

EUGENIO
Principe di Savoia Carignano
Luogotenente Generale di S. M.

In virtù dell'autorità a noi delegata,
Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue;
I Ministri Segretari di Stato delle Finanze e dei Lavori
pubblici sono autorizzati a presentare al Parlamento il
progetto di legge per l'approvazione della convenzione
in data 22 Settembre 1860 relativa all'acquisto per parte
dello Stato della ferrovia da Nodona a Mercati per Casale,
ed a sottoporre la discussione

Dato a Torino addì 15 Ottobre 1860

Eugenio di Savoia

— Progetto di legge —

— Articolo 1.° —

È approvata la convenzione, intesa ad di 22 Settembre 1860. tra i Ministri dei Lavori pubblici, e delle Finanze, e la Società della Ferrovia da Palermo a Marselli per Casale, relativa alla cessione allo Stato della Ferrovia suddetta.

— Articolo 2.° —

Per corrispettivo della cessione convenuta in L. 269,500. d'annua rendita è autorizzata l'emissione in aggiunta al debito di creazione R. 216. 4 giugno 1849. degli incerti titoli al portatore.

È applicabile all'iscrizione di questa rendita la disposizione contenuta nell'articolo 2.° dell'art. 2.° della legge 13. Dicembre 1850. concernente la quantità di ciascuna rendita da iscriversi.

L'iscrizione di dette rendite sul Registro generale del Debito pubblico si effettuerà all'atto della loro liquidazione a favore degli eredi diritti, per mezzo di Decreto Reale, in cui verrà accertata la decorrenza delle rendite medesime; e saranno assegnati i fondi pel servizio degli interessi, e della estinzione.

N. 96.

Progetto di legge presentato
dal Ministero dei Lavori pubblici (Cassini)
e delle Finanze (Viggi)

Acquisto per parte dello Stato della
strada parata da Valenza a Oualin per
Cuneo

Tramite del 19. Ottobre 1860.

Convenzione per la cessione allo
Stato della strada ferrata da Porelli
a Valenza per Casale, di cui nell'atto
di concessione approvato colla legge
11. maggio 1854. N.º 1711.

1854

Li sottoscritti Ministri delle Fi-
nanze, e dei Lavori Pubblici, per conto
e nell'interesse dello Stato, ed i Sigg.
Avv. Filippo Maclean, ed Avv. Car-
lo Morozza, quali rappresentanti
la Società anonima della strada ferrata
da Porelli a Valenza per Casale come
delegazione autorata in virtù delle
deliberazioni dell'Assemblea Generale
10. Giugno, e 15. Luglio 1850, e del ver-
bale d'ordinanza del Consiglio d'Am-
ministrazione di detta Società 30.
Aprile susseguente, convengono
quanto segue:

Articolo 1.º

La Società anonima concessionaria
della strada ferrata da Porelli a
Valenza per Casale, cede in proprie-
tà allo Stato la strada ferrata sud-
deta, e rinuncia al diritto di percor-
rere co' suoi convogli la tratta di
ferrata ^{o di ragione} dello Stato dal punto di
congiunzione della linea Sociale
con quella Governativa in pros-
simità di Valenza, sino allo scalo

di Alessandria, di cui era inve-
stita a monte dell'art. 2° del
del Capitolato di Concessione,
approvato con legge 14 maggio
nelle stante cinquanta quattro,
non che il detto dell'uso della stante
in detto Stato ad Alessandria, ac-
cordato alla Società coll'art. 2° del
annunziato Capitolato,

Art. 2°

Il suddetto acquisto comprende:
(a) Tutte le ragioni, stante, e cari-
chi dipendenti dal Capitolato Con-
ceduto di Concessione, e dalle sem-
brante stipulazioni fatte collo Stato
e colla Società Concessionaria della
ferrovie di Novara, e colla Com-
pagnia Vittorio Emanuele, su-
scritta alla prima, la quale
riserva stabilite negli articoli
seguenti.

(b) Il corpo stradale con ogni an-
so e concesso, ed ogni attinenza
appartenente alla Società, argini
di Novara, extramurali, opere
d'arte, fabbricati per le stazioni
e Case Carriera, compreso
quello del caffè presso la Sta-
zione di Casale, (Casa Pulver
in Casale)

(c) Il materiale ferro esistente in

opera, come ferri e legname
d'armamento, piattaforme, Gru,
macchine per carico e scarico, ser-
batoi, pesi a bilico, stivali, scov-
che e altro di condizionale materiale
che deve servire di dotazione
della strada in una quantità si sul-
tante della quota ammessa alla
prestazione.

(d) I mobili delle Stazioni per
servizio dei viaggiatori e delle
uomini e degli Uffici delle dette
Stazioni, attrezzi di manutenzione
delle distribuzioni nella loro tota-
lità ed utensili per le piccole ri-
parazioni di dotazione della
Trottoia delle locomotive in Casale.

(e) L'intera telegrafia con mac-
chine di trasmissione, tutto
in opera che di sorta.

Sarà in facoltà del Governo
di rilevare in presso d'istinto
l'altro materiale posseduto dalla
Società, oltre a quello esistente in
opera, che deve servire di dotazione
al momento in cui verrà fatta
la consegna della strada al Gover-
no medesimo.

In questo caso il prezzo del detto
materiale sarà determinato per
metto di periti da eleggersi

D'accordo dalle parti i quali prendo
naumo per base del loro giudizio
il prezzo d'acquisto degli oggetti
e lo stato in cui si trovano.

Art. 3.^o

La concessione della strada per parte
della Società concessionaria fatta, si
e come compete alla medesima
e come trovansi da essa tenuta
e posseduta.

Art. 4.^o

La strada sarà consegnata
in buono stato di viabilità,
tanto rispetto al corpo stradale,
opere d'arte, materiale d'ogni
maniera, ballast, ed ogni altra co-
sa formante il complesso della
strada e sue dipendenze, previa
visita di due periti eletti per
ciascuna delle parti contraenti
i quali ne eleggeranno un
terzo che dividerà come arbitro
nel caso di disaccordo, e la So-
cietà sarà obbligata di com-
piere immediatamente ed a
proprie spese tutte le manuten-
te ed imperfezioni che fossero
riconosciute in detta visita.

Art. 5.^o

La Società concessionaria sarà
tenuta del proprio al soddisfa

~~cinquante~~ ~~destinazione~~ di tutte
le ~~passività~~ da essa incontrate
nella costruzione della strada che
all'atto finale della sessione
della medesima ~~ridurrà~~
non ancora interamente
estinta.

Art. 6.^o

Di ~~esistenza~~ della cartella
esistente tra la Società e il Mini-
sterio della Guerra per l'esegui-
ta chiusura, col corpo stradale
della ferrovia, del locumote detto
della ~~Cartella~~ presso ~~basale~~,
per la quale la Società rimane
esonerata da qualsivoglia ob-
bligazione verso il Ministero
predetto, essa ~~deve~~ ~~adottare~~
a tutte le eventualità delle
altre liti pendenti coi terzi
all'atto della stipulazione finale
della sessione di cui si tratta
in dipendenza della costruzione
della strada, ed essa si obbliga
di provvedersi a tutto suo
carico, in modo che il Gover-
no sia esonerato da ogni
possibile ~~factum molestia~~
per gli effetti del presente
che ~~verranno~~ emanate.

Spazio

La Società rimane pure esonerata da qualunque carico per riguardo al pagamento della Lire quaranta mila, di cui è caso all'art. 18. della convenzione per l'esercizio della Strada dipartata, colla Società della ferrovia di Novara addi 10. ottobre 1856. obbligandosi il Governo di tenerla sollevata da qualunque pretesa che al riguardo del detto pagamento potesse elevarsi dalla Società della ferrovia Vittorio Emanuele, ora subentrata a questa di Novara.

Art. 18.

Le corrispettive della ferrovia della strada edue dipendenti come sopra il Governo collegherà colla del debito Pubblico similato all'emissione del 1849. fruttante il 5 p. 100 con annuità ripartita a somma da che se verrà fatto a liberata dall'Amministrazione della Società della ferrovia Vittorio Emanuele di Lire duecento sessanta nove mila 3

e cinquecento.

La consegna di questa nuova
dita concessa ad esser fatta
entro il primo Settembre 1861,
a quella precisa epoca che sarà
fatta di pubblica ragione dal
Governu, e di nuovo in nuovo
che dall'Amministrazione
suddetta sarà rimessa nei De-
legati delle Finanze un cor-
rispondente numero d'azioni
in ragione di Lire ventiquattro
centini cinquanta di rendita
per ciascuna delle suddette
unità d'azioni di cui si compo-
ne il fondo sociale, e così fino
all'intera estinzione delle
medesime.

Art. 9°

All'epoca della stipulazione
della finaleessione della ferro-
via Valente Forcella saranno
consegnate dall'Amministrazione
della stessa Società tutti i
disegni e piani della ferrovia, di
tutte le opere d'arte, fabbricati ed opere
d'arte, casellarij, parcellarij, docu-
menti di acquisto di terreni,
contratti d'appalto, liquidazioni
finale di esse, istrumenti di subo-
retatori, non che i registri della

gestione sociale, quattresimo e
primo di sequiti pagamenti,
quinto i versanti approvati dalle
rispettive assemblee Generali degli
Azionisti, il tutto sotto apposto
Stampo, da formar parte dell'atto
finale suddetto.

Art. 10°

Il governo prenderà possesso della
strada il primo giorno di
Genajo 1861. e la decadenza
degli interessi per la rendita che
sarà data in cambio delle
azioni, sarà computata dal
giorno della presa di possesso
della ferrovia per parte del Gover-
no, e cesserà dal detto giorno
a favore degli azionisti la
partecipazione agli utili
della strada cui primo an-
no è scritto in ragione delle
azioni da loro possedute.

Art. 11°

L'amministrazione dello
Stato s'intenderà substituita
alla Società di Cassale per
gli effetti della più volte citata
legge scritta di Con-
venzione 10. ottobre, mille
ottocento cinquanta due, per l'ac-
cizio della strada ferrata.

Voluntas Mercelli passata alla
Società di Novara.

Atto 12.

La presente convenzione
da vedersi a suo tempo in pub-
blici istrumenti a spese del
Governatore acquirente non sarà
valida se non dopo la sua ap-
provazione per legge.

Fatta e sottoscritta in doppio
originale a Corino addì ven-
tesimo Settembre mille ottocento
settanta.

Il Ministro dei Lavori Pubblici

Dot. Stefano Sacchi

Il Ministro delle Finanze

Dot. Saverio Vegetti

I Delegati della Società

Dot. Melchiorre Filippini

Dot. Matteo Carli

Per copia conforme all'originale
depositata al Ministero dei Lavori Pubblici

P. Marsi Seg.

Nota del Materiali d'armamento che deve servire
 di data per la ferrovia Valenza e Vercelli che
 rimane eduta allo Stato

Puntate	No	4. e per 4.2. chilometri	No ^o 168.
Traversine	"	2.	" 84.
Cuscinetti a travi	"	4.	" 168.
Intersuedii	"	12.	" 504.
Cunei	"	20	" 840
Caviglie	"	10	" 420.

~~Corino materiale ferroviario sulle ferrovie
 esistenti~~

Il Ministro dei Lavori Pubblici Il Ministro delle Finanze
 Sott. Stefano Jacini Sott. Gaetano Vegassi

Il Delegato della Società
 Sott. Alessandro Filippo
 Sott. Nicola Carota

Per legge conferire
 N. M. di legge

CAMERA DEI DEPUTATI**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE**

composta dei Deputati

**MONTICELLI, PESCIOTTO, MELLANA, SELLA GREGORIO, BOGGIO,
CABELLA, CHIAPUSSO, VALERIO, BERTI.**sul progetto di legge presentato dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze
*nella tornata del 15 ottobre 1860.***Acquisto per parte dello Stato della strada ferrata
da Valenza a Vercelli per Casale.**

Tornata del 17 ottobre 1860.

SIGNORI,

Considerazioni economiche amministrative e strategiche persuasero gli uffici della Camera a rendere concordemente il partito favorevole al presente progetto di legge; epperò la vostra Commissione ve ne propone anch'essa la approvazione.

I precedenti del Parlamento e del Governo dimostrano come prevalga nello universale il concetto dell'utilità di completare, anche collo acquisto di linee costrutte da private società, la rete ferroviaria propria dello Stato.

Le speciali attinenze che ha la ferrovia di Valenza-Casale-Vercelli con questa rete, e la sua importanza militare, si aggiungono a quel generale riflesso per consigliarne l'acquisto.

Quando fu iniziato il progetto di costruzione del tronco da Valenza a Vercelli, il Governo, persuaso del vantaggio grande che essa dovevâ recare sia alla produzione agricola ed all'attività commerciale della zona che essa percorre, sia in genere allo Stato, fu largo di concessioni alla società promotrice dell'opera.

(96-A)

Tra queste, non tenuto conto della erronea allegazione della relazione governativa in ordine ad un supposto obbligo di lasciare alla società un percorso gratuito di due chilometri, obbligo che non è nel contratto, ricorderemo più specialmente la facoltà attribuita all'amministrazione della ferrovia Valenza-Casale-Vercelli di percorrere per un tratto di ben quattordici chilometri la ferrovia dello Stato, mediante un corrispettivo assai tenue; e l'altra vieppiù onerosa per la linea governativa, di potersi giovare dello scalo di Alessandria per il servizio di quel tronco, anche collocandovi binari e costruendovi fabbricati.

Il grande sviluppo dopo tale concessione avvertitosi nella rete ferroviaria che da così diverse parti converge in Alessandria rese quest'ultima servitù oltremodo gravosa, e contribuì assai a persuadere la convenienza di liberarsene.

D'altro canto il tronco di cui si tratta sta per acquistare ancora maggiore importanza per l'attuazione della ferrovia tra Torreberretti e Pavia; la quale è intimamente connessa colla linea di Alessandria-Vercelli.

Considerazioni militari suffragano anch'esse molto efficacemente il proposto acquisto; e basterà a tale riguardo osservare che questo tronco collega i due maggiori baluardi della linea del Po, mentre per Vercelli mantiene le comunicazioni da un lato con Torino e dall'altro colla Lombardia; e taluno dei più gloriosi fatti d'armi dell'ultima campagna non avrebbe forse potuto compiersi con tanta sicurezza e pienezza di successo, se non fossero stati i servizi resi dal tronco di Alessandria-Vercelli, che tanto contribuì alla rapidità e precisione delle operazioni strategiche.

Le condizioni alle quali lo Stato acquisterebbe questo tronco sono abbastanza buone, qualora si tenga calcolo dei proventi che ragionevolmente si possono sperare da questa linea, e degli altri vantaggi che da essa deriveranno al Governo.

Senza entrare in minuta discussione di cifre, e rettificato anche l'errore della relazione ministeriale, che, supponendo il tronco di 42 chilometri, mentre non è che di 40, calcola un maggior provento lordo di 24,000 lire all'anno, il prodotto di questa linea rappresenterà pur sempre un equo e sufficiente interesse del capitale impiegato per acquistarla. Massime che, la gestione passandone a mani dello Stato che già esercita il rimanente della rete colla quale coincide questo tronco, è palese che ne saranno singolarmente diminuite quelle spese di amministrazione e di esercizio, le quali, circoscritte ad un breve tronco, troppo ne diminuivano il profitto. Cosicché non sarebbe esatto criterio quello che, per giudicare della convenienza del contratto in quanto allo Stato, taluno desumesse dalle condizioni attuali della società proprietaria del tronco Valenza-Casale-Vercelli; le quali condizioni vogliono solo essere tenute a calcolo in quanto provano che, mentre lo Stato ha interesse e vantaggio a far co-

testo acquisto, gli azionisti alla lor volta debbono chiamarsi soddisfatti che esso abbia luogo.

Ed a proposito di azionisti ricorderemo che meglio di 5,000 azioni sono presso corpi morali; il che può esser anche di spinta all'approvazione del contratto, senza però che creda la Commissione di poter accogliere la teoria, per verità alquanto singolare, degli autori della relazione ministeriale, ai quali piacque dire che lo Stato ha una specie d'obbligo morale verso quei corpi, avendoli autorizzati, quando ne fu richiesto, a sottoscrivere per le azioni destinate a creare il fondo sociale della ferrovia. Singolare teoria che dobbiamo respingere ricisamente, come quella che ripugna troppo evidentemente ad ogni principio di ragione e di diritto.

Le considerazioni fin qui svolte persuasero la Commissione a proporvi unanimemente l'approvazione del progetto di legge, salve però alcune avvertenze relative od a rettificazioni di errori od alla più chiara e precisa intelligenza della convenzione annessa alla legge.

All'articolo 2 della convenzione, l'alinea 6 è concepito in modo che pare significhi concedersi allo Stato, cogli altri accessori della ferrovia, in Casale un caffè sito *in casa Palmaro*. Invece deve dire che si cede, unitamente al resto, anche la casa Palmaro; epperò la redazione di questo alinea vuole essere modificata così:

« il corpo stradale con ogni annesso e connesso ed ogni altro terreno appartenente alla società, argini di Morano e trasversale, opere d'arte, fabbricati per le stazioni e case cantoniere, compresa quella del caffè presso la stazione di Casale, e la casa Palmaro in Casale. »

All'articolo 9, pure della convenzione, al vocabolo *questione* deve surrogarsi la voce *gestione*.

Un'altra avvertenza fu mossa dal commissario dell'ufficio III, il quale osservava che nel formare la nota del materiale di dote che la società deve contribuire al Governo per il tronco che gli cede, fu commesso un doppio errore, sia raggugliando la dote alle linee a doppio binario, sia supponendola dovuta per 42 chilometri, mentre il tronco non ne ha che 40. Ma la Commissione non ha creduto di potervi proporre nessuna modificazione al contratto perchè sarebbe inopportuno e pericoloso il modificarne ora come che sia le clausole, sia perchè trattasi di cosa di minima entità, sia infine perchè neppur si avrebbe una base certa e sicura per riformare, in questa parte, la convenzione.

Dubbi più gravi sollevavano i commissari dell'ufficio IV e dell'ufficio V, relativi sia al determinare se l'assemblea generale degli azionisti, o i di lei delegati, potessero stipulare la cessione della ferrovia, sia specialmente in ordine alle garantigie che lo Stato deve ottenere per tutte le possibili conseguenze di questo contratto.

Il primo dubbio fu prontamente chiarito, dacchè gli sta-

(96-A)

4.
tuti della società hanno previsto il caso di cessione della strada, ne hanno prescritte le forme, e queste furono osservate.

Quanto all'altro dubbio avvertivasi che l'articolo 8 della convenzione obbliga il Governo a consegnare, entro il primo semestre 1861, all'amministrazione della ferrovia la rendita equivalente al prezzo dell'acquisto in cambio dei titoli originari degli azionisti; e l'articolo 6 allude alle liti vertenti fra la società e i terzi all'atto della stipulazione, le pone a carico di quella, dichiarando tenuta la società a provvedere allo esonero del Governo *da ogni possibile futura molestia per gli effetti delle sentenze che venissero emanate*. Dal raffronto di questi due articoli parve ad alcuni dei commissari emergere che lo Stato corra qualche pericolo per la eventualità di quelle liti, mentre, d'altro canto, dovendo nel primo semestre 1861 pagar tutto il prezzo, nessuna guarentigia più gli rimarrebbe verso una società che, essendo anonima, con titoli al portatore, può cessare di diritto e di fatto, compiuti che siano i pagamenti.

Fu perciò proposto, anche nell'interesse dei terzi creditori, che la società dovesse dare allo Stato una sufficiente cautela sino alla definizione ultima delle varie liti che ha pendenti; ma, sul riflesso che per una parte lo Stato non essendo successore a titolo universale, bensì invece a solo titolo particolare, non può essere tenuto per altri debiti, salvo per quelli che affettino la cosa cedutagli, cioè la strada, che non consta della esistenza di verun vincolo di privilegio o d'ipoteca; che al ministro delle finanze spetta, per obbligo di ufficio, di assicurare lo Stato contro ogni possibile conseguenza nociva di questo contratto, la Commissione deliberò di promuovere dal signor ministro quelle spiegazioni che meglio la ponessero in grado di compiere il debito suo.

Il signor ministro dichiarò essere sua opinione che niun pericolo sovrasti allo Stato per le liti alle quali accenna l'articolo 6; che inoltre nella stipulazione definitiva colla società sarà concordato il modo di cautelare efficacemente il Governo anche contro ogni più remota eventualità.

La Commissione, riflettendo che l'aggiungere ora, senza il contraddittorio dell'amministrazione della ferrovia Valenza-Casale-Vercelli, una nuova clausola alla convenzione potrebbe far pericolare un contratto che crede vantaggioso allo Stato; che d'altra parte l'interesse dei terzi è sufficientemente tutelato dalla pubblicità di questa deliberazione; che le esplicite e formali dichiarazioni del signor ministro delle finanze ci stanno garanti che il Governo procurerà tutte le necessarie cautele, rese anche più facili e sicure dall'esistenza presso la società di un cospicuo fondo, che potrebbe essere applicato a tale scopo; la vostra Commissione vi propone unanime l'approvazione del presente disegno di legge e della unita convenzione, salve le rettificazioni e le riserve sin qui tenorizzate.

BOGGIO, relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione intesa addì 22 settembre 1860 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e la società della ferrovia da Valenza a Vercelli per Casale, relativa alla cessione allo Stato della ferrovia suddetta.

Art. 2.

Per il corrispettivo della cessione, convenuta in L. 269,500 d'annua rendita, è autorizzata l'emissione in aggiunta al debito di creazione il 2 e 16 giugno 1849 degli occorrenti titoli al portatore.

È applicabile all'iscrizione di queste rendite la disposizione contenuta nell'alinea 2° dell'articolo 2° della legge 15 dicembre 1850, concernente la quantità di ciascuna rendita da iscriversi.

L'iscrizione di dette rendite sul registro generale del debito pubblico si effettuerà all'atto della loro liquidazione a favore degli aventi diritto, per mezzo di decreto reale; in cui verrà accertata la decorrenza delle rendite medesime; e saranno assegnati i fondi pel servizio degli interessi e della estinzione.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Camera il 18 Ottobre 1861.

Pelloni