di Milano

Oggi giorno di Venerdì (21) Ventuno Maggio (1869) mille
ottocento settanta -

Reinando suo M. il Re di Sardegna, Principe
di Piemonte et c. et. Vittorio Emanuele II.

Deputato a me Du Alberto Parola Caspare
Notajo residente in Milano, ed alla presenza degli
infraferiti testimoni noti ed idonei
Personalmente costituiti

Il Molto Reverendo Signor Preposito Parrocio D.^o Ludovico
Ratti fu felice domiciliato in Milano, piazza S. Fedele,
nella residenza Parrocchiale; Il Signor Ettore Scardini
fu elemento possidente domiciliato nella Regia Città
di Pavia. Il Signor Defendente Parnini del vivente
Signor Bossa possidente Architetto, domiciliato
qui Capo Santa di Porta Nuova di Milano al N. 7.

Le quali parti avendo esposto che essi compariti
in unione al Signor Carlo Cattani fu Giacomo
domiciliato in Sogno, Provincia di Novara, possiedono
tutte le azioni della Società per l'effluvio della Cava
di granito in Olgo e Boletto sul Lago d'Orta, e due

e di a tale titolo essere a domandare del Regio
Honore Nazionale la concessione di una strada
fermata condumante da quella cara fino alla Regia
città di Morava, e che a tale scopo dovendosi
firmare il relativo Capitolato, e si comparanti
Signor Preposito Batti, Gardini e Mannini.

Hanno costituito e nominato costituiscono e
Deputano il fenomenato loro socio sig^{ro} Carlo Balland
in loro procuratore speciale e generale per rappresentar
in confronto della Superiori Autorità Amministrativa
di chiunque, ed una redazione e firma del Capitolato
conveniente i patto con relativi diritti ed obblighi
sotto una vera e rispettivamente confessa ed aperta
la concessione della strada suddetta, con facoltà di
promettere ed obbligare per i mandanti, loro eredi
e successori, anche in ora solidaria collo stesso procuratore
far e dichiarare in merito al suddetto affare tutto
quanto sarà trovato più utile e conveniente, stipulare
qualunque pubblico atto o privata scrittura colle
clausole analoghe e relative, sostituirsi in caso di
bisogno uno o più procuratori, promettendo di
di rata, quale e con facoltà di eleggere domicilio
legale.

È richiesto lo stesso consente da sig^{ro} Comparanti
lo stesso in presente atto in forma di Scrivito da
rilasciarsi in originale e ne sono stato rogato, ritenuto

le spese a carico dei Signori Comparenti.

Spetto, letto e pubblicato e dichiarato intelligibile
non in una sola ad una strada con luce verso strada
il secondo piano, di compendio della casa di me Notajo,
situata in Milano, piazza del teatro filodrammatico
al circato 1511. presentando i Signori Comparenti
ed i testimoni Giovanni Mauri del fedelissimo Battista
e Giovanni Werner fratelli, entrambi domiciliati in
questa città, il primo contrada degli Spadari al circato
3242, il secondo contrada di S. Madegonda al circato 987,
qui sottoscritti colli Signori Comparenti.

All'originale sottoscritto Carlo Ratti

Mauri

3

3

3

3

Cesare Scardini

Delfinando Vassini

Giovanni Werner test.

Giovanni Mauri testimoni

Dr. Alberto Parola fu Gaspare Notajo di Milano
abitante piazza teatro filodrammatico 1511. rogato

La Presidenza del Regio Tribunale Provinciale
certifica che il sottoscritto Dr. Alberto Parola è notajo
residente in Milano, e che alla di lui firma prestasi
piena fede in giudizio e fuori.

Milano li 21 Maggio 1860

Il Presidente sottoscritto San Pietro.

La presidenza del Regio Tribunale d'appello Lombardo,
certifica essere vera la propria firma del Sig. San Pietro
Presidente del Regio Tribunale Provinciale in questa

Città di Milano il 20 Maggio 1860

Milano 20 Maggio 1860

All'originale sottoscritto

Al Signor Direttore

Stato per l'autenticazione della prima firma
del Signor Direttore Vice Presidente del Regno

Esibendo in quello in Milano

del Governatore di tale Governatore

sottoscritto ad ogni foglio

Alligato B.

Prescrizioni ed avvertenze da seguirsi
nell'attuazione del progetto tecnico, per la costruzione
della ferrovia della Care d'Alzo a Novara

1.° La pendenza della ferrovia nelle stazioni non
dovranno essere di due per mille.

2.° Nonostante che tutti i disegni presentati di
ponti, ed i moduli per ponti minori ed acquedotti,
siano in scala armonizzabili, tuttavia i disegni speciali
dei medesimi dovranno essere a tempo opportuno
presentati ed approvati dal Ministero di Lavori Pubblici.

3.° Le scarpe di tutti i viadotti della ferrovia saranno
disposte all'inclinazione dell'uno e mezzo di base per uno di
altezza.

4.° La Massicciata a sostegno dell'armamento della
ferrovia dovrà essere fatta non già sul modo solito della strada
ordinaria che rimane destinata alla pendenza, ma dovrà

essere formata mediante una strata di ghiaja dello spessore non minore di 50 cent.; onde provvedere all'armamento quella elastica e quella protettiva d'impingimento in tempo di pioggia, che è indispensabile alla migliore sua conservazione.

5^o L'armamento della ferrovia potrà essere fatto in due modi, cioè 1.^o col sistema ordinario di traversine distanti l'una dall'altra non più di un metro di spazio libero, ed in tegole in ferro del peso di 18 in 20 chilogrammi per metro lineale, ed in questo caso la lunghezza della strada in sommità ed alla base della massicciata sarà non minore di metri cinque e mezzo. 2.^o col sistema di traversine inferiormente intallorate, appiurate da tre metri sopra traversine, e munite al loro margine superiore di lamina di ferro battuta della larghezza di centimetri sei, e dello spessore di fantimiti due appiurate sulle traversine mediante robuste e frequenti viti.

6^o Per le sette stazioni da stabilirsi sulla ferrovia, a Novara, Cattinoga, Momò, Borgomanero, Pozzano, Baraggia, e Orto, verranno presentati apposti disegni di dettaglio da essere approvati prima della loro esecuzione dal Ministero dei Lavori Pubblici.

7^o Le case cantoniere distribuite lungo la intera ferrovia dovranno essere regolate in modo da averne una almeno per ogni due chilometri, e dovrà essere presentato all'approvazione del detto Ministero il modulo di disegno, secondo il quale dovranno essere costruite.

8^o Il numero dei Cavalieri che dagli autori del progetto si computa per potere occorrere per l'esercizio di questa ferrovia non che il materiale mobile calcolato per servizio

Della medesima, dovanno essere accresciuti in proporzione
adde reate ed effettivo lavoro utile che potranno prestare
e primis, e dell' effettivo movimento che potrà aver la
ferrovie per trasporto di Materie suscettive di
per un loro infanzia del Ministero di proprio
quella aumenti nei detti mezzi di trasporto che videro
necessari

Al Ministero di Lavori Pubblici

ad originale fto S. Garini

Il rappresentante della Società Cava d'Algo

Sottoscritto Carlo Luzzana

Per Copia conforme all' originale

Luigi M. V. S.

Pellassi

SESSIONE 1860

N° 35-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**OLDOFREDI, BEZZI, MORINI, COLOMBANI, CIARDI, TECCHIO,
CINI, GIOVANOLA, VALERIO**

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 12 giugno 1860

Concessione di una strada ferrata a cavalli dalla Cava detta d'Alzo
presso il Lago d'Orta a Novara.

Tornata del 21 giugno 1860

SIGNORI,

Dicendovi il risultato dell'esame istituito dalla vostra Commissione sulla legge con cui il Governo vi chiede di dare alla società della Cava d'Alzo la concessione di una ferrovia a cavalli da quella cava a Novara, è necessario il premettere che la vostra Commissione credette di portare i suoi studi sopra quei soli rapporti che ha questa concessione cogli interessi generali, senza addentrarsi in quegli elementi, di cui venne fornito il progetto della ferrovia, e che riflettono specialmente il rendimento dell'operazione finanziaria in ragione del capitale necessario all'impresa, delle spese d'esercizio, e del prodotto presumibile.

Ritenne la vostra Commissione che cotali ricerche, trattandosi di una concessione richiesta da una società privata, condurrebbero facilmente a quella ingerenza dello Stato nell'industria privata, che è contraria ai dettami della scienza economica, e che, senza essere giovevole mai, è facilmente dannosa.

Nè, a questo riguardo, può passare sotto silenzio, che neppure gli elementi del progetto di cui si tratta, e che le vennero

sottoposti, non si ravvisano tali, per cui la vostra Commissione potesse essere in grado di formarsi e di esprimere alcun giudizio fondato sul tornaconto speciale degli azionisti e dei capitalisti che avranno ad impegnarsi in questa speculazione.

Guardando invece all'intrapresa di cui vi si domanda la concessione dal lato dell'interesse generale, la vostra Commissione fu unanime a convenire nell'opinione espressa dal Ministero nella relazione che accompagna il progetto di legge sottopostovi, ed a trovare quindi nella medesima tutti quegli elementi che si richiedono per indurvi a darvi la vostra sanzione.

Mentre infatti da una parte con questa concessione voi darete mezzo di sviluppare più utilmente l'industria speciale della cava di granito bianco esistente in Alzo presso il lago d'Orta, si riuscirà pure colla progettata strada a facilitare le comunicazioni, ed a svolgere il commercio di una zona di paese importante, sia per la sua estensione, che per la sua popolazione, e per le varie industrie che vi si esercitano.

Il Ministero vi ricordava, ed è qui certamente il caso di ripeterli, gli argomenti sviluppati già a questo riguardo nella relazione sottoposta al Parlamento nella seduta dell'11 aprile 1855, quando venne in discussione il prolungamento della ferrovia da Genova a Novara al lago Maggiore, per dimostrare, come pel commercio interlocale una ferrovia da Novara al lago d'Orta trovasse e densità di popolazione e commercio tale, che per questo lato forse era preferibile il condurre pel lago d'Orta quel prolungamento che fu poi rivolto, per deliberazione del Parlamento, ad Arona.

A queste considerazioni due dei vostri commissari aggiungevano specialmente, e v'assentiva a grande maggioranza la vostra Commissione, quella del beneficio che sperasi con fondamento grandissimo dall'esperimento di una via ferrata costrutta per essere esercita con cavalli, e con questo motore economico attivata, per cui si abbia un insegnamento utile alle popolazioni di estesi territori del regno (quelli specialmente che, per essere più vicini alle radici delle alpi, presentano troppe difficoltà per poter essere convenientemente percorsi da ferrovie attivate con locomotive a vapore) dei grandi servizi che son chiamate a rendere alla industria della locomozione le ferrovie a cavalli, colle quali con ispesa di tanto minore e di prima costruzione e d'esercizio si possono ottenere tutti i benefizi delle ferrovie trainate da locomotive a vapore, ad eccezione soltanto di quelli che si ottengono dalla velocità maggiore (quadrupla in circa) che si ottiene colle seconde a confronto delle prime.

Uno invero dei vostri commissari portò ed appoggiò il voto dell'ufficio V, che s'imponesse fin d'ora alla società di stabilire quell'armamento del piano stradale che fosse capace di un servizio della ferrovia con locomotive a vapore; ma la maggioranza della vostra Commissione, con 7 voti contro 1, opinò non doversi ammettere quel voto, e per le considera-

zioni avanti espresse ed anche perchè il capitolato prevedesse e provvedesse abbastanza pel caso in cui fosse per avvenire che il commercio richiedesse quel più potente motore.

(35-A)

Venendo ora ai particolari della concessione, questi si contengono essenzialmente nel capitolato inteso fra il ministro dei lavori pubblici ed il signor Carlo Galland, rappresentante della società della Cava d'Alzo, il 5 giugno 1860, e nelle *Prescrizioni ed avvertenze* che vi sono annesse (allegato B). Il capitolato si riferisce essenzialmente alla legge sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche, promulgata colla data del 20 novembre 1859, e contiene specialmente quelle determinazioni che in quella stessa legge, trattando di concessione di ferrovie pubbliche all'industria privata, sono lasciate alle stipulazioni particolari. Le *Prescrizioni ed avvertenze* suddette mirano a soddisfare ad alcuni essenziali appunti tecnici fatti dal Congresso permanente, che, a termini della legge precipitata, venne consultato in proposito.

I favori che si chiedono dallo Stato a questa intrapresa sono quelli che si usa concedere; nè si reputano eccessivi, sia per riguardo dei compensi stipulati, sia per riguardo all'opera di cui si tratta. Consistono nell'esonero dei diritti proporzionali d'insinuazione (art. XV), nella franchigia di dogana pel materiale fisso e mobile (art. XVI), e nella riduzione ai due quinti delle tariffe delle ferrovie dello Stato pel trasporto del materiale suddetto. (Art. XVI.)

Sono stipulati a favore dello Stato i soliti compensi per trasporti delle lettere, dei generi di privativa, e dei militari. (Art. XX, XXI, XXII e XXIII.)

Sollevò sulle prime qualche obbiezione per parte della vostra Commissione il disposto coll'articolo XVIII, nel quale poteva sembrare che si contenesse una specie di affidamento di premi e di cessioni di terreno da darsi dai comuni o corpi morali interessati nella costruzione della linea; ma queste obbiezioni vennero risolte dalla considerazione che la condizione, che quei premi e quelle cessioni debbono provenire dalla libera volontà dei comuni e dei corpi morali, e che gli atti relativi debbono venire approvati a termine delle vigenti leggi, riporta la questione nel diritto comune e non può conferire diritto alcuno la facoltà di accettarli, che si viene a dare con questo articolo alla società concessionaria.

Nè pure si credette di fare obbiezione alla cessione, stipulata coll'art. XIX a favore del Concessionario, della nuova strada provinciale tra Momo e Borgomanero, ritenuta la natura speciale dell'intrapresa, le condizioni a cui quella cessione è allegata, ed infine la circostanza che non risulta che alcuna opposizione vi sia stata fatta dalle popolazioni che vi sono direttamente interessate.

Due de' vostri Commissari fecero opposizione alla stipulazione che è contenuta nel primo inciso dell'art. XXV; essi ravvisarono questa come un'indebita immistione dello Stato,

(55-A)

4
nella gestione della cosa privata, come un'eccezione contro la libertà dell'industria, che non debb'essere altrimenti vincolata che dalle leggi generali dello Stato che reggono tutti gli individui che lo compongono ; se poi si avesse anche a riconoscere come utile a quelle stesse società alle quali si prescrive di scegliere una parte de' suoi impiegati fra una classe di cittadini benemeriti, che presenta certo molte guarentigie d'ordine e di moralità, essere questa pur sempre una deroga ai sani principii di governo, ed una singolare presunzione di voler insegnare ai privati dove e come abbiano a trovare il meglio loro.

La maggioranza della vostra Commissione pur tuttavia, malgrado quei ragionamenti che hanno fondata radice nella giustizia e nella verità, ravvisando in questa disposizione come un altro modo di compenso che lo Stato impone ai concessionari pei favori accordatigli, stipulando una preferenza per gli ufficiali, sott'ufficiali e soldati in congedo definitivo, in giubilazione ed in riforma, credeva potersi mantenere questa disposizione comune oramai a tutte le concessioni di cotal maniera fra noi.

Ma unanime la vostra Commissione era poi nel chiedere che venisse soppresso l'ultimo inciso di quello stesso articolo XXV, il quale conteneva invero un'ingerenza del Governo nell'amministrazione della società ; ed in questa sentenza veniva pure il Ministro dei lavori pubblici che aderiva al desiderio della Commissione, e ne prometteva la radiazione.

Con questa semplice avvertenza la vostra Commissione unanime vi propone di adottare la legge quale venne proposta dal Ministero.

VALERIO, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Art. 1.

È approvata a favore della società della cava di granito detta d'Alzo la concessione d'una strada ferrata a cavalli che dalla detta cava metta a Novara.

~~Art. 1.~~
~~Identico al qui contro.~~

Art. 2.

La detta concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel capitolato annesso alla presente legge.

~~Art. 2.~~
~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Camera del 22 giugno 1860.

Sellati

del 12/6

SESSIONE 1860

N° 55

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(JACINI)

nella tornata del 12 giugno 1860

Concessione di una strada ferrata a cavalli dalla Cava detta d'Alzo presso il Lago d'Orta a Novara.

SIGNORI,

La società costituitasi nel 1858 allo scopo di far valere la cava di granito bianco esistente in Alzo, presso il lago d'Orta, trovò che la sua speculazione sarebbe stata suscettibile, nel suo e nell'interesse generale, di uno sviluppo assai più grande qualora, alla condizione già verificata della ricerca ogni di crescente di quel granito, attesa la riconosciuta sua eccellente qualità, si aggiungesse la facilità e l'economia del trasporto, sicchè avesse a riescire possibile il rispondere a tutte le richieste, le quali sono in via di sempre più moltiplicarsi.

A raggiungere questo intento, per essa di vitale importanza, la società progettò la costruzione di una ferrovia a cavalli che, partendo da Alzo e toccando le località di Gozzano, Borgomanero, Cureggio, Momo e Caltignaga, avesse a raggiungere a Novara il punto d'intersecazione delle principali linee dello Stato.

Ottenuta l'autorizzazione di procedere agli studi preliminari, la società presentò, nel settembre dello scorso anno, al Ministero dei lavori pubblici un progetto di massima, che, deferito per la sua parte tecnica all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, venne trovato accettabile, eseguiti che fossero alcuni emendamenti di dettaglio e di secondaria rilevanza.

Dietro questo voto favorevole, il Ministero sottopose a disamina i dati economici e le questioni di convenienza che in appoggio della inoltrata domanda di concessione venivano formolati dalla società promotrice, e riconobbe l'opportunità di siffatta domanda.

Lasciando da parte l'utilità speciale che la strada debbe recare alla società accomanditaria delle cave d'Alzo, utilità di tutta evidenza e della quale la società stessa è il giudice più competente, il Ministero ritenne che colla costruzione della strada proposta si otterrebbero risultati vantaggiosi, tanto sotto il punto di vista di ragguardevoli interessi locali, quanto sotto quello del tornaconto speciale degli azionisti e capitalisti che avessero ad impegnarsi nell'impresa di tale costruzione.

Gli onorevoli deputati che sederanno nel Parlamento subalpino vorranno ricordarsi, come una sua Commissione abbia propugnato vivamente nel 1853 la costruzione di una ferrovia che raggiungesse il lago Maggiore attraversando precisamente la zona che verrebbe ora percorsa dalla strada di cui è questione.

Gli argomenti desumibili dall'importanza degli interessi industriali ed agricoli, e dalla densità delle popolazioni abbondarono alla Commissione nella difesa della sua idea, e vennero esposti con tanta lucidezza ed appoggiati a tali irrecusabili testimonianze di cifre e di dati positivi, che il riferente ritiene superfluo il riavvenire sopra un tema già svolto colla più completa cognizione di causa. Riportandosi quindi a quella parte della relazione dell'11 aprile 1853, che concerne l'argomento della strada ferrata da Novara al lago d'Orta, sotto il punto di vista degli interessi puramente locali, il riferente si limiterà ad accennare come questi fossero sembrati sì rilevanti alla Camera, da non averla determinata a preferir la linea d'Arona, se non dietro a gravissime e prevalenti considerazioni di interesse generale per lo Stato, secondo le condizioni d'allora.

L'affluenza di viaggiatori e di derrate per questa via sarà senza dubbio considerevole. La numerosa popolazione addensata nella regione percorsa dalla nuova linea, popolazione che non può essere servita dalla linea Novara-Arona, non tralascerà ad abbandonare i lenti mezzi ordinari per questo più celere e più regolare che la porrà in comunicazione con Novara, capoluogo della provincia, centro per essa di rilevanti affari commerciali, e punto di intersecazione di due ferrovie di primaria importanza.

Il commercio d'importazione e d'esportazione recherà pure il suo contingente di lucri. I legnami ed i carboni che scendono dalle valli circostanti al lago d'Orta, i mattoni e la calce fabbricati in gran copia a Maggiore, i prodotti minerali della valle di Strona, il cui spaccio, già considerevole attualmente, andrà estendendosi quando la facilità di locomozione lo asseconderà, presentano la prospettiva di un tal movi-

mento sulla strada, da non lasciar dubbio sui vantaggi che saranno per derivare agli intraprenditori in pari tempo che alle località toccate dalla strada o prossime ad essa; così pure a quelle più lontane che verranno poste in situazione di procacciarsi facilmente le produzioni alla cui crescente ricerca fa ostacolo soltanto la soverchia spesa del trasporto.

Queste considerazioni debbono militare a favore di una concessione che, senza alcun aggravio per le pubbliche finanze, tende ad assicurare un notevole vantaggio a popolazioni che ne sentono grandemente il bisogno, ed alle quali in certe eventualità di mancati ricolti e di prolungate intemperie invernali può riuscire un vero beneficio.

Egli è perciò che il referente non ha esitato a concludere colla società promotrice il capitolato di concessione che ha l'onore di sottoporre alla vostra approvazione.

In base al formulato contratto lo Stato non assume il minimo aggravio, ed accordando le concessioni abituali in simili casi, vale a dire, consentendo l'esenzione dai dazi per ferri e materiali che fossero provveduti all'estero, onde costruire la strada, e la riduzione delle tariffe pel trasporto di quei materiali sulle ferrovie dello Stato, si assicurò in concambio una riduzione di tariffa pel trasporto sulla via da costruirsi dei militari, dei materiali di guerra, dei prigionieri, degli indigenti, dei sali, dei tabacchi, ed il trasporto gratuito delle corrispondenze postali.

La cessione fatta all'art. 19 della nuova strada nazionale da Momo a Borgomanero alla società, mentre a questa riesce utilissima, non genera alcun sacrificio allo Stato, essendo che siasi convenuto a corrispettivo il perfetto adattamento a tutte spese della società dell'antica via, dovendo la società stessa renderla atta all'ordinario carreggio, e provvedere all'acquisto degli spazi ceduti od in qualsiasi modo occupati.

L'antica strada che verrebbe per tal modo sostituita all'esistente riescirà, è vero, alquanto più lunga, perchè meno retta; ma dal momento che la strada di ferro a cavalli faciliterà le comunicazioni assai più di quanto il possa la via ordinaria esistente, questa non avrà più altra importanza tranne quella d'una strada vicinale servibile per le località interposte fra le stazioni, per cui non si saprebbero vedere ragioni sufficienti da sconsigliare la sanzione di un tale contratto.

Siccome poi potrebbe accadere che la ferrovia concessa si prestasse a diventare in tutto od in parte una sezione d'altra linea a cui meglio si addicesse la locomotiva a vapore che non la trazione a cavalli, essendo del resto non impossibile che, anche indipendentemente da ciò in un tempo più o meno lontano, la trazione a cavalli sulla ferrovia medesima venisse a riconoscersi insufficiente per le esigenze del pubblico servizio; così si credette opportuno di provvedere a tale eventualità collo stabilire che la conversione della ferrovia a cavalli in ferrovia a vapore non possa effettuarsi se non con quelle prudenziali riserve e dietro quelle norme di sicurezza e di re-

(55)

4
golarità che lo Stato ha diritto di imporre a dovuta garanzia dei generali interessi affidati alla sua custodia e sorveglianza.

Nel rassegnare alla Camera il progetto di convenzione inteso col signor Galland, rappresentante la società della cava d'Alzo, promotrice di questa ferrovia, il referente porta fiducia che essa vorrà approvare il suo operato accordando favorevole voto all'unito schema di legge.

VITTORIO EMANUELE II

ECC. ECC. ECC.

Art. 1.

È approvata a favore della società della cava di granito detta d'Alzo la concessione d'una strada ferrata a cavalli che dalla detta cava metta a Novara.

Art. 2.

La detta concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel capitolato annesso alla presente legge.

Capitolato di concessione inteso tra il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici e la società della cava di granito in Alzo, legalmente rappresentata dal signor Carlo Galland in virtù di procura in brevetto del 21 maggio 1860, a rogito del signor dottore Alberto Parola, notaio in Milano, depositata al Ministero dei lavori pubblici ed alligata al presente per copia sotto alla lettera A per la costruzione ed esercizio di una strada ferrata a cavalli da Novara alla detta cava d'Alzo.

Articolo I.

La società in nome collettivo, costituita per l'attuazione della cava di granito in Alzo, per atto dei 22 settembre 1858, rogato Carotti, regio notaio a Novara, si obbliga di costruire e di esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo una ferrovia a cavalli che ponga in comunicazione diretta la detta cava d'Alzo presso il lago d'Orta colla città di Novara, secondo il progetto formato dagli ingegneri William Villiers, Sanchez e Nobili De-Toma, in data 2 marzo 1859, subordinatamente però all'osservanza delle avvertenze e prescrizioni che, firmate dalle parti, si uniscono al presente sotto la lettera B, e che sono basate sul voto del Congresso permanente d'acque e strade, emesso in adunanza dei 24 settembre 1859.

Articolo II.

Questa concessione è fatta alle condizioni generali stabilite nei capi V e VI della legge sul riordinamento della gestione dei pubblici lavori, in data 20 novembre 1859, ed a quelle speciali contenute nel presente capitolato.

Articolo III.

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di tre mesi dalla promulgazione della legge d'approvazione della concessione, e previo deposito della cauzione definitiva, di cui nel seguente art. V.

Articolo IV.

Nel periodo di diciotto mesi, dal giorno in cui verrà promulgata la suddetta legge di approvazione, la strada ferrata dovrà essere compiuta perfettamente in tutte le sue parti principali ed accessorie, e corredata di tutto il materiale mobile e fisso e dei mezzi di trazione necessari per poterla aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

Articolo V.

La cauzione primordiale da fornirsi, a termini dell'art. 206 della legge 20 novembre 1859, all'atto della stipulazione della concessione, viene fissata in L. 50,000, e quella definitiva, prescritta pure dall'accennato articolo, sarà di L. 120,000, e dovrà essere prestata un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori.

Queste cauzioni saranno fornite mediante equivalente deposito nelle casse delle regie finanze, o di numerario, o di effetti pubblici dello Stato, consistenti, o in buoni del tesoro od in cedole del debito pubblico al cinque per cento, che saranno ricevute al valore nominale, o al tre per cento, valutate al corso di emissione.

Articolo VI.

L'ammontare delle dette due cauzioni sarà restituito alla società concessionaria per rate di L. 50,000, a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreni, dell'esecuzione di lavori, o di forniture sul luogo di materiali per un importo doppio almeno delle rate di cui si domanderà la restituzione.

Con queste successive restituzioni si ridurrà il suddetto ammontare a lire 50,000, le quali verranno restituite solo quando la strada ferrata sarà stata debitamente compiuta e collaudata, e non vi siano richiami per parte di proprietari espropriati o danneggiati.

Articolo VII.

L'esercizio della ferrovia da Novara alla cava d'Alzo dovrà essere fatto con locomotive ogni volta che il Governo credesse di prescrivere questo modo di esercizio, o per favorire qualche diramazione o prolungamento che si dipartisse dalla detta linea e che fosse esercitata con macchine a vapore, o per qualsivoglia altro motivo. La società non avrà alcun diritto di opporsi a simili diramazioni o prolungamenti, che anzi, ove ne fosse richiesta, la medesima dovrà lasciare percorrere la sua linea dai treni dipendenti da queste stesse diramazioni o prolungamenti, ossia che l'esercizio venga continuato con cavalli, ossia che venga fatto con locomotive, sempre però mediante i compensi a cui la società d'Alzo potrà avere diritto.

Le condizioni per il concesso percorso ed i compensi di cui sopra saranno previamente convenuti tra la società della ferrovia d'Alzo e quelle altre che avessero ottenuto la concessione di una diramazione o prolungamento, e, nel caso di dissensi tra le parti, le questioni saranno deferite alla decisione del Ministero dei lavori pubblici.

In ogni modo, quando la ferrovia dovesse, come venne previsto, essere esercitata con locomotive, la società dovrà sottoporsi a quelle prescrizioni che dal Governo saranno reputate necessarie per la sicurezza e la regolarità di questo servizio, specialmente per quanto concerne il sistema d'armamento della strada e salvi i diritti di preferenza che in

questo caso potessero competere alla società della ferrovia Vittorio Emanuele.

(55)

Articolo VIII.

Rimane la società obbligata di stabilire pel servizio della sua ferrovia una linea telegrafica elettro-magnetica, secondo il sistema che sarà approvato dal Governo anche pel tempo in cui la strada sarà esercitata con cavalli, riservato sempre al Governo il dritto menzionato all'articolo 226 della legge 20 novembre 1859.

Articolo IX.

La concessione di questa strada ferrata viene accordata pel periodo di anni novantanove, che avranno il loro principio dal giorno d'apertura dell'intera linea all'esercizio.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della legge 20 novembre 1859 viene fissato a cinque il periodo degli anni nei quali il concessionario dovrà ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui deve trovarsi all'epoca della scadenza della concessione.

Articolo X.

Alla scadenza dei novantanove anni di questa concessione, alla quale epoca il Governo, a mente dell'articolo 207 della citata legge, sottentra ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili e delle opere costituenti la ferrovia e loro dipendenza, la società sarà in obbligo di fare un'assoluta cessione al Governo di tutti gli oggetti mobili, come macchine od animali di trazione, carrozze e carri per trasporti, mobili delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiale, combustibili e provviste di ogni genere inservienti alla ferrovia, adottando per questa cessione i modi di compenso e le norme stesse stabilite all'art. 243 della precitata legge 20 novembre 1859, pel caso di riscatto, ed a condizione che le provviste in magazzino di materiali non eccedano la quantità sufficiente per l'esercizio e la manutenzione della strada per mesi sei.

Articolo XI.

Per indennizzare la società delle spese che sarà per incontrare pella costruzione e pel l'esercizio di questa strada ferrata, essa avrà il diritto di cui parla l'articolo 231 della legge 20 novembre 1859, quello cioè di riscuotere tasse pel trasporto dei viaggiatori e di merci.

Fino a tanto che questa strada verrà esercitata con cavalli la tariffa pel trasporto dei viaggiatori sarà di un terzo minore di quella in vigore per le strade ferrate dello Stato, e le tariffe per le merci saranno precisamente uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie dello Stato.

Quando la strada venisse esercitata con locomotive, anche la tariffa per i viaggiatori sarà portata al pari di quella vigente sulle ferrovie dello Stato.

Articolo XII.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate dal Governo per le ferrovie da lui esercitate.

Le spese accessorie poi verranno determinate a mente dell'articolo 234 della precitata legge.

Articolo XIII.

Il numero delle corse ordinarie e giornaliera di andata e ritorno verrà stabilito d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e la società, ferma sempre l'osservanza delle condizioni generali fissate all'articolo 241 della legge 20 novembre 1859.

Articolo XIV.

Le opere tutte principali ed accessorie occorrenti per la costruzione e manutenzione della strada ferrata dalla cava d'Alzo a Novara sono dichiarate di pubblica utilità, e quindi le sono applicabili le disposizioni delle leggi vigenti a tale riguardo, o che andassero in vigore durante il periodo della concessione, per le espropriazioni ed i compensi che la società concessionaria dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì per le formalità necessarie pella liberazione dei termini dai pesi e dalle ipoteche.

Articolo XV.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte con questo capitolato saranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione, ed andranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

Articolo XVI.

È concessa alla società l'introduzione nello Stato, con franchigia di dogana, di tutto il materiale fisso necessario all'armamento della strada, non che delle macchine, vetture, vagoni e ferramenta nei medesimi, necessari all'aprimento della medesima all'esercizio, che la società farà venire dall'estero.

Articolo XVII.

Per il trasporto dei medesimi oggetti provenienti dall'estero sulla ferrovia dello Stato, la tassa sarà ridotta del 40 p. 0/0 sulle tariffe delle diverse classi cui appartengono.

Articolo XVIII.

Potrà la società concessionaria accettare premi, in danaro o cessioni di terreno per la sede della strada e sue dipendenze dai comuni o corpi morali interessati nella costruzione della linea, con che però l'ammontare dei suddetti premi e delle cessioni di terreno stia in ragionevoli limiti colle forze finanziarie dei detti corpi morali, e siano i relativi atti previamente approvati dalle autorità amministrative competenti a termine delle vigenti leggi.

Articolo XIX.

Viene accordato alla società concessionaria la cessione di quel tratto della nuova strada altre volte provinciale tra Momò e Borgomanero, contemplata nel progetto della ferrovia di che si tratta, coll'obbligo però da parte di essa società di sottostare alle seguenti condizioni, cioè:

a) Che la società non possa intraprendere qualunque siasi opera sul tronco di strada nazionale, di cui è caso, prima di

avere eseguito; a sue spese ed in base ad un regolare progetto previamente approvato dal Ministero dei lavori pubblici, un altro tronco di strada in surrogazione di quella da occuparsi colla via ferrata, valendosi anche a tale uopo in tutto od in parte della strada antica attualmente abbandonata, previa la necessaria autorizzazione da chi di diritto;

b) Che allorquando per qualsiasi circostanza venga in tempo più o meno finito a cessare l'esercizio di questa ferrovia, debba il tronco suddetto di strada ordinaria ritornare di pieno diritto allo Stato, non intendendo questi di farne la cessione, se non che col fine e sotto la condizione che debba servire soltanto nella ferrovia col presente atto concessa;

c) Che la società concessionaria debba accollare alla di lei partita nei libri di catasto il terreno ceduto, e pagarne le contribuzioni durante tutto quel tempo in cui se ne servirà;

d) Infine che, restituendosi la strada nel caso poc'anzi accennato dalla società allo Stato, essa debba trovarsi in ogni sua parte e dipendenza in istato perfettamente adatto alla viabilità ordinaria, e collaudabile sotto ogni rapporto;

e) Pel collaudo della tratta di strada di cui alla lettera a) e per l'accertamento delle condizioni di cui alla lettera d) sarà dal Ministero delegato l'ingegnere capo della provincia, a giudizio ed alle prescrizioni del quale dovrà la società sottomettersi.

Articolo XX.

Pel servizio di posta delle lettere e dispacci da eseguirsi gratuitamente dalla società, questa dovrà sottomettersi alle stesse condizioni che per lo stesso scopo vennero stabilite all'articolo 59 del capitolato di concessione della ferrovia da Torino a Savona approvato con decreto reale 16 ottobre 1859.

Articolo XXI.

Il sale, tabacchi ed altri generi di privativa che si spediranno per conto delle regie finanze dovranno trasportarsi sulla ferrovia per la metà del prezzo portato dalle tariffe.

Articolo XXII.

I militari e gli altri individui menzionati all'art. 258 della citata legge 20 novembre 1859 dovranno pure essere trasportati a metà prezzo delle tariffe nelle vetture di 2^a e 5^a classe.

Articolo XXIII.

La stessa riduzione di prezzo alla metà tariffa avrà pure luogo per qualsivoglia spedizione di materiali ed effetti spediti per servizio militare, anche allorquando per questi trasporti la società dovesse, come è prescritto dall'art. 259 della legge suddetta, porre a disposizione del Governo la totalità dei mezzi di trasporto di cui può disporre per l'esercizio della sua linea.

Articolo XXIV.

Tutte le spese di direzione, vigilanza, ricognizione e collaudo della ferrovia, che deggiono essere sostenute dalla so-

(55)

cietà concessionaria, verranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici, e queste dovranno essere rimborsate per trimestre alle casse delle regie finanze.

Articolo XXV.

La società dovrà nell'ordinamento del personale non tecnico addetto all'esercizio della sua strada avere per una metà almeno d'impiegati tratti dagli ufficiali, sott'ufficiali e soldati in congedo definitivo, giubilazione o riforma. ~~Il Ministero dei lavori pubblici darà alla società la nota di quelli fra i detti individui che dovranno essere prescelti.~~

Articolo XXVI.

La presente concessione, stesa e firmata in duplice esemplare, non sarà definitiva né valida se non dopo la sua approvazione per legge.

Torino, cinque giugno mille ottocento e sessanta.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: S. JACINI.

Il rappresentante della Società della Cava d'Alzo

Firmato all'originale: CHARLES GALLAND.

Il segretario nel Ministero dei lavori pubblici

PIETRO MARSI.

Allegato A.

Governo di Milano.

Oggi giorno di lunedì (21) ventuno maggio (1860) mille ottocento sessanta,

Regnando Sua Maestà il Re di Sardegna, Principe di Piemonte, ecc., ecc., ecc., Vittorio Emanuele II,

Davanti a me dottore Alberto Parola fu Gaspare, notaio residente in Milano, ed alla presenza degli infrascritti testimoni noti ed idonei,

Personalmente costituiti,

Il molto reverendo signor preposto parroco D. Giulio Ratti fu Felice, domiciliato in Milano, piazza San Fedele, nella residenza parrocchiale; il signor Cesare Scardini fu Clemente, possidente, domiciliato nella regia città di Pavia; il signor Defendente Vannini del vivente signor Giosué, possidente, architetto, domiciliato nei Corpi Santi di porta Nuova di Milano al n° 7.

Le quali parti avendo esposto ch'essi comparenti, in unione al signor Carlo Galland fu Giacomo, domiciliato in Gozzano, provincia di Novara, possiedono tutte le azioni della società per l'esercizio della cava di granito in Alzo e Boletto sul lago d'Orta, e che a tale titolo ebbero a domandare al regio Governo nazionale la concessione di una strada ferrata conducente da quella cava fino alla regia città di Novara, e che a tale scopo, dovendosi firmare il relativo capitolato, essi comparenti, signor preposto Ratti, Scardini e Vannini,

Hanno costituito e nominato, costituiscono e deputano il sunnominato loro socio, signor Carlo Galland, in loro procuratore speciale e generale per rappresentarli in confronto della superiore autorità amministrativa e di chiunque, ed alla redazione e firma del capitolato concernente i patti coi relativi diritti ed obblighi, sotto cui verrà rispettivamente conferita ed assunta la concessione della strada suddetta, con facoltà di promettere ed obbligare per i mandanti, loro eredi e successori, anche in ora solidali collo stesso procuratore, fare e dichiarare in merito al suddetto affare tutto quanto sarà trovato più utile e spedito, stipulare qualunque pubblico atto o privata scrittura colle clausole analoghe e relative, sostituire in caso di bisogno uno o più procuratori, promettendo di rata, grata, ecc., e con facoltà di eleggere domicili legali.

E richiesto io notaio conoscente dei signori comparenti, ho steso il presente atto in forma di brevetto da rilasciarsi in originale, e ne sono stato rogato, ritenute le spese a carico dei signori comparenti.

Fatto, letto e pubblicato a chiara ed intelligibile voce in una sala ad uso studio, con luce verso strada, al secondo piano, di compendio della casa di me notaio, situata in Milano, piazza del Teatro filodrammatico, al civico 1811, presenti i suddetti signori comparenti ed i testimoni Giovanni Mauri, del fu Giovanni Battista, e Giovanni Werner, fu Giorgio, entrambi domiciliati in questa città, il primo contrada degli Spadai, al civico 5242, il secondo contrada di Santa Radegonda, al civico 987, qui sottoscritti coi signori comparenti.

All'originale sottoscritti:

GIULIO RATTI.

CESARE SCARDINI.

DEFENDENTE VANNINI.

GIOVANNI WERNER, *testimonio.*

GIOVANNI MAURI, *testimonio.*

Dott. ALBERTO PAROLA, *fu Gaspare, notaio di Milano, abitante piazza Teatro filodrammatico, 1811, rogato.*

La presidenza del regio tribunale provinciale certifica che il retroscritto dottor Alberto Parola è notaio residente in Milano, e che alla di lui firma prestasi piena fede in giudizio e fuori.

Milano, il 21 maggio 1860.

Il Presidente sott. : SAN PIETRO.

La presidenza del regio tribunale d'appello lombardo certifica essere vera la premessa firma del signor San Pietro, presidente del regio tribunale provinciale in questa città.

Milano, 21 maggio 1860.

All'originale sottoscritti:

MIGLIO.

ROGNOLA, *direttore.*

Visto per l'autenticazione della premessa firma del signor dottor Miglio, vice-presidente del regio tribunale d'appello in Milano.

Pel Governatore, il Vice-Governatore

Sottoscritto all'originale: VEGLIA.

Allegato B.

Prescrizioni ed avvertenze da seguirsi nell'attuazione del progetto tecnico, per la costruzione della ferrovia dalla cava d'Alzo a Novara.

1° Le pendenze della ferrovia nelle stazioni non dovranno eccedere il due per mille.

2° Non ostante che tutti i disegni presentati dei ponti, ed i moduli per ponti minori ed acquedotti sieno in massima ammissibili, tuttavia i disegni speciali dei medesimi dovranno essere a tempo opportuno presentati ed approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

3° Le scarpe di tutti i rilevati della ferrovia saranno disposti all'inclinazione dell'uno e mezzo di base per uno di altezza.

4° La massicciata a sostegno dell'armamento della ferrovia dovrà essere fatta non già sul nudo suolo della strada ordinaria che rimane destinata alla ferrata, ma dovrà essere formata mediante uno strato di ghiaia, dello spessore non minore di 50 centimetri, onde procurare all'armamento quella elasticità e quella prontezza d'asciugamento in tempo di pioggia, che è indispensabile alla migliore sua conservazione.

5° L'armamento della ferrovia potrà essere fatto in due modi, cioè: 1° col sistema ordinario di traversine distanti l'una dall'altra non più di un metro di spazio libero, ed i regoli in ferro del peso di 18 in 20 chilogrammi per metro lineale, ed in questo caso la larghezza della strada in sommità ed alla base della massicciata, sarà non minore di metri cinque e mezzo; 2° o col sistema di lungherine inferiormente intellarate, assicurate da tre in tre metri sopra traversine, e munite al loro margine superiore di lamina di ferro battuto, della larghezza di centimetri sei, e dello spessore di centimetri due assicurate sulle lungherine mediante robuste e frequenti viti.

6° Per le sette stazioni da stabilirsi pella ferrovia a Novara, Callignaga, Momo, Borgomanero, Gozzano, ~~Ferruzzi~~ e Alzo verranno presentati appositi disegni di dettaglio da essere approvati prima della loro esecuzione dal Ministero dei lavori pubblici.

7° Le case cantoniere distribuite lungo la intiera ferrovia dovranno essere regolate in modo da averne una almeno per ogni due chilometri, e dovrà essere presentato all'approvazione del detto Ministero il modulo di disegno, secondo il quale dovranno essere costrutte.

8° Il numero dei cavalli che dagli autori del progetto si computa per potere occorrere per l'esercizio di questa ferro-

I Baraggia di Suso

via, non che il materiale mobile calcolatovene per servizio della medesima, dovranno essere accresciuti in proporzione del reale ed effettivo lavoro utile, che potranno prestare i primi, e dell'effettivo movimento che potrà avere la ferrovia per trasporti di materiali su altre linee, per cui sarà in facoltà del Ministero di prescrivere quegli aumenti nei detti mezzi di trasporto che crederà necessari.

Il ministro dei lavori pubblici
all'originale sottoscritto: S. JACINI.

Il rappresentante della Società di Cava d'Alzo
sottoscritto CHARLES GALLAND.

Per copia conforme all'originale
PIETRO MARSI.

Approvato nella Tornata del 22. Giugno 1860.

Pellati