

**187**

**CAMERA DEI DEPUTATI**

Sessione: 1867

Proposta di Legge presentata nella tornata del 2 Maggio 1868  
dal Ministro dei Lavori Pubblici

**OGGETTO**

**Relatore**

*Martelli-Bolognini*

**Approvata nella tornata del 15. Giugno 1868**



## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

Grossi, Bairo, Sineo, Tenani, Serafini, Martelli-Bolognini  
Torrighiani, Protasi, Casati

sul progetto di legge  
presentato dal ministro dei lavori pubblici

*nella tornata del 2 maggio 1868*

**Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una strada  
ferrata a cavalli da Torino a Rivoli.**

**Tornata del 26 maggio 1868**

**SIGNORI!** — La Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge, che tende ad approvare la convenzione stipulata tra il Ministero dei lavori pubblici ed il signor cavaliere Reinfeld per la costruzione di una strada ferrata a cavalli da Torino a Rivoli, ha in genere unanimemente concluso per l'approvazione della legge stessa.

Però alcuni dei commissari avevano l'incarico dall'ufficio da loro rappresentato di rassegnare varie osservazioni sulla convenzione, le quali mi farò un dovere di esporre alla Camera, sebbene non totalmente accettate dalla maggioranza della Commissione.

Anzitutto vi fu un ufficio che ordinò al proprio commissario d'insistere a che fosse tolto dalla convenzione l'articolo 27, che la dichiara esente dal diritto proporzionale del registro e la sottopone al pagamento d'una sola lira. La Camera, dicevasi dall'onorevole rappresentante di quell'ufficio, ha testè aggravato la sua mano su tutti i contribuenti che hanno il bisogno e l'obbligo

di ricorrere all'ufficio del registro, ed ora si verrebbe subito a sanzionare una dispensa non solo dalla nuova ed accresciuta tassa, ma sì anco dall'antica e minore.

Se non che la maggioranza della Commissione osservava all'onorevole collega:

1° Come in generale lo Stato debba sempre incoraggiare per quanto gli sia possibile l'apertura di nuovi e più celeri mezzi di comunicazione; perchè, oltre al vantaggio delle popolazioni interessate, esso stesso ne ritrae non piccolo lucro nell'aumentato movimento del commercio e nello sviluppo della ricchezza nazionale;

2° Che tanto più esso lo debba, quando, come nel caso attuale, tutto l'onere a lui addossato consiste nel non percepire un'imposta, la quale potrebbe anco essere la sola cagione che facesse recedere da una convenzione tanto utile per paesi da lei contemplati;

3° Come, sanzionandosi nella medesima convenzione dei patti per i quali il Governo avrebbe molti vantaggi,

come quello del trasporto gratuito sulla linea in questione di tutto il servizio di posta, dei commissari e funzionari governativi addetti alla sorveglianza della strada, degli ufficiali telegrafici e postali incaricati di visite e ricognizioni lungo la linea (articolo 12), quello della riduzione dei prezzi al quarto e rispettivamente alla metà della tariffa pel trasporto nella seconda e terza classe dei militari con armi e bagaglio e relativo materiale (articolo 13) e di tutti i generi di privativa (articolo 14), naturalmente potevasi per corrispettivo concedere una esenzione che nulla costa all'erario.

Consequentemente la Commissione non credè per questo di dover respingere la convenzione medesima.

Un altro commissario credè piuttosto maggiormente dannoso l'articolo 20, con cui si concede l'introduzione dall'estero in franchigia doganale di tutto il materiale necessario all'armamento della linea. Su questo punto la Commissione tutta credè dovere suo di raccomandare al Governo del Re di non essere in seguito troppo corriuo ad accettare simili condizioni, che non soltanto possono pregiudicare alla finanza erariale, ma certamente anco danneggiano il commercio interno. Nè credasi che con queste parole la Commissione voglia invadere il campo della scienza economica per pronunziarsi contraria alle teorie del libero cambio. La Commissione crede soltanto che, essendovi una legge d'imposta per l'introduzione nello Stato di alcuni generi di commercio, l'esentare un concessionario in affari speciali stia a solo beneficio dello straniero ed a totale perdita della industria nazionale, che potrebbe avere per base della sua concorrenza appunto la differenza tra il costo della manifattura indigena e quello della estera aumentato del diritto doganale. Tuttavia nemmeno per questo punto fu fatta nè accettata proposta di reiezione della legge.

Un'altra raccomandazione deve farsi all'onorevole

ministro dei lavori pubblici, ed è che si cerchi ogni mezzo per togliere d'ora innanzi da simili convenzioni qualunque richiamo a giudizio d'arbitri.

È troppo recente e troppo grave l'ammasso degli scontri avvenuti per tal sistema, che la Commissione non crede dover spendere troppe parole per dimostrarvi come esso abbia fatto cattiva prova e sia quindi da abbandonarsi, per tornare al corso ordinario della giustizia.

Fu osservato poi come, mentre l'articolo terzo stabilisce in modo chiaro ed esplicito che la sorveglianza governativa sulla linea deve essere mantenuta a tutte spese del concessionario tanto nella costruzione quanto nell'esercizio, nell'articolo 7 si dispone che, compiuta la linea debba farsi il così detto collaudo, senza però determinare chi debba pagarne la spesa. La Commissione è unanime su questo punto nel dichiarare che essa ritiene per principio fondamentale di questa concessione, che, in niun caso, nè per qualsiasi ragione, meno quanto è preveduto all'articolo 17, lo Stato debba sottostare a spesa di sorta.

Finalmente è debito del sottoscritto di far notare come uno dei commissari volle si accertasse il fatto che per la condizione segnata nell'articolo 19, il concessionario anco non volente è obbligato al termine dei sessant'anni a proseguire per altri trent'anni nell'esercizio della linea, sol che lo voglia la provincia di Torino, o quell'altro ente morale che fosse a quell'epoca nel possesso della strada attualmente provinciale.

Dopo ciò la Commissione non ha che da pregare la Camera a voler munire della sua approvazione il progetto di legge proposto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MARTELLI-BOLOGNINI, *relatore.*

**PROGETTO DEL MINISTERO**

*Articolo unico.*

È approvata la convenzione stipulata tra l'amministrazione dello Stato ed il cavaliere Carlo Dionigi Reinfeld sotto la data del 6 aprile 1868, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a cavalli da Torino a Rivoli.

**PROGETTO DELLA COMMISSIONE**

*Identico al progetto del Ministero.*

*Approvato nella giunta del 15 dicembre 1868.*

*Il Notaio*

A N 22. Maggio 1868 N° 187

Adunata la Commissione nelle persone degli On. Gropi, Bairo, Serafini, Martelli, Asteghini, Torrigiani e Carati.

Avviata l'agenda nominata a Pres. l'On. Gropi, ed a Segretario il sottoscritto.

Il 1°, 2°, 6° e 7° ufficio approvano puramente e semplicemente la Legge e la convenzione.

Il 3° si riserva le sue osservazioni nella lettura della convenzione, domandando che esso il Comissario

Il 4° ufficio opera per troppo beneficio per concessionario l'espulsione della tassa di registro stabilita all'Art. 2° della convenzione.

L'On. Serafini faudo le sue osservazioni chiede che si accerti che la legge si collando in ordine all'Art. 9° prof'a carico di concessionario.

Eguale mente sull'Art. 11. l'On. Serafini domanda se si inter-

di che il concessionario non non vultu debba proseguire nell'esercizio della Ferrovia dopo i 30 anni, quando lo voglia la Provincia di Torino. A ciò la Commissione risponde affermativamente.

Interviene l'On. Tanassi il quale ha dati l'ufficio 11° il

Mandato di approvare

Quindi la Legge è approvata all'unanimità ed è nominato relatore l'On. Martelli Asteghini.

E si levano le sedute

Il Presidente  
Gropi

Il Segretario  
Martelli Asteghini

A N° 26. Maggio 1868.

A ore mezza pomeridiana si adunò la Comunità,  
presieduta oltre il Sindaco e il Segretario gli  
On. Prolupi, Senami, e Bains.

Letta la relazione è approvata e vien tolta la seduta.

V. Il Sindaco  
Grosi

Il Segretario  
Mantolani



PROVINCIA DI TORINO

N° 124

Risp. alla Nota del  
N.° Div.°

Oggetto

Rivoli addì 26. Maggio 68.

Ill. Sig. Presidente,

Fin dal 1. Aprile u.p. venne tra il fig. Ministro  
per Lavori Pubblici del Regno ed il fig. Caor  
C. D. Wainfeld stipulata una convenzione  
per la costruzione di una ferrovia a cavalli  
fra Torino e Rivoli.

Tra sedici duecento e più mesi il fig. Ministro  
presentò alla Camera dei Deputati il progetto  
di legge per l'approvazione d' detta con-  
venzione.

Il bisogno, l'utilità e l'opportunità della  
costruzione di una ferrovia, le peripezie, ed in  
fine, il felice esito, che offero precedenti confidati  
li sforzi per arrivare alla desiderata costru-  
zione vennero con il vivo e compendioso  
esposto nella relazione ministeriale, che  
dispensano gli interpreti del ritornarvi sopra.  
Però applicando la indispensabile massima  
che « omnia tempus habent », e prin-  
cipalmente la suprema necessità l'adoperarsi

in ogni miglior modo possibile  
perchè venga sollecitata l'approva-  
zione della legge onde incominciare  
i lavori sotto l'égida di quella buona  
disposizione che regge il fig. consi-  
gliario G. D. Wimpfeld.

In seguito all'esplicito riscontro avuto  
dal consiglio comunale in seduta  
24. corrente il sottoscritto prega  
la S. M. Illma a volersi interporre per  
chè la legge per questa ferrovia venga  
dichiarata d'urgenza dalla Camera dei  
Deputati, e possa così essere tradotta  
in atto con progetto, che di poca  
entità pel parlamento, è visibile di  
somma importanza per la popo-  
lazione rivalese.

Permesso del favore da chi è immedia-  
tamente in posizione di procurare  
pel pubblico bene, pegni mi  
raffermiare

G. V. S. Illma  
Dov'è obb. il Sindaco  
Bellary



Illmo. Sig. Presidente  
 della Camera dei Deputati

*F. Firenze*



La Commissione incaricata  
di esaminare il progetto di Legge,  
che tende ad approvare le conven-  
zioni stipulate tra il Ministero  
dei Lavori pubblici e il Sig.  
Car. Oberfeld per la costru-  
zione d'una ferrovia ferrata  
a cavallo da Torino a Biella,  
ha in genere unanimemente  
concluso per l'approvazione  
della Legge sopra.

Pero' alcuni dei commissari  
avendo b'incarico dall'uffi-  
cio de' Loro rappresentati di  
esprimere varie osservazioni  
sulla convenzione, le quali  
mi farò un dovere d'esporre  
alla Camera, sebbene non  
totalmente accettate dalla mag-  
gioranza della Commissione.  
Anzi tutto vi fu un ufficio che  
ordinò al proprio Commis-  
sario d'insistere a che fosse

tutto della convenzione l'Art. 29, che  
la Nazione esente dal dritto proporzionale  
di registro e la sottoporre al paga-  
mento d'una sola lira. La Camera,  
dopo dell'On. Rappresentante di  
quell'ufficio, ha testè approvato  
la sua mano su tutte le contribuzioni  
che hanno il bisogno e l'obbligo  
di ricorrere all'ufficio di Registro,  
e ora si verrebbe subito a super-  
are una spesa di non solo  
dalla nuova ed accresciuta tassa,  
ma si anche dall'antica e minor.

Se non che la maggioranza  
della Commissione operava alla  
On. Collega: 1° Come in generale  
lo Stato debba sempre incoraggiare,  
per quanto gli sia possibile l'aper-  
tura di nuovi e più celeri mezzi  
di comunicazione; perchè oltre al  
vantaggio della popolazione interessata,  
e po' stesso in istrae non piccolo  
può nell'accelerato movimento  
del commercio e nello sviluppo della  
ricchezza nazionale. 2° Che tanto più

lo si le debba, quando, come nel caso  
attuale, tutto l'onore a lui addorato  
comprote nel non perire una  
impresa, la quale probabilmente  
~~potrebbe anzi non perire~~  
per la sola ragione che fa  
vedere da una convenzione tanto  
utile per paesi da lui contemplati.

3.<sup>o</sup> Come sapendosi, nulla nel con-  
venzione dei patti per quali  
il Governo avrebbe ~~tra~~ molto  
vantaggi, <sup>come quella</sup> il trasporto gratuito sulla  
linea in questione di tutto il servizio  
di posta, dei comunicazioni e funzionari  
governativi addetti alla sorveglianza  
della linea, degli ufficiali telegrafici  
e postali incaricati di visite e ricor-  
sazioni lungo la linea (art. 12):  
quello della riduzione <sup>di prezzi</sup> ~~rispettivamente~~  
al quarto e rispettivamente alla metà  
della tariffa per trasporto nella 2.<sup>a</sup>  
3.<sup>a</sup> classe dei militari con armi e bag-  
gini e relativo materiale (art. 13)  
e di tutti i generi di provisioni ~~(art. 14)~~  
(art. 14): naturalmente potersi  
per corrispettivo concedere una ren-  
dita che nulla costi all'Esario.  
Conseguentemente la Commisione non

credi per questo a dover respingere  
la concessione indefinita.

Ma allo Spumigaris credi piuttosto  
maggiormente dannoso l'Articolo  
vigilante, con cui si concede la intro-  
duzione dall'estero in franchigia dogana-  
le di tutto il materiale necessario alle  
armamenti della linea. Su questo  
punto la Commissione Tutta credi  
dover fare raccomandare al Go-  
verno di non essere in seguito  
troppo corrico ad accettare simili  
condizioni, che non soltanto possono  
prejudicare alla finanza erariale,  
ma certamente anche danneggiare  
il commercio interno. Si creda  
che per queste parole la Commissione  
non vaghi rimandare il campo della  
questi dieci economica per pro-  
prio contrario alla teoria di libero  
cambio. La Commissione crede soltanto  
che esigeva una legge d'impedimento  
per l'introduzione nello Stato di alcuni  
generi di commercio, l'ipotesi che  
un concessionario in affari speciali  
sia a solo beneficio della finanza e  
a totale perdita della industria nazionale.

Finalmente è debito di sottoscrivere il  
voto come uno dei commissari nella  
si accertare il fatto che per la concessione  
ed seguito nell'art. 19, il concessionario  
non volente è obbligato a  
al termine dei sessanta anni a pro-  
gine per altri trenta anni nell'op-  
erazione della linea, <sup>di cui</sup> per la Provincia  
di Torino, o quell'altro ente morale  
che fosse a quell'epoca nel possesso  
ella stessa attualmente provinciale.

Dopo ciò la Commissione non  
può che da pregare la Camera  
a voler ~~delegare~~ <sup>delegare</sup> numero della  
sua approvazione la legge che  
ha l'onore di preporre il progetto  
di legge proposto dall'On. Ministro  
dei Lavori pubblici.

*Matteo Delella*  
*Relatore*

*Luigi Delella*

2

che potrebbe aver per base l'idea  
 di un'azione appunto la differenza  
 tra il costo della manifattura indige  
 e quello della estera aumentato del  
 diritto doganale. Tuttavia per  
 meno per questo punto fu fatta  
 in decretata proposta di revisione  
 della legge.

si tentò nelle  
 commissioni di prima  
 e di seconda

Per opera poi come, mentre l'Arti  
 terzo stabilisce in modo chiaro e de  
 ciso che la provvidenza governativa  
 viene per deve essere rappresentata a tutti  
 gli effetti del conferimento, nel successore  
 Art. 70 si dispone che compiuto la  
 debba farsi il così detto collaudo, senza  
 però determinare chi debba pagare la  
 spesa. La Commissione è unanime  
 su questo punto nel dichiarare che es  
 istono per principio fondamentali di que  
 sto conferimento, che in ogni caso, e  
 per qualsiasi ragione, meno quanto è pre  
 veduto all'Art. 17, lo Stato debba sostenere  
 la spesa d'opera.

A. S. L.

+ Una altra raccomandazione deve farsi al  
 l'On. Ministro dei lavori Pubblici. E' che ~~per~~ si  
 cerchi ogni mezzo per togliere l'ora inammissibile  
 convenzioni qualunque ritardino a giudizio d'istinto  
 troppo recente e troppo grave l'annunzio  
 sono avvenute per tal sistema, che la Commissione  
 non vide dover spendere troppe parole per  
 l'annunzio. Come per altro fatto cattivo  
 ma a se già quasi abbandonarsi, per tornare  
 alle cose ordinarie della giustizia.

N° 187

209

appartenenza alla compagnia per  
un tempo ferito a cavallo di Louis de  
Pierle

11/5/84 A

Delegazione,

Gropi Ramo Senio Senani  
Seratini Martelli Bologna  
Torigiani, Piloni, Carate

Senata del 26. Maggio 1960

Signori!

7

Le molte ragioni d'interesse che gli abitanti di Torino hanno nel territorio di Rivoli han luogo ad un congiurarsi movimento di persone particolarmente nella stagione estiva in cui una eletta parte della popolazione di quella egregia città accorre ai vicini colli per grieve e piaceri colla campagna. Si bisogno di un tale movimento nel porre la attuale strada notabile che i viaggi e le lentezze inerenti ai mezzi ordinarii di trasporto arrecano grandissimo incomodo, disponendoli potentemente allo svolgimento di maggiori e più attive relazioni, a cui appunto sono rivolti i comuni desideri di quegli abitanti.

Già da parecchi anni addietro furono con tale scopo iniziati progetti di una ferrovia a cavalli, che fornisse un colere e comodo mezzo di comunicazione tra la città e l'abitato di Rivoli, ma per quanto le condizioni di una tale impresa presentassero un adeguato compenso altri non si potesse il carico non fu tuttavia possibile di giungere ad una proposta seria, che tutti i progetti fallirono o rimasero dimenticati senza venire ad una materia combinazione.

Eppure tanto più facile ritenevasi.

la riuscita di un simile progetto sotto il rapporto della spesa in quanto che la bella strada Provinciale che collega i due abitati di Corim e di Rindi essendo costituita di un viale alberato condotto in retta linea con una larghezza non inferiore ai 16 metri, ben potera con tutta facilità prestarsi allo stabilimento di una fonderia a caralli, potendosi colla medesima occupare una poca parte della macerugiata e conservare nel tempo stesso sufficiente spazio per il comodo e la sicurezza del traffico ordinario per tutti quei ferrigni a cui malgrado la nuova comunicazione potera essere riservato.

Una tale cessione infatti quando si fosse ottenuta gratuitamente, esonerando l'impresa dalle considerabili spese per le espropriazioni, e per la formazione del corpo stradale ridurrebbe sensibilmente il costo dell'ideata ferrovia, e farebbe sì che questa si potesse ottenere coll'impiego di un medio capitale il quale avrebbe trovato nei prodotti del traffico adeguata remunerazione.

Incomandosi a questo concetto il Cav. Bartolomeo Giorgi Remfeld si fece ultimamente affidare appresso progetto il quale forniva

2

257

volamente accolto dai Corpi Morali interpellati  
 ebbe ad ottenere dai medesimi quel volentieri  
 concorso d'anni d'ora necessariamente giun-  
 dare il suo pieno esequimento. Perfatti il Con-  
 siglio Provinciale di Torino non esitò a con-  
 cedere per un numero d'anni sufficiente com-  
 pagnone gratuita della parte della strada  
 provinciale necessaria allo stabilimento  
 della nuova ferrovia, ed i due Municipii di  
 Torino e di Chivasso, furono accordarsi qualun-  
 que senza compenso l'uso del suolo pubblico  
 di sua spettanza, l'attiva offerta favorevole  
 giungerà quello d'un contributo pecunia-  
 rio ed associava in certo modo all'impegno  
 per meglio assicurarsi l'esito felice.

Completato da citati agenzie presentò  
 il predetto Cav. Romolo apposta regolare  
 domanda al Governo per conseguire che  
 gli fosse fatta facoltà di costruire ed esi-  
 citare a proprie spese, rischio e servizio  
 la ferrovia a cavalli da Torino a Chivasso;  
 secondo il progetto tecnico che egli mirava  
 alla sua domanda presentando nel tempo  
 istesso le deliberazioni in proposito dei  
 Corpi morali succitati, perche potes-  
 sero far parte della concessione, ed es-  
 sere in un colla medesima solennemente  
 approvate.

Il Consiglio Superiore dei Reali

3

Cont.

Publici, ed il Consiglio di Stato ai quali  
venne a termine di legge comunicata  
la domanda o presso sulla medesima  
fornirle parere rarisando accettata  
in linea tecnica il presentato progetto  
colle condizioni volute dai Corpi morali  
interessati; ed essere evidente bontà  
ta e convenienza della proposta  
ferrovia, la quale nel creare un mo-  
ro e più perfetto modo di comunicazione  
in sul suolo inteso della strada provin-  
ciale nulla toglie alla libertà della  
sicurezza del pubblico carreggio che  
continua ad aver luogo sulla strada  
medesima.

Si è perciò che il Ministero non poteva  
ad addire il giorno 6 Aprile alla con-  
dizione col predetto bar. Reinsfeld di  
apposta concessione, nella quale  
dichiarate obbligatorie le particolari  
condizioni che la Deputazione pro-  
vinciale di Como ha inserito in  
apposto capitolo per tutelare  
i diritti che competono alla Pro-  
vincia come proprietaria della  
strada sulla quale impiantata  
la ferrovia furono introdotte a  
come speciali precauzioni per as-  
curare nell'interesse generale.

il regolare esercizio della ferrovia —  
medesima coll'osservanza prescritta  
delle disposizioni di legge e di regola-  
mento applicabili alla concessione  
di cui trattasi.

Nel saggiare per l'approva-  
zione legislativa la stipulata con-  
cessione il risente confida che ter-  
rerà la medesima fa soverchi accor-  
gimenti e che potremmo far non  
molto esser appagati i desideri  
esprimati dal richiedente la concessione  
e dai corpi morali intere-  
ssati, di metter mano quanto più  
ma ai relativi lavori.

h 213  
Progetto di Legge

---

Altezza Serenissima

E' approvata la convenzione  
stipulata tra l'Amministrazione del  
lo Stato ed il Cav. Ernesto Lionigio  
Prinsfeldt sotto la data del 6 Aprile  
1868. per la costruzione e l'esercizio di  
una strada ferrata a cavalli da So-  
rino a Pivoli.

# Convenzione

per la concessione di una ferrovia a cavalli da  
Corino a Nivoli (6 chilometri 11, 800) —

Per determinare in modo preciso le condizioni  
da osservarsi nella costruzione e nell'esercizio di una  
strada ferrata a cavalli da Corino a Nivoli,  
venne fra il Sig. Ministro dei Lavori Pubblici del  
Regno d'Italia, rappresentante l'Amministrazione  
dello Stato e il Sig. Cav. Carlo Dionigio Meimelo,  
richiedente la concessione della strada predetta con  
venute quanto infra.

Art. 1.<sup>o</sup> È concesso al Sig. Cav. Carlo Dionigio  
Meimelo la facoltà di costruire e di esercitare a  
tutta sua spesa, rischio e pericolo una ferrovia a  
cavalli da Corino a Nivoli che verrà tracciata ed ese-  
guita al lato a giorno della strada provinciale di  
Francia per il Monasterio in conformità al pro-  
getto redatto dall'Ingegnere Lodovico Casanova sotto  
la data del 30 Settembre 1867 salvo le modificazioni  
che per correggere l'atterato profilo e per disporre  
meglio il punto di partenza della ferrovia in Corino,  
saranno concordate colla Provincia o col Municipio  
di Corino.

Art. 2.<sup>o</sup> La ferrovia sarà costrutta con tutti  
gli accorgimenti indispensabili per un regolare servizio,  
e saranno presentati all'approvazione del Governo

è incaricata di stabilire per lo stabilimento  
delle stazioni di Corino e di Rivoli non che  
quelli relativi alla traversata della ferrovia di  
Tusa e di passaggi a raso per conservare libere  
le comunicazioni, irrendendo in tutto ciò per ora  
ma invariabile le seguenti condizioni:

a) Oltre le suddette stazioni di Corino e  
di Rivoli potrà essere stabilita una fermata lungo  
la linea al così detto Baracone presso Greghiasco.

b) La strada sarà ad un solo binario con  
sindoppiamenti che verranno riconosciuti necessari  
per assicurare un buono e regolare servizio.

c) La larghezza del piano superiore della strada  
tra ciglio e ciglio, sarà di metri 3,90 e i fossi laterali  
che possono occorrere per il libero scolo delle  
acque.

d) Le traversate a raso dovranno essere fornite  
della controrotam con regolare selciato ed essere munite  
di catene assicurate a colonnette di legno.  
Saranno perciò eseguiti tutti gli adattamenti neces-  
sari per gli accipri e per il passaggio sui fossi  
laterali.

e) Il concessionario dovrà mettersi d'accordo  
colla Società dell'Alta Italia per quanto spetta  
al punto ed al modo con cui deve eseguirsi l'attraversamento  
della nuova ferrovia con quella da Corino  
a Tusa dalla Società svedese esercitata fra gli  
ottometri 88 e 84. In caso di dissenso il Conces-

scario dovrà sempre appunto rimettersi a quanto sarà  
dal Ministero stabilito.

f) La massicciata della ferrovia sarà composta  
di ghiaja suntuata e di sabbia delle migliori qua-  
lità: avrà in base la larghezza di Metri 8,90 e sarà  
alta 4<sup>me</sup> 80: essa potrà sorgere libera sul terreno su-  
periore del corpo stradale colla scarpa dell'uno per  
uno, oppure essere rinforzata da banchine.

g) L'armamento sarà fatto su longarine di  
0,11 per 0,10 incastrate su traversine della lun-  
ghezza non minore di metri 2,10 colle dimensioni  
di 0,11 di larghezza per 0,10 di altezza nel mezzo e  
spaziate non più di 90 centimetri da mezzo a  
mezzo.

h) Saranno adoperati per l'armamento regoli  
aventi il peso non minore di Chilogrammi 12 per  
metro lineare della forma apparente dal tipo annesso  
al progetto. Gli regoli saranno fissati direttamente  
alle longarine con caviglie di ferro.

i) Le stazioni estreme secondo la loro importan-  
za, oltre al raddoppio dei binarii coi necessari servizi,  
dovranno esser provvedute delle riattafornie e di  
quanto può abbisognare per il regolare servizio dei  
viaggiatori e delle merci.

k) Tutti i lavori ed opere d'arte della strada  
ferrata a cavalli dovranno esser eseguiti secondo  
i migliori sistemi e precetti dell'arte con solidità  
assoluta e relativa all'uso cui sono destinati con

2  
2  
materiali di buona qualità scelti tra i migliori  
che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche nei  
territorii di Corino e di Rivoli.

Art. 3.<sup>o</sup> Il Governo farà sorvegliare la buona  
esecuzione dei lavori e l'esercizio della strada per me-  
zzo di un Commisario a termini dei vigenti regola-  
menti.

Le spese di tale sorveglianza saranno sostenute  
dal concessionario che ne verserà anticipatamente  
per trimestre l'ammontare nella cassa dello Stato  
in ragione di lire cinquanta per chilometro durante  
il periodo della costruzione e quello dell'esercizio.

Art. 4.<sup>o</sup> Il concessionario prima dell'apertura  
al pubblico dell'intera linea, dovrà aver provveduto  
e distribuito lungo la linea il personale di servizio,  
i veicoli d'ogni genere nei viaggiatori e per le merci  
il numero di caselli ed ogni altro oggetto che sarà  
necessario per un regolare esercizio secondo le prescri-  
zioni che dal Ministero sulle proposte del con-  
cessionario saranno fatte.

Tutto il materiale mobile dovrà essere delle  
migliori qualità e costruito secondo i modelli che  
saranno riconosciuti più convenienti siccome ver-  
ranno approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 5.<sup>o</sup> Prima d'intraprendere i lavori il  
concessionario dovrà depositare nella cassa dei depo-  
siti e prestiti la somma di lire ventimila in  
contanti od in biglietti della Banca Nazionale

3

Questa somma non verrà restituita dal depositante se non dopo che i lavori saranno stati collaudati definitivamente dai Commissarii governativi, previa dichiarazione dell'ufficio tecnico provinciale e che la strada sarà stata aperta al pubblico servizio.

Art. 6. I lavori di costruzione della ferrovia dovranno essere intrapresi entro tre mesi dalla data della approvazione della concessione. Il concessionario si obbliga ad attuarli in modo da poter aprire la strada all'esercizio entro sei mesi dalla data del cominciamento, mantenendo d'altra parte fermo il termine imposto dalla Provincia di Corico per la riduzione della strada provinciale.

Art. 7. Compiuta la linea, il Governo d'accordo coll'ufficio tecnico della Provincia sarà eseguire il collaudo per mezzo dei suoi Delegati ed in contraddittorio del concessionario o dei suoi rappresentanti.

tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corso stradale, l'armamento della via nonché al materiale mobile ed ai mezzi di trazione per riconoscere se in tutte le loro parti sieno state adempite le prescrizioni di questo capitolato.

Art. 8. Il concessionario è autorizzato a fare quei regolamenti che crederà opportuni per il buon andamento della sua amministrazione interna. Dovrà però sottoporli all'approvazione del

Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7: Nell'ordinamento del personale addetto all'esercizio della strada, il concessionario dovrà ammettere per una metà almeno rinviati tratti dalla categoria dei militari in congedo definitivo, giubilazione o riforma.

Art. 10: Previo accordo colla Società dell'Alta Italia e con ogni altro avente diritto e previa la approvazione del Ministero, saranno dal concessionario stabiliti gli orari delle corse in modo da evitare gli incontri nella traversata della ferrovia di Susa e da soddisfare ai bisogni delle località a operazione regolando a tale scopo convenientemente la velocità delle corse.

Art. 11: Il concessionario per corrispettivo della spesa che sarà per incontrare nella costruzione e nell'esercizio della concessione ferroviaria, è autorizzato a riscuotere tasse per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. Nella determinazione del prezzo dei trasporti sarà tenuto conto del diritto riscuotuto dal Municipio di Rivoli di Sibiana il massimo, ma si dichiara che tali tasse non potranno in nessun caso eccedere per chilometro e per classe quelle concesse alla Società dell'Alta Italia colla tariffa annessa alla convenzione approvata colla legge 14 Maggio 1865, N. 2279.

Le spese accessorie verranno determinate a mente dell'Art. 27 della citata legge 14 Maggio 1865.

ai favori pubblici.

Mauri

Art. 12. Il servizio di posta per tutti i tele-  
foni e i dispacci del Governo da Torino a Milano  
e viceversa, sarà fatto gratuitamente dal concessionario.  
Sarà pure accordato il trasporto gratuito  
nelle vetture di qualunque classe ai Commisari  
ed altri funzionari governativi adetti alla sorve-  
glianza della strada, degli ufficiali dei telegrafi e  
della poste incaricati di visite e ricognizioni lun-  
go la linea.

Art. 13. Si eseguirà colla riduzione dei tre  
quarti del prezzo di posti di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe il tran-  
sporto dei militari con armi e bagagli e con man-  
da in corpo che individualmente giurino muniti  
di apposito foglio di via e quello del materiale per  
il servizio militare.

Art. 14. Il sale, i tabacchi ed altri generi  
di derivativa dovranno trasportarsi sulla ferrovia  
a metà del prezzo portato dalle tariffe che saranno  
ultimate.

Art. 15. Rimane espressamente convenuto  
che, occorrendo il bisogno, verranno i trasporti di cui  
nei due articoli precedenti regolati in modo da non  
obbligare il concessionario a corte speciali o ad altera-  
re gli orari stabiliti. Dove però sia necessario  
per il trasporto di truppa o materiale da guerra  
di richiedere anche nella loro totalità i veicoli  
e cavalli destinati al servizio ordinario, sarà il

S

concessionario obbligato ad ottemperare alla richiesta del Governo, il quale, ove il creda, potrà anche valersi della ferrovia, raccomandata con veicoli e cavalli proprii.

Art. 16: Ove avvenga che l'esercizio rimanga interrotto, o che sia eseguito con gravi irregolarità, ed il concessionario od il Municipio di Rivoli che per particolari accordi intervenuti, si è riservato il diritto in questo caso di esercitare la strada, non provveda immediatamente al bisogno, il Ministero sarà in facoltà di applicare le disposizioni del primo alinea dell'Art. 27 della vigente legge sui lavori pubblici, ferme restando le successive disposizioni dello stesso articolo, salvo però il diritto alla Provincia di Torino, a senso del capitolato di cui all'Art. 28.

Art. 17: Se per causa di guerra, il Governo facesse rimuovere i nastri od intercettare in qualunque modo la strada ferata, ne sopporterà egli la spesa, ma il concessionario non potrà opporsi, né chiedere alcuna indennità per il sospeso esercizio. Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferata sarà ristabilita nel pristino suo stato a spese del Governo.

Art. 18: Il concessionario è responsabile tanto verso lo Stato, come verso i particolari dei danni in qualsiasi modo cagionati dai suoi amministratori, agenti, preposti, o da altri impiegati al servizio

della costruzione ed esercizio della linea nel cui impegno delle loro funzioni; non che, che ogni danno derivante dalla inosservanza delle condizioni della presente concessione, o dalla inosservanza dei regolamenti d'ordine pubblico.

Art. 19. La durata della concessione è stabilita ad anni settanta a contare dal giorno della apertura della linea al pubblico servizio.

Nel caso che scaduti i settanta anni, la Provincia non intenda confermare al concessionario l'accordata temporaria concessione di suolo per altro periodo, la strada ferrea resterà proprietà della Provincia; ed il concessionario avrà l'obbligo di rimetterla in buono stato di servizio in tutte le sue parti col semplice rimborso del valore del materiale mobile.

Entrando in possesso della ferrovia, la Provincia di Torino, ove non voglia ridurre le cose in pristino ed intenda conservare la ferrovia al pubblico servizio, potrà con autorizzazione del Governo esercitarla per proprio conto o concedere ad altri l'esercizio per un tempo non maggiore di trent'anni, scaduto il quale la concessione s'intenderà spirata e la strada passerà in proprietà del Governo alle condizioni espresse nello Art. 14. della legge sui lavori pubblici. Il pagamento del prezzo del materiale mobile e di quanto è previsto nel precitato articolo, sarà fatto

alla Provincia di Corino ed a quell'altro Corpo  
morale che variando la classificazione attuale  
della strada da Corino a Nivoli, dovrà averne la  
proprietà.

Art. 10. È concessa la introduzione dall'estero  
in franchigia di dogana per tutti i regoli cuscio-  
netti, stecchi, caviglie in ferro, riattasforme e altri  
oggetti in ferro necessari all'armamento della via.

Dovrà in ciò il concessionario appoggiarsi a tutte  
le cautele che potranno essere prescritte dal Ministero  
delle Finanze.

Art. 11. La costruzione della ferrovia che è  
oggetto di questa concessione e la sua manutenzione  
e riparazione, sono dichiarate opere di pubblica  
utilità, e quindi saranno alla medesima applica-  
te le disposizioni delle leggi e dei regolamenti vi-  
genti su tale materia.

Art. 12. Il Governo si obbliga a non fare  
concessione di altra ferrovia a cavalli parallela  
a quella di cui nel presente atto a distanza mi-  
nore di tre chilometri. Si riserva però il diritto  
di provvedere, secondo che verrà suggerito dall'inte-  
resse generale, sulle domande che potrebbero venir  
sotttrate per lo stabilimento di altre linee paral-  
lele da esercitarsi a locomotive anche dentro l'indi-  
cato perimetro, dichiarando liberi l'attraversamento  
in qualunque punto della linea concessa col presente  
atto anche trattandosi di ferrovie a cavalli.

B

Art. 23: Nei casi in cui fosse ordinata o autorizzata dal Governo la costruzione di strade comunali, o di canali o di condotti d'acqua per qualunque uso, non cui fosse necessario l'attraversamento della strada ferrata che fa oggetto del presente atto, il concessionario non potrà mettere ostacolo a tale attraversamento, con che però siano prese tutte le disposizioni necessarie, anche non ne risulti alcun impedimento alla costruzione ed all'esercizio della strada ferrata, né alcun danno o spesa al concessionario stesso.

Art. 24: Inviando qualche difficoltà nella esecuzione del disposto del presente capitolato il concessionario dovrà rivolgersi direttamente al Ministero dei Lavori Pubblici cui spetterà di decidere in proposito. In caso di discrepanza fra il Ministero ed il concessionario, le contestazioni saranno definite da arbitri nominati dalla parte ed in caso di disaccordo fra essi da un terzo arbitro delegato dal Presidente di Commercio della Capitale dello Stato.

Art. 25: Il concessionario verserà gli effetti della presente legge depositata a Torino nello studio del Sig. Dottore in legge Corrado Nobile De Fontana, N. 40. Via Borgonuovo.

Art. 26: La garanzia del presente atto ed a titolo di deposito primario, a termini di legge, ha il Sig. Cav. Weinsfeld de' cavitate la somma di lire tremila, come dalla suddetta bolletta di ricezione della

B

La somma dei depositi e dei prestiti a Firenze - in data  
del 11 Aprile corrente 1868. Questa somma  
verrà imputata nel bilancio definitivo richiesto  
dal R. D. 1° di questa convizione.

Art. 28° La presente convizione andrà  
essente da ogni diritto proporzionale di registro e solo  
sarà soggetta al pagamento del diritto fisso di emulione.

Art. 29° Tutte le condizioni esposte negli  
articoli che precedono, saranno osservate quelle spe-  
ciali indicate dalla provincia di Torino nell'acqui-  
sito d'oneri 7 Dicembre 1867, non che le prescri-  
zioni contenute nel titolo V della vigente legge dei  
lavori pubblici e nei regolamenti dalla medesima  
derivanti in tutte quelle parti che possono esser  
applicabili alle ferrovie a cavalli e che non vennero  
modificate col presente atto.

Art. 30° La presente convizione non sarà  
né definitiva, né valida se non dopo approvata  
per legge.

Letta, letta e sottoscritta in duplice originale  
a Firenze, oggi 11 Aprile 1868, antotito.

Il Ministro dei Lavori Pubblici  
St. G. Cantelli

St. C. D. Ruffini

Il Direttore Capo di Divisione  
St. Matteo Cobovich

## Capitolato

di condizioni per la concessione al Sig. Cav. Reimpole  
di costruire una ferrovia a cavalli sulla strada provinciale  
da Corino a Rivoli.

Art. 1.<sup>o</sup>

La ferrovia a cavalli fra Corino e Rivoli  
verrà costrutta lungo il lato a giorno della strada  
provinciale di Francia nel Moncenisio, cioè a  
sinistra andando da Corino verso Rivoli.

Art. 2.<sup>o</sup>

La strada provinciale di Francia non aven-  
do una larghezza costante, la Provincia, onde al  
concessionario la temporanea occupazione della par-  
te che rimane di detta strada dopo che la medes-  
ima sarà stata ridotta uniformemente da un  
cape all'altro cioè dalla sira mitta detta di Beccaria  
situata a Porta Susa in Corino, fino all'incontro  
dell'abitato di Rivoli, alla larghezza costante di  
Metri M. 90 da ciglio a ciglio non compresi i fos-  
si laterali di scolo. Questa larghezza verrà scompar-  
tita nel modo seguente:

I. Bianchina ai due lati di Metri 1,70 caduna com-  
preso lo spazio dei paracarri ———— Metri 3,40

II. Strada della carreggiata, munita  
dal piede dei paracarri ———— (al. 8,50

Totale come sopra (al. 11,90

La banchina di sinistra che dovrà formarsi a nuovo verrà abbassata allo stesso livello di quella di destra, verrà rivestita con terra vegetale per lo spessore di centimetri venti, ed avrà un'inclinazione di tre centimetri dal marciapiede al ciglio della strada.

3. La carreggiata verrà ridotta in modo da avere una convettività la cui sezione rappresenti la forma di un segmento di cerchio che abbia per corda metri 8,50 e per sagitta 33 centimetri. La sezione della carreggiata a questa forma vorrà necessariamente una proporzionata escavazione sul suo fianco sinistro, ed un leggero rialzo del suo fianco destro.

4. Siccome colla escavazione da farsi sul fianco sinistro verrà a distruggersi in massima parte l'attuale mazzinatura in ghiaia, così per ridonare alla carreggiata la primitiva e necessaria base solida e resistente, si dovrà per tutto il tratto fra Corsio e Rivoli e per la lunghezza traversata di Metri 3,20 scendere lo scavo alla profondità di Metri 0,25 sotto la colmata che dovrà aver ad opera compiuta, ad portarne tutte le materie ed immergere quindi questo vanto con pietrisco formato con pietre dure e resistenti di grossezza compresa fra tre e tre quattro centimetri. Il rialzo della carreggiata da farsi nel fianco destro verrà pure eseguito esclusivamente con pietrisco di detta qualità e grossezza.

5. Il pietrisco occorrente per la ricostruzione della mazzinatura della strada provinciale dovrà essere

Disposto preventivamente in mucchi regolari  
lungo la strada misurato e collaudato dall'ufficio  
tecnico provinciale prima di essere impiegato.  
Contenuto L'Questo materiale dovrà provvedersi nella quantità  
corrispondente ad un metro cubo per ogni metro li-  
neare di strada, e dovrà spandersi a varie riprese,  
curandone il pronto appiattamento mediante opportuni  
inaffiamenti, e l'impiego di grossa sabbia qualora  
lo si creda conveniente.

C. In quanto ai fossi laterali, quello di destra  
procedendo verso Rivoli, verrà conservato nel suo  
stato attuale, e quello di sinistra dovrà scavarsi  
appositamente e dovrà avere quaranta centimetri  
di larghezza sul fondo, ed altrettanta di profondità,  
colle sponde inclinate a quarantacinque gradi  
dalla verticale.

I. Paracarri esistenti attualmente lungo la  
strada provinciale dal lato sinistro, verranno schian-  
tati e ricollocati regolarmente in opera lungo il  
bordo interno della stessa banchina di sinistra da  
formarsi a nuovo.

Art. 3.° Tutte le opere, lavori e provviste  
occorrenti per la riduzione, modificazione e ristrut-  
tura del tracciato della strada provinciale, di cui  
è esimo, saranno totalmente ed esclusivamente  
eseguite a spese del signor concessionario sotto  
la sorveglianza dell'ufficio tecnico provinciale, il  
quale avrà inoltre la facoltà all'atto d'occupazione

di prescrivere al concessionario stesse tutte -  
quelle altre opere, lavori e cautele che saranno  
convenienti nell'interesse del pubblico transito.

Le riduzioni e modificazioni ora nominate  
sono indicate in apposito modulo di sezione  
trasversale della strada, al quale il concessionario  
suo dovino dovrà attenersi rigorosamente per  
quanto riguarda la strada provinciale, e doversi  
altamente anche per quanto concerne la costruzione  
della ferrovia.

Art. 4.<sup>o</sup> È assolutamente vietato al sig.  
concessionario di variare in alcun modo le attuali  
livellate della strada provinciale venendo ad in-  
contrare ponticelli, acquedotti, sifoni ed altri ma-  
nufatti non potrà assolutamente apportarvi alcuna  
modificazione o variazione che possa pregiudicare  
momentaneamente all'ufficio cui sono destinati. La  
manutenzione di questi manufatti sarà a carico  
esclusivo del concessionario per tutto il tratto che  
attraversa la ferrovia e sue dipendenze a cominciare  
dal ciglio a sinistra della strada provinciale.

Art. 5.<sup>o</sup> L'attuale foglio di sinistra come pure  
quello da formarsi a nuovo fra la ferrovia e la  
strada provinciale, verranno mantenuti ed espur-  
gati regolarmente per cura ed a spese del con-  
cessionario.

Art. 6.<sup>o</sup> La cessione di parte del suolo della  
strada provinciale di Piacenza per l'innalzamento del

troneo scorrente fra Torino e Rivoli, d'intende-  
 fatta al concessionario in modo trento, e  
 l'esercizio non potrà durare oltre li anni sessanta  
 dalla data della concessione, e dopo vent'otto  
 anni il concessionario dovrà passare nuovo atto  
 di sottomissione a favore della Provincia per la  
 precaria concessione delle stabilimento della fer-  
 rovia. Terminato però il termine di sessanta anni,  
 sarà in facoltà della Provincia di prorogare o  
 non la concessione stessa per quel tempo che  
 crederà opportuno, e ciò dietro apposita domanda  
 del concessionario.

Art. 4.

1. Tenendo a sospendersi per otto un anno  
 o a smettersi totalmente l'esercizio della ferrovia  
 a cavalli, dovrà il concessionario rimettere a sue  
 spese le cose in pristino nello spazio di tre mesi,  
 eseguendo tutte quelle opere, provviste e lavori che  
 saranno giudicati necessari all'uso.

2. L'annunziata concessione di suolo è esclusivamente  
 fatta per l'impianto di una ferrovia a cavalli,  
 e perciò il concessionario non potrà in alcun modo  
 e sotto verun pretesto cambiare la destinazione  
 senza averne ricevuto la formale annunzia della  
 Provincia. Resta perciò assolutamente vietato  
 al concessionario di esercitare questa ferrovia  
 con macchine a vapore, o con qualsiasi altro  
 veicolo che non sia mossa in moto d'animali.

Art. 5. Durante l'esecuzione dei lavori il

concessionario dovrà operare in modo che il pubblico  
carreggio non abbia mai né di giorno, né di notte,  
a soffrire incomodi, incagli o ritardo di sorta, e  
dovrà perciò avere tutte quelle cure e precauzioni  
che gli verranno suggerite dall'ufficio dell'ufficio  
tecnico provinciale.

In qualsivoglia epoca non è assolutamente  
vietato al concessionario di occupare anche solo  
temporaneamente il suolo della strada provinciale  
con depositi di materiali od altri oggetti di servizio,  
e cagionare in qualunque altro modo incagli al  
carreggio.

Art. 8°. I lavori di riduzione della strada  
provinciale nel modo e secondo le norme superiori  
espresse indicate, dovranno compiersi dal concessionario  
nello spazio di tre mesi a partire dal giorno del  
cominciamento dei lavori da constatarsi mediante  
verbale dell'ufficio tecnico della Provincia.

Avvenendo ritardi nel compimento di questi  
lavori, la Provincia sarà in facoltà di farli ese-  
guire direttamente e a spesa o maggiori spese  
del concessionario.

Art. 9°. La Provincia potrà sempre imporre  
al concessionario quelle cautele nell'esercizio della  
ferrovia che attineranno il transito ordinario.

Art. 10°. Nel primo anno d'esercizio, il  
concessionario dovrà versare una rendita di lire  
mille a favore della Provincia per l'incorporamento

Volenga

di sue obbligazioni e segnatamente per la ricezione  
in proprio della strada in caso di cessazione di  
esercizio per qualsiasi motivo ed in qualunque tempo.

Art. 11. La Provincia non potrà mai essere  
ricorata dal concessionario per qualsiasi inter-  
ruzione della strada, o sospensione d'esercizio neces-  
sitate dalla condotta dell'acqua notabile esistente  
sul sottosuolo da occuparsi dalla ferrovia dovendo  
a tali eventualità sottostare il concessionario, e  
dovrà egli solo rispondere, ritenendo, ove d'uopo,  
la Provincia per qualsiasi danno che ~~provenga~~ provenga  
dallo stabilimento della ferrovia alla condotta  
dell'acqua notabile.

Art. 12. A garanzia della integrità ed  
esatta osservanza delle condizioni sovraesposte  
alle quali la Provincia intende vincolata la ces-  
sione gratuita e temporanea del suolo della strada  
provinciale di Francia nel Monicivico fra Corino  
e Rivoli, dovrà il concessionario prima di proporre  
l'atto di sottoscrizione avanti l'Amministrazione  
Provinciale depositare nella regia cassa dei prestiti  
e dei depositi la somma di lire ventimila in contan-  
ti od in biglietti della Banca Nazionale, la quale  
somma non sarà restituita al depositante se non  
dopo che i lavori saranno stati compiuti e collaudati  
dall'ufficio tecnico provinciale.

I dodici articoli di condizioni avanti con-  
grati furono definitivamente approvati dal Consiglio



Provinciale in adunanza del 6 settembre 1867.  
in sede. Cominciò il Dicastero 1867.

Il Segretario Capo della Provincia  
S.<sup>a</sup> C. Baccarini

Lo S.<sup>a</sup> per essere annesso alla convenzione in data  
d'oggi. R.  
Piacenza addì del Aprile 18 settembre

Il Ministro dei Lavori Pubblici  
S.<sup>a</sup> G. Cantelli

S.<sup>a</sup> C. D. Kainfeld

Il Direttore Capo di Divisione  
S.<sup>a</sup> Matteo Cobosovich

1857.

Progetto di legge presentato  
dal Ministro dei Lavori pubblici  
(Cassella)

Convenire per la costruzione e l'acquisto  
di una strada ferrata a cavalli da  
Torino a Ivrea

2  
S. Tornata del 2. Maggio 1858.



Il Nostro Ministro Segretario di Stato  
per i lavori Pubblici è autorizzato a presentare  
al Parlamento Nazionale un progetto di legge  
per l'approvazione della convenzione conclusa  
tra l'Amministrazione dello Stato e il  
Car<sup>o</sup> Carlo Dionigio Meinfeld in data  
6 Aprile 1868 per la costruzione e l'eser-  
cizio di una strada ferrata a cavalletti da  
Corino a Siroli.

Dato a Firenze addì 29 Aprile 1868.

Vittorio Emanuele

J. Costa