

81

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 31. Maggio 1861.
dal Ministro dei Lavori Pubbli

OGGETTO

Convenzione coll' Inge Ferrante relativa alla concessione di una
strada ferrata da Vigevano a Milano

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

- Ufficio 1° Nicischi
» 2° Inzani
» 3° Allievi
» 4° Monti
» 5° Pescetto
» 6° Sanseverino
» 7° Coppino
» 8° Grobocchi (junior)
» 9° Grobocchi (senior)

Relatore Pescetto

Adottata nella tornata del 1. Luglio 1861.

Progetto di Legge

Articolo 1.^o

È approvata a favore del Signor Ingegnere Eugenio Ferrante la concessione per la costruzione ed il esercizio di una strada ferrata da Vigevano a Milano.

Articolo 2.^o

La detta concessione è fatta sotto la osservanza delle condizioni espresse nel Capitolato d'onori inteso addì 27 Maggio 1864 tra il Ministro di Lavori pubblici e il detto Signor Ingegnere Ferrante, ed annesso alla prefata Legge.

Articolo 3.^o

Meccaniche apposite Havvi'erimento del Bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provvisto per lo adempimento del dispendio dell' articolo 16 del Capitolato predetto —

#

Quando si riflette che tale ponte ha una
lunghezza totale (compresi gli appalti) di 325^m 00,
che costituito di undici arcate a ~~7~~ 25,00 di
 luce, si eleva di ben undici metri sull'acqua
magre del Cicino appendendo le sue pile di
cuen No. 150 ^{nel terreno subacqueo} ~~nel terreno~~, e quindi la vista
su questa che è per accapponare, non si troverà
certo soverchio il contributo del Governo della
somma ~~di~~ ~~indicata~~ di 8 ^{Coop.} nominali decedute.

La convenienza di questa spesa ~~è~~ è repul-
to evidente quando si consideri che le quoti-
diane relazioni tra la ricca popolazione della riviera
del Cicino = la città di Vegevano ed ~~la~~ l'insenatura
il porto di Genova, relazioni che vengono troppo
sovente interrotte non potendo transitare il posto
notante fra Vegevano ed Abbiadegrosso ad ~~ogni~~
^{anche} dalla piccola ^{piena che è per} temporali e ~~per~~
~~la~~ ~~scioglimento~~
giunte delle nevi e soggetto al Cicino: (H)

La vostra Giunta vi propone quindi la legge
fés e come vi fu proposta, salvo una modificazione
all'art. 16. del capitolato, avente ^{il} scopo di rendere
più facili le transazioni tra la società della ~~ferrovie~~
Lombarda e dell' ^{Stato} centrale, ed il concessionario
di questa Milano - Vegevano, per stabilire

il tracciato di

vio ferrata che debbe congiungere le
loro rispettive stazioni nella Città
di ~~Reggio Emilia~~

Il Pretore
G. Perotto

~~Aspettando alle importanti transazioni commerciali
tra le industrie ed agricole popolazioni lungo l'esso
il Ticino, naturale e quasi indispensabile si debbe
riconoscere questo ponte, quando si consideri che
nel corso d'esso ^{si due punti che lo collegano} ~~tra il Ponte di Buffalora e quello~~
~~di Pavia~~ come una distanza di circa 42,80 Chi-
lometri. #~~

che ~~non~~ l'utilità sua e' incalcolabile rispetto
alle popolazioni e agricole popolazioni
della sua sponda del Ticino le quali
non hanno ~~nessun~~ altro ~~se non~~
lungo il corso del fiume altro stabile
comunicazione che quella di Buffalora
e Pavia distanti fra di loro ~~chi~~
metri 43 circa -

Concessione coll' Ingegnere
Eugenio Ferrante relativa alla
Concessione del tronco di ferrovia
da Vigevano a Milano.

Relazione della Commissione

Signori

Il progetto di legge che rap-
presenta alla vostra discussione, la
Giunta ~~per~~ che per relativo esame
nominarono i vostri esperti, e
che riguarda la concessione al
Sig. Ingegnere Eugenio Ferrante
del tronco di ferrovia da Vigeve-
no a Milano, è tale che noi
ci auguriamo il Parlamento ne
abbia molti di consimili non
che a discutere, ~~che veramente non~~
~~rende il caso, ma~~ ad esprimere
del suo voto.

L'utilità di questo tronco si
generale per lo Stato, ~~che~~ ^{come} locale
vi fu ^{affai} bene esposta dal Minis-
tero, perché abbiamo a ripetere
~~la~~ ⁱ ~~medesima~~ ^{espressione}: non possiamo
però tralasciare di notare che
con questo tronco si stabilirà
fra Genova e Milano la più
breve fra ^{le} linee esistenti ed in
~~costruzione~~ ^{costruzione}, ~~per la~~ ^{per la} ~~linea~~ ^{linea} ~~di~~ ^{di} ~~Chio-~~
~~mondo~~.

Della concessione propria del
tronco in discorso, non s'impone il

~~capitolato di S. Stefano~~

Se malgrado questi vantaggi allo stato, la concezione ferrate è tale che possa nascere in voi il minimo timore, che in tale caso sieno meno caudate la scienza pubblica ed il regolare servizio: il capitolato adunso alla legge impone al concezionario tutte quelle condizioni che fuor l'interesse generale farono imposte ad altri ed ai più privilegiati concezionari, non escluso un cauzione (in S. Stefano) che delle ¹¹⁸ debbe depositare nelle casse dello stato, per garantire la perfetta compiuta costruzione del tronco nel termine di 18 mesi dalla promulgazione della legge di concezione.

Non s'ha dubbio, o signori, che tutti patti così favorevoli al governo, sono stipulati dal signor Gerante, nell'intendimento che la diramazione diretta Vigevano dalla linea Genova - Corno, stabilendo la più breve linea ferrata fra Genova e Milano, debba ^{prestarsi al} ~~completare~~ ^{al} ~~completare~~ quasi l'intero commercio Lombardo colla più commerciale di Genova, e quindi ~~non~~ produrre una considerevole ricadita sul capitale suo di ~~costa~~ ^{part} ~~che riprenda~~ ^{part} ~~Chilometri~~ ^{part} ~~nel quale si farà una nuova~~ ^{part} ~~linea di S. Stefano~~ ^{part} ~~in~~

che è per raggiungere filomatematicamente tenue, facile ^{prestandosi} ~~prestandosi~~ alla sua costruzione il terreno che ha delle pendici, se ne erettullete il varco della valle del Ticino.

~~di~~ ~~per~~ ~~il~~ ~~mondo~~, ed
in un'impresa pertanto piuttosto
lucrosa.

Il re abbassa lo Stato

Costa

Il solo ^{carico} ~~impegno~~ finanziario
che subordinatamente alle ~~medesime~~
~~approvazioni~~ ~~dell'Assemblea~~,
~~potendo avere il suo effetto da~~
~~presente legge, anche senza~~
~~questo~~, si è quello di una spesa
di 800,000 in rendita dello
Stato al valore nominale da
pagarsi al concessionario, non a
titolo di sussidio, di premio o di
concorso, ma puramente e sempli-
cemente a titolo di compenso
della maggiore spesa che egli
~~potrà~~ farà coll' ~~adeguarsi~~ l'al-
largimento di 2,50 in più di
quanto occorre alla ferrovia il
parte che nella ferrovia stessa
debbe costruire sul Picchio: ~~ed~~

Il Governo ha

nell'interesse dello Stato, il Governo, approfittando dell'occasione
del commercio
approfondito si può
favorevole occuparsi per
l'adempimento al loro quociente
un tal allargamento
per un' ~~parte~~ ~~me-~~
diante

~~questo~~ ~~allargamento~~ ~~comunicato~~
dell'occasione, approfittando dell'occasione
della costruzione di quest' ~~o~~
detto ~~importante~~ ed ~~importante~~
parte, di ~~impedire~~ ~~la~~ ~~comunicazione~~
onde ~~il~~ ~~ponte~~ ~~medesimo~~ ~~sema~~
fu alla ferrovia, ~~per~~ ~~alle~~ ~~comuni-~~
cane comunicazioni.

##

N. 81 A

Relazione della Commissione composta
dei deputati Mischi, Susani, Monti,
Allievi, Perotto, Sansone, Cossino,
Robecchi Sanseverino, Robecchi Senise.

Innata del 22 Giugno 1861.

N. B. La legge ed il capitolato sono conservati quali
si fecero dal Ministero proposti, solo l'articolo 16^o del
capitolato è modificato come infra

Art. 16^o -

Per questo regolamento e per
tutto ciò che potrà occorrere
per dare acceffo alla medesima
di proprietà della società delle
ferrovie lombarde e dell'Italia centrale,
il concessionario della ferrovia
Milano-Venezia dovrà intendersi
colla predesignata società mediante
opportuna convenzione da sottoporsi
alla revisione del Governo a norma
dell'art. 20 del capitolato annesso
alla legge dell'8 Luglio 1860
approvazione della convenzione relativa
alle ferrovie lombarde e italiane
na ed a seconda dell'articolo 11
dell'art. 229 della legge 20^o 9^o 1859
sui pubblici lavori.

Concessione della Ferrovia
da Poggiano a Milano

^{presentate}
Nel ~~referendo~~ della medesima approvazione il
già unid. alcuna di legge, desiderando
e sanzionando la convenzione sopra:
L. del Sen. il Ministero dei Lavori
pubblici ed il Sig. ^{Cons.} Susegnere
Eugenio Ferrante per la concessione
di una ferrovia da Poggiano a
Milano, il referendo non ha bisogno
di progredire con molte parole.

Si tratta di aderire ^{affetto} alla ~~decreta~~
alle proposte che vien fatto di
~~decreta~~ ^{costituire ed}
esercitare un tronco di ferrovia di
grande utilità locale e generale
senza chiedere allo Stato alcuna
compensazione ~~di alcuna garanzia~~, ed
anzi sollecitando dall'opera dell'eresi
scizio della ferrovia da Merano a

Poi ^{già} dal suo vero risulta

^{ed ottenendo alla la differenza per}
Poggiano, ~~senza che costi nulla~~
rendita di questo Loro. I'interesse garantito all'opera
non annua e riserbando ^{per quale}
a carico del pubblico Erario, ~~tal~~

nel 1859. soli alla somma di
L. 55,000, e che tende ^{ad aumentare}
invece ad abbassarsi anziché a
dimenticarsi.

Basta riflettere che con grande

linea verrà accorciata di 17.
chilometri il Progetto da Genova
a Milano, per comprendere
l'impugnazione dei vantaggi
~~precedenti~~ che si risponderanno
alle relazioni sia Commerciali
sia personali esistenti fra
queste due piazze; basti ricordare
la qualità e frequenza dei rap-
porti fra le due confinanti
province della Lombardia e di
Milano, e tener conto delle con-
dizioni Commerciali ed agricole
dell'intero territorio percorso
dalla Linea, per ^{o determinarsi} apprezzare ~~debi-~~
to appettare col massimo impegno
~~il~~ ~~conveniente~~ ~~adeguato~~ ~~che~~
l'~~conveniente~~ ~~adeguato~~ ~~che~~ ~~adeguato~~ ~~che~~
ha, ~~per~~ ~~questo~~ ~~impiego~~

Il sortire e dimostrazione
dell'utilità di questa linea
e del favore con cui verrà
accolta dalla pubblica opinione,

il referente si pregi di ^{una poliziona,} ~~allegare~~ ~~la~~ ~~deposizione~~ ~~del~~
 Municipio di ~~Abbiadoro~~ e di
 Genova che ~~invece~~ ~~di~~ ~~pro;~~
~~spiegare~~ l'attrazione di questi
 Duvco con ragioni che il tempo e
 gli avvenimenti ^{2 congiunti dopo lo stat.} ~~sono~~ ~~l'origine~~
 di quella ~~risoluzione~~ ~~ferrosa~~ ^{sono}
 ben lungi dal modificare e
 dall'indebolire.

La ~~con~~ ~~una~~ ~~convenzione~~ di
 A ~~essere~~ ~~pagabili~~ ~~in~~ ~~rendita~~
 dello Stato al valore nominale
~~dei~~ ~~pagamenti~~ al Concessionario non
 e un ~~concorso~~, ~~ma~~ ~~appresenta~~
 semplicemente il corrispettivo
 del ~~servizio~~ ~~dispendio~~ che il
 Conditore della ~~ferrovia~~ ~~storia~~
^{Poste e} ~~per~~ ~~mette~~ ~~il~~ ~~posto~~ ~~del~~
^{1 allegare} ~~Espresso~~ ~~de~~ ~~rendere~~ ~~a~~
~~mette~~ ~~oltre~~ ~~il~~ ~~servizio~~ ~~della~~ ~~ferro-~~
~~via~~, ~~quello~~ ~~delle~~ ~~ordinarie~~ ~~comuni-~~
~~zioni~~. E difatti il Concessionario
~~mette~~, ~~ma~~ ~~non~~ ~~propone~~ ~~una~~
~~tale~~ ~~clausola~~, ~~o~~ ~~cui~~ ~~rispondeva~~

qualora fosse lasciato in sua libertà
di mantenere il ponte nella larghezza
di metri 60 o 65 anziché in
quella di metri 40. Possibilità per
il doppio servizio.

Il Ministero pensò per altro che
non fosse da ^{Pascuaroli} ~~costruire~~ ^{il} ~~progetto~~ ^{l'opera}.
A una occasione per sottrarre agli
inconvenienti del passaggio, per
mezzo di ponti, le ricche e popolose
località che stanno ^{nel} ~~vicino~~ ^{vicino}
del fiume; ^{le quali} ~~si~~ ^{reclamano}, fece
dal Regio Senato, un manifesto
che rendeva meno penose le comu-
nicazioni; e le assicurava contro i
frequenti impedimenti della
piena del fiume.

Si desiderò allora i soli ingegni
quotidiani ed ingranditi che
esistono fra Pinerolo ed Abbiate
Grasso, per convenire se debba
dover
esservi un canale il Governo
di appropiare della ^{offerta} ~~costa~~
degenerazione di soddisfare a

bisogni di gravi e ad aspettazioni
 che ^{non} ~~non~~ potrebbero ^{non} ~~non~~ essere ~~leggi~~
 senza sottostare ad un ~~spese~~
 sovverchiva.

Le ragioni qui ragionate s'inducano
 che ~~che~~ non solo ~~conviene~~
 : evviva il ~~risparmio~~ ^{convenienza} del ~~dispendio~~
~~di~~ ^{di} ~~mettere~~ ^{di} ~~la~~ ^{di} ~~convenienza~~,
 non l'avrebbero messo in ~~giudicio~~
 : baragge qualora avesse dovuto ~~spese~~
 voce un ~~risparmio~~ ^{risparmio} Così gli fossero
 date frequenti occasioni di poter
 invocare la ~~sanzione~~ ^{sanzione} della Camera,
 sovra opere di pubblica utilità,
 sia ~~part~~ ^{part} generale o locale, senza
 essere costretto a chiedere ^{sovorsi} ~~esenzione~~
 sul bilancio dello Stato!

Questo esempio dell'industria
 privata, che si assume ~~esenzione~~
 : mente tutti i ~~rischi~~ del ~~pendente~~,
 senza chiedere nulla al ~~Prosero~~,
 con ~~dispendio~~ ^{il ministero} non lo ~~si~~
~~ovvero~~ ^{ovvero} ~~incorporazione~~ con ~~una~~
 accoglienza ~~ad~~ ^{ad} ~~cariffa~~ ~~di~~ ~~ogni~~ ~~specie~~
~~esenzione~~ ~~di~~ ~~ogni~~ ~~specie~~ ~~di~~ ~~ogni~~ ~~specie~~
~~incorporazione~~ ^{incorporazione} ~~il~~ ^{il} ~~Parlamento~~ ^{Parlamento} ~~accettare~~
~~esenzione~~ ~~di~~ ~~ogni~~ ~~specie~~ ~~di~~ ~~ogni~~ ~~specie~~
^{non}
 : ~~l'approvazione~~ ^{l'approvazione} ~~del~~ ^{del} ~~legge~~
~~legge~~

N^o 81.

Progetto di legge presentato dal Ministero
dei lavori pubblici (Scuffi)

Convenzione coll'Ingegnere Eugenio Ferante
relativa alla costruzione di ~~una~~ ferro-tronco
di Genova da Nigevano a Milano.

Firmata del 31. Maggio 1862.

Pellagari

SESSIONE 1861

N° 81-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

MISCHI, SUSANI, MONTI, ALLIEVI, PESCIOTTO, SANSEVERINO,
COPPINO, ROBECCHI (juniore), ROBECCHI (seniore)

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 51 maggio 1861

Convenzione coll'ingegnere Eugenio Ferrante relativa alla
concessione di un tronco di ferrovia da Vigevano a
Milano.

Tornata del 22 giugno 1861

SIGNORI,

Il progetto di legge che rassegna alla vostra discussione la Giunta che pel relativo esame nominarono i vostri uffici, e che riguarda la concessione al signor ingegnere Eugenio Ferrante del tronco di ferrovia da Vigevano a Milano, è tale che noi ci auguriamo il Parlamento ne abbia molti di consimili, non che a discutere, a sanzionare del suo voto.

L'utilità di questo tronco, sì generale per lo Stato, come locale vi fu assai bene esposta dal Ministero nella relazione colla quale corredò il progetto di legge relativo, perchè abbiamo a ripetervene i motivi: non possiamo però tralasciare di notarvi che con questo tronco si stabilirà fra Genova e Milano la più breve fra le linee esercite ed in costruzione.

Pella concessione del tronco in discorso, non s'impone il minimo aggravio alla finanza dello Stato: ben diversa anzi dalle tante altre concessioni fatte od in corso, la presente torna a sollievo della finanza medesima: 1° collo sciogliere il Governo dall'obbligo contratto colla legge 11 luglio 1852 di esercire il tronco di ferrovia da Mortara a Vigevano: 2° col rendere certamente assai più produttivo questo tronco stesso, prolungandolo sino a Milano, ponendolo ivi in contatto della vasta rete lombarda e dell'Italia centrale; con che viene a

(81-A)

2

scemare il contributo del Governo per compiere la rendita garantita coll'art. 29 del capitolato annesso alla suddetta legge 11 luglio 1839, del 4 1/2 per 0,0 sul capitale di L. 1,500,000 che era il costo prestabilito di tale tronco alla totale lunghezza di 13 chilometri costo che fu poi di molto maggiore essendo la spesa salita alla somma di 2,200,000 lire.

Il Ministero vi disse che per questi due oneri derivanti al Governo dalla legge ridetta dell' 11 luglio 1832, la finanza dello Stato sofferse annualmente delle perdite che nel 1839 toccarono la somma di L. 53,000.

Nè, malgrado questi vantaggi allo Stato, la concessione Ferrante è tale che possa nascere in voi il minimo timore, che in tale tronco sieno meno cautelate la sicurezza pubblica ed il regolare servizio: il capitolato annesso alla legge impone al concessionario tutte quelle condizioni che nell'interesse generale furono imposte ad altri fra i più privilegiati concessionari, non esclusa una cauzione (in L. 500,000) che debbe essere deposta nelle casse dello Stato, per garantire la perfetta e compiuta costruzione del tronco nel termine di 18 mesi dalla promulgazione della legge di concessione.

Non v'ha dubbio, o signori, che patti così favorevoli al Governo, sono stipulati dal signor Ferrante, nella convinzione che la diramazione Mortara-Vigevano dalla linea di Genova-Arona, stabilendo la più breve linea ferrata fra Genova e Milano, debba servire al quasi intero commercio lombardo colla piazza di Genova, e quindi produrre una considerevole rendita sul capitale suo di costo, che è per riuscire chilometricamente tenue, facile prestandosi alla sua costruzione il terreno che la debbe percorrere, se ne eccettuerete il varco della valle del Ticino.

Il solo carico finanziario che subordinatamente alla vostra approvazione si addossa lo Stato, si è quello di una spesa di 600,000 franchi di rendita dello Stato al valore nominale da pagarsi al concessionario non a titolo di sussidio, di premio o di concorso, ma puramente e semplicemente a titolo di compenso della maggior spesa ch'egli farà, coll'allargare di metri 2,50 in più di quanto occorra alla ferrovia il ponte che il concessionario debbe costruire sul Ticino.

Il Governo ha creduto, nell'interesse delle popolazioni e del commercio, approfittare di questa favorevole occasione per imporre un tale allargamento, per cui il ponte medesimo serva contemporaneamente sia alla ferrovia, sia alle ordinarie comunicazioni.

Quando si rifletta che tale ponte ha una lunghezza totale (compresi gli spalloni) di metri 527,60, che, costituito di 11 arcate, a metri 23 di luce, si eleva di ben 11 metri sulle acque magre del Ticino, affondando le sue pile di circa metri 7,50 nel terreno subacqueo, e quindi la vistosa spesa che è per accagionare, non si troverà certo soverchio il contributo del Governo nella somma indicata di lire 600 mila nominali in rendita.

La convenienza di questa spesa è senz'altro evidente quando si considerino le quotidiane relazioni tra la ricca popolazione della sinistra del Ticino, la città di Vigevano ed il porto di Genova, relazioni che vengono troppo spesso interrotte, non potendo transitarsi il porto natante fra Vigevano ed Abbiategrasso ad ogni anche piccola piena, cui, o per temporali o per lo scioglimento delle nevi, è soggetto il Ticino.

Nè l'utilità sua è minore rispetto alle industriose e agricole popolazioni delle due sponde del Ticino, le quali non hanno lungo il corso del fiume altra stabile comunicazione che quella di Buffalora e Pavia, distanti fra di loro chilometri 45 circa.

La vostra Giunta vi propone quindi la legge come vi fu proposta, salvo una modificazione all'articolo 16 del capitolato, avente per iscopo di rendere più facili le transazioni tra la società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale ed il concessionario di questa Milano-Vigevano, per istabilire il tronco di via ferrata che debbe congiungere le loro rispettive stazioni nella città di Milano.

PESCETTO, relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata a favore del signor ingegnere Eugenio Ferrante la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Vigevano a Milano.

Art. 2.

La detta concessione è fatta sotto la osservanza delle condizioni espresse nel capitolato d'oneri inteso addì 23 maggio 1861 tra il ministro dei lavori pubblici e il detto signor ingegnere Ferrante, ed annesso alla presente legge.

Art. 3.

Mediante apposito stanziamento sul bilancio passivo dello Stato, verrà a suo tempo provvisto per l'adempimento del disposto dell'articolo 46 del capitolato predetto.

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

Tutte le modificazioni risultanti dall'esemplare

Approvato nella Camera Del 1° Luglio 1861.

Pellati

Capitolato di concessione di una strada ferrata
da Vigevano a Milano.

ART. 1.

È concesso al signor ingegnere Eugenio Ferrante di costruire a tutte sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata da Vigevano al Ticino e dal Ticino a Milano, secondo il progetto di massima compilato dal detto signor ingegnere Ferrante, e modificato secondo le avvertenze e riserve contenute nel voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in adunanza 5 maggio 1860.

ART. 2.

La suddetta concessione è fatta alle condizioni generali stabilite nei capi V e VI della legge sul riordinamento delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859, ed a quelle speciali contenute nel presente capitolato.

ART. 5.

In dipendenza di questa concessione s'intenderanno abrogate le disposizioni contenute negli articoli 45 e 46 del capitolato annesso alla legge di concessione della ferrovia Mortara-Vigevano, in data 11 luglio 1852.

ART. 4.

Il concessionario si obbliga di esercitare a tutte sue spese e con materiale suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni a bagagli, tralci ed ogni altra specie di veicoli, la linea da Vigevano a Milano, e si assume pure l'esercizio della tratta tra Vigevano e Mortara che gli viene ceduto dallo Stato.

ART. 5.

L'esercizio di questa tratta, da Mortara a Vigevano, rimane assunto dal signor Ferrante alle condizioni stesse, mediante i corrispettivi risultanti dal capitolato annesso alla legge 11 luglio 1852, e perciò il Governo rimane svincolato, verso la società della ferrovia da Mortara a Vigevano, da qualunque obbligo relativo all'esercizio ed alla manutenzione della suddetta strada.

ART. 6.

La garanzia del 4 1/2 per cento assicurata alla società della ferrovia Mortara a Vigevano, a mente dell'articolo 29 del sopra citato capitolato, continuerà ad avere il suo effetto per la sola suddetta tratta, mantenute ferme del resto tutte le condizioni alle quali la suddetta guarentigia è subordinata.

~~Come contro fino all'articolo 10.~~

ART. 7.

La durata della concessione avrà il suo termine all'epoca della scadenza di quello della linea Mortara-Vigevano, fissato dall'articolo 51 del capitolato di concessione annesso alla legge 11 luglio 1852.

ART. 8.

Alla scadenza di questa concessione, alla quale epoca il Governo, a mente dell'articolo 207 della citata legge 20 novembre 1859, sottentra al concessionario nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili e delle opere costituenti la ferrovia e sue dipendenze, il Governo stesso potrà fare l'acquisto di tutti gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d'ogni specie, ed in generale di tutti gli oggetti non compresi nel detto articolo 207, ove sieno riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada. Il Governo potrà pure acquistare il combustibile e le altre provviste d'ogni genere inservienti alla ferrovia, in una quantità però non maggiore a quella occorrente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei. Di tutti questi oggetti mobili ne sarà pagato al concessionario, o alla società che lo avesse sostituito, il valore a prezzo di stima, adottando per questo acquisto i modi di compenso e le norme stesse stabilite all'articolo 243 della precitata legge pel caso di riscatto.

ART. 9.

Sarà in facoltà dell'ingegnere Ferrante di costituire una società in accomandita per la costruzione della strada ferrata da Milano a Vigevano, e per l'esercizio di questa tratta e di quella da Vigevano a Mortara.

Pel caso in cui a mente dell'articolo 254 della legge 20 novembre 1859, il concessionario o la compagnia in accomandita da esso formata volessero cedere i diritti e le ragioni loro competenti in dipendenza del presente capitolato ad una società anonima, questa dovrà costituirsi con un capitale, che non potrà oltrepassare gli 8,500,000 lire.

ART. 10.

Potrà la società accettare premi in danaro o cessione di terreni per la sede della sua strada e sue dipendenze dai comuni e corpi morali interessati nella costruzione della linea, conchè 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 termini delle vigenti leggi.

ART. 11.

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di tre mesi dalla promulgazione della legge di approvazione della concessione, e previo deposito della cauzione definitiva di cui nel seguente articolo 13.

ART. 12.

Nel periodo di 18 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 per poterla aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

Art. 13.

La cauzione primordiale da fornirsi a termini dell'articolo 206 della legge 20 novembre 1859 viene fissata in lire 150,000 e sarà fatta mediante deposito nella cassa dei depositi e prestiti, di tante azioni della ferrovia Valenza a Vercelli valutate alla rendita di lire 24, 50 di cui nella convenzione approvata con legge 27 ottobre 1860, e quella definitiva prescritta pure dall'accennato articolo sarà di lire 350,000 e dovrà essere prestata un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori.

La cauzione definitiva per la somma di lire 350,000 potrà essere fatta in effetti pubblici al 5 per 0/0 ricevuti al valore nominale od anche mediante ipoteca sopra fondi stabili liberi da qualsivoglia carico.

Art. 14.

L'ammontare delle dette due cauzioni sarà restituito al concessionario per rate di lire 50,000 a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreno dell'esecuzione di lavori, o di forniture sopra il 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 della cauzione a lire 100,000, 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.

Art. 15.

La strada partirà dalla stazione di Vigevano e, passato il Ticino seguendo la traccia segnata in tinta violacea sul piano di massima, giungerà a Milano toccando il borgo di Porta Vercellina, ove sarà costruita la stazione apposita per questa linea, e da dove andrà a rannodarsi con un tronco di diramazione alla rete delle ferrovie lombarde, al principio della stazione principale di Porta Nuova in costruzione.

Art. 16.

Per questo rannodamento e per tutto ciò che potrà occorrere per dare accesso alla suddetta stazione, di proprietà della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, il concessionario delle ferrovie Milano-Vigevano dovrà intendersi colla premenzionata società mediante apposita convenzione da approvarsi dal Governo.

Art. 16.

Per questo rannodamento e per tutto ciò che potrà occorrere per dare accesso alla suddetta stazione, di proprietà della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, il concessionario della ferrovia Milano-Vigevano, dovrà intendersi colla premenzionata società, mediante apposita convenzione da sottoporsi alla sanzione del Governo, a mente dell'articolo 20 del capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860, approvativa della convenzione relativa alle ferrovie lombarde e centrale italiana, ed a seconda dell'ultimo alinea dell'articolo 29 della legge 20 novembre 1859 sui pubblici lavori. ~~Il resto del Capitolato come contro.~~

ART. 17.

La strada avrà una stazione intermedia a Corsico e due fermate, una a Morimondo e l'altra a Viganò.

ART. 18.

Nel definitivo tracciamento le curve non potranno avere un raggio minore di 300 metri e le pendenze non potranno in alcun caso eccedere quella del 6 1/2 per mille.

ART. 19.

Nelle stazioni e fermate il piano sarà possibilmente orizzontale ed in ogni caso non potrà avere una pendenza maggiore del 2 per mille.

ART. 20.

Oltre ai fabbricati e stabilimenti ed accessori di cui devono essere fornite le stazioni a mente dell'articolo 225 della legge 20 novembre 1859, nella stazione di Vigevano ed in quella di Milano, dovrà essere stabilita una conveniente officina per le piccole riparazioni al materiale.

ART. 21.

La strada sarà costrutta ad un solo binario di ruotaie coi raddoppiamenti però che saranno reputati necessari pel servizio delle stazioni e fermate, e di quelli che fossero reputati necessari per l'incrociamiento dei convogli lungo la linea al difuori della stazione di Corsico o delle due fermate.

ART. 22.

Il piano stradale su cui dovrà elevarsi la massicciata libera avrà una larghezza da ciglio a ciglio di metri 5, 50.

Tutti gli edifizii avranno una larghezza tra l'uno e l'altro parapetto di metri 4, 50 misurato al piano delle ruotaie.

ART. 23.

Il ponte sul Ticino sarà costruito in modo da essere capace di servire alla strada ferrata ed al carreggio ordinario, e perciò la sua larghezza libera da parapetto a parapetto sarà di metri 7, 50.

Le due vie saranno separate da un muro o da una barriera in ferro di conveniente altezza; il piano della parte del ponte che dovrà servire pel transito ordinario, dovrà essere selciato nel miglior modo, formando dal lato del parapetto un marciapiede in pietra scalpellata non minore di un metro di larghezza.

ART. 24.

I rilevati e le trincee dovranno avere una scarpa di un metro e mezzo di base per uno di altezza. Nelle trincee la larghezza di metri 5, 50 sarà aumentata di quella maggiore necessaria a potervi praticare da ciascuna parte i fossi di scolo di conveniente capacità.

ART. 25.

Nelle località in cui il piano stradale al dissotto della massicciata si eleverà sul suolo latistante meno di 50 centimetri, la strada verrà munita di fossi per lo scolo delle acque della larghezza ai bordi superiori non minore di centimetri 90.

ART. 26.

Tutte le opere d'arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno e in parte dell'altro dei detti due materiali, ad eccezione del ponte sul Ticino che dovrà essere costruito tutto quanto in muratura. Quelle di dette opere che dovranno servire al passaggio delle acque, dovranno essere eseguite in modo da non pregiudicare il libero corso delle medesime, dando perciò le dimensioni necessarie alla luce dei detti edifizii; ed eseguendo all'occorrenza a monte ed a valle dei medesimi quelle opere di difesa delle sponde che fossero giudicate necessarie dal Ministero dei lavori pubblici.

ART. 27.

Ad assicurare la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie, oltre i passaggi a livello necessari per le strade nazionali e provinciali attraversate dalla ferrovia da costruirsi in larghezza libera di metri 7, si stabiliranno lungo la linea altri passaggi a livello in servizio delle strade comunali, vicinali, consortili e campestri ad una distanza non mai minore di metri 800 fra un passaggio a livello e l'altro, riunendoli all'uopo con strade laterali di una larghezza identica a quella delle principali da riunirsi. A questa larghezza corrisponderà pure quella dei relativi passaggi a livello.

Tutti i passaggi a livello saranno muniti dei rispettivi proporzionati ripari ad assicurare la pubblica sicurezza, a giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Le rampe per accesso ai passaggi a livello non potranno avere mai un'inclinazione maggiore del 2 per cento per le strade nazionali, e del 3 per cento per le altre da stabilirsi in modo che, lateralmente al passaggio a livello, vi siano due tratti orizzontali a livello del passaggio stesso, della lunghezza ciascheduna di metri 15 almeno per le nazionali e provinciali, e di metri 10 per le altre.

Le rampe e piazzali saranno muniti della competente quantità di ghiaia e pietrisco da consolidarne il fondo di esse, in modo che il carreggio sia facile, ed in relazione collo stato dei tronchi continuativi della strada.

ART. 28.

Le case cantoniere dovranno essere collocate ad una distanza l'una dall'altra non maggiore di metri 1200 in media.

I passaggi a livello dovranno essere custoditi da guardie; perciò presso a quelli a cui la custodia ordinaria della strada ferrata non consenta di rendere comune il servizio, e la casa cantoniera non possa supplire anche di casello di guardia, si dovranno erigere appositi caselli in muratura.

ART. 29.

Nei siti in cui la differenza tra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta con moderata spesa di poter procurare la traversata con un cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito, protraendo all'occorrenza le

rampe di accesso in modo da non eccedere il 5 per 0/0 per le strade nazionali, e quello del 5 per le altre, e conservando alle strade la loro attuale larghezza.

Art. 30.

L'altezza alla chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata non potrà essere minore di metri 5. Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza alla chiave del volto sopra i regoli non potrà essere minore di metri 4,60.

Art. 31.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di acacie o bianco spino o di gelsi per tutta la sua lunghezza. Saranno dal concessionario piantati termini divisorii tra la proprietà stradale e quelle limitrofe.

Art. 32.

La massicciata composta di ghiaia naturale e di sabbie monde di terra delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza, avrà in base la larghezza di metri 5, sarà alta centimetri 50 e disposta colle scarpe dell'uno per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art. 33.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri due e centimetri sessanta, rettangolari o semicilindriche, colle dimensioni di 25 centimetri di larghezza per 12 centimetri e 1,2 di grossezza nel mezzo. Esse saranno di legname sano e di essenza forte, e potranno anche essere di legname dolce, purchè abbiano subito la preparazione adottata dal Governo per le ferrovie dello Stato.

Art. 34.

I regoli di ferro battuto avranno il peso di 55 chilogrammi per metro corrente; una deficienza nel peso che non superi il 5 per 0/0 sarà tollerata, ma nella quota di un solo ottavo su tutta la provvista.

Art. 35.

Per assicurare la buona qualità, l'amministrazione li farà esaminare ed assoggettare alle prove che sono sottoposti quelli che si provvedono per le strade ferrate dello Stato.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri 5 e centimetri 40 corrispondenti alla spaziatura di 6 traversine, e saranno riunite fra loro col sistema delle stecche inchiodate denominato *à eclisses*.

Una parte però che non superi il decimo del totale potrà avere la lunghezza di soli metri 5 corrispondente alla spaziatura di cinque traversine.

Art. 36.

I cuscinetti di ghisa avranno il peso di chilogrammi 10 colla tolleranza accennata all'articolo 34. Saranno di buona qualità e di ben riuscita fusione, accertate queste condizioni come si è detto nei regoli.

Art. 37.

Gli sviatoi pei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulle linee dello Stato.

Art. 38.

Se prima od anche durante la costruzione venga introdotto e dalla esperienza fattane su altre ferrovie, sia dimostrato solido, sicuro, di non menò facile ed economica manutenzione, qualche altro sistema di armamento differente da quello prescritto nei precedenti articoli, il concessionario potrà domandarne l'applicazione, restando però obbligato ad eseguire il sistema sovra determinato, ove quello che si vorrebbe sostituirvi, non fosse dagli uffici d'arte giudicato soddisfacente.

Art. 39.

Il concessionario dovrà stabilire sulla ferrovia una linea telegrafica elettrica pel servizio di locomozione, secondo il sistema che sarà da esso proposto ed approvato dal Governo, il quale si riserva la facoltà di collocare a sue spese e di esercitare per conto suo sulla stessa palificazione altri fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio.

Art. 40.

Il concessionario sarà inoltre obbligato al pagamento della contribuzione prediale della strada, la quale sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della ferrovia saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui trovansi situati.

Art. 41.

Saranno ridotti alla metà i dritti per il trasporto dei generi di privativa, quali sono i sali ed i tabacchi. Si eseguirà pure colla riduzione della metà del prezzo delle piazze di 2^a e 3^a classe il trasporto dei militari con armi e bagagli di ordinanza, sia in corpo che individualmente, purchè muniti di apposito foglio di via e quello per il trasporto di truppe in massa, artiglierie ed altro materiale di servizio militare.

Art. 42.

Il trasporto dei prigionieri, degli indigenti colla scorta loro, sarà pure fatto a metà prezzo, e quello delle vetture cellulari che li trasportano, o che ritornano vuote sarà gratuito.

Art. 43.

Il servizio di posta per le lettere e per i dispacci del Governo da un'estremità all'altra della linea, o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente, siccome il trasporto nelle vetture di qualunque classe dei commissari del Governo, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite e di ricognizioni relative al servizio della ferrovia. La società per

quanto al servizio postale dovrà sottomettersi alle medesime 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.

ART. 44.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie ed intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli tutte le spese, ma il concessionario non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

ART. 45.

La tariffa dei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sarà quella che si troverà in vigore sulle linee dello Stato; potrà però di consenso comune delle parti essere variata a seconda delle convenzioni e delle circostanze.

ART. 46.

Per compensare il concessionario delle maggiori spese che egli deve sostenere per preparare il ponte del Ticino, capace anche pel transito del carreggio ordinario, lo Stato concorrerà nella spesa occorrente per una somma fissa ed invariabile di seicento mila lire.

Questa somma verrà pagata dal Governo al concessionario dopo che il ponte sarà stato aperto al duplice transito cui deve servire, e che sarà stato definitivamente collaudato, e ciò in cedole del debito pubblico al 5 p. 0/10 al valore nominale.

ART. 47.

L'amministrazione delle strade ferrate dello Stato concederà nella stazione di Mortara l'uso di due binarii esteriori, non che del terreno laterale ai medesimi, di proprietà dello Stato, per tutta la sua lunghezza, e su questo il concessionario costruirà a sue spese la rimessa delle locomotive, nonchè i binarii di servizio e deposito pei suoi convogli.

ART. 48.

Il servizio dei viaggiatori e delle merci nella stazione di Mortara sarà eseguito dal personale delle strade ferrate dello Stato, ed il personale dei convogli della linea Mortara-Vigevano, e Vigevano-Milano dovrà rimanere subordinato al capo-stazione governativo, al quale solo è riservata la direzione della stazione, ed attenersi agli ordini di servizio in essa stazione vigenti.

ART. 49.

In corrispettivo della concessione di cui sovra e del servizio da prestarsi dagli agenti del Governo, il concessionario dovrà corrispondere allo Stato, per tutta la durata della concessione, un annuo canone di lire 7000.

ART. 50.

Fra la strada ferrata da Milano a Mortara e le ferrovie dello Stato verrà stabilito un servizio cumulativo a reciproco vantaggio, regolato da apposita convenzione a stipularsi, nella quale verrà accordato al concessionario un trattamento identico a quello consentito ad altre società.

ART. 51.

Dal prodotto lordo che si verificherà sulla tratta di strada Vigevano-Mortara, sarà mensilmente versata nelle casse dell'amministrazione delle strade ferrate dello Stato la quota nella ragione del 50 per cento, che spetta alla società di questa ferrovia a mente dell'articolo 22 del capitolato annesso alla legge di concessione 17 luglio 1852, alla quale società sarà della parte d'introito passata dall'amministrazione, come se la strada fosse da questa esercitata, fermo stante il diritto di cui all'articolo 50 del capitolato suddetto, per il quale la società è in facoltà di delegare un commissario a sorvegliare l'andamento del servizio e controllare gli introiti prendendo visione dei registri dei medesimi.

Eguale facoltà sarà pure riservata all'amministrazione della strada ferrata dello Stato in dipendenza della guarentigia assicurata sul detto tronco di strada.

ART. 52.

I conti relativi agli introiti della tratta da Mortara a Vigevano dovranno mantenersi separati e distinti da quelli del restante della linea, in modo che riesca agevole, ad ogni occasione, di poterli verificare.

ART. 53.

Finchè l'annuo prodotto netto della tratta da Mortara a Vigevano non raggiunga il $4\frac{1}{2}$ per cento guarentito, la sorveglianza governativa sarà esercitata non solo per guarentire la sicurezza pubblica ed un conveniente e sufficiente servizio, ma ancora perchè, occorrendo, sieno date quelle disposizioni che giovino dentro certi limiti di spesa, e sentito il concessionario, a promuovere un maggiore movimento, sia di persone che di merci.

Perciò il concessionario dovrà mantenere la strada ferrata e organizzarne l'esercizio in modo, da soddisfare alla più rigorosa regolarità, e procurare il transito il più agevole per le persone, e tale che non sia cagione di danni o di guasti alle merci.

ART. 54.

La sorveglianza esercitata dal Governo, finchè l'annuo prodotto netto per la linea Mortara-Vigevano non raggiunga il $4\frac{1}{2}$ assicurato, si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace, tanto nelle stazioni, quanto lungo la linea, ed occorrendo il Governo potrà prescrivere quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo e quelle disposizioni negli ordini di servizio che potranno essere richiesti dallo scopo di favorire un maggior concorso ed un aumento nel prodotto netto.

ART. 55.

Il concessionario avrà la preferenza, a parità di condizioni, della costruzione ed esercizio per una linea di ferrovia da Mortara a Vercelli; ma esso, per far uso dell'accennata preferenza, dovrà accettare le condizioni che fossero fatte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui le condizioni suddette gli saranno state notificate dal Governo.

Il diritto di preferenza di cui sopra avrà una durata eguale a quella prefissa per la concessione.

ART. 56.

Quando il concessionario prendesse l'iniziativa nel chiedere la concessione della suddetta linea da Mortara a Vercelli, e non vi fossero altri offerenti, il Governo potrà, per decreto reale, accordargliene la concessione per la costruzione e l'esercizio, alle condizioni stesse contenute nel presente capitolato.

ART. 57.

Per tutti i contratti ed atti che il concessionario stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione che si assume, secondo i patti del presente capitolato, saranno accordate al medesimo per rispetto ai diritti d'insinuazione, le stesse facilitazioni che già vennero accordate ad altre società concessionarie di strade ferrate le più favorite.

ART. 58.

È accordata al concessionario la libera importazione nello Stato, esente da ogni dazio d'entrata, di tutti i ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari alla costruzione della strada ferrata.

Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 59.

Il trasporto dei detti materiali e macchinismi che l'impresa volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del 40 per 100 sulla tariffa delle classi cui appartengono.

Una simile diminuzione verrà pure consentita per la calce ed i legnami destinati per la costruzione della ferrovia Milano-Vigevano, che il concessionario facesse trasportare sulle strade ferrate dello Stato.

ART. 60.

Quando una società anonima od in accomandita sostituisse il concessionario nella attuale concessione, non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della società, suo capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò e i creditori degli azionisti non potranno, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione di sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale, se la società sarà anonima.

ART. 61.

Il concessionario o la società che venisse a surrogare, dovranno eleggere il loro domicilio nella capitale presso persona delegata a ricevere le intimazioni e notificazioni che occorresse d'indirizzar loro.

Queste intimazioni o notificazioni saranno valide, allorchè, in mancanza del legale rappresentante, saranno fatte alla segreteria del Governo della capitale.

ART. 62.

Il presente capitolato non sarà definitivo, nè valido, se non dopochè la società della ferrovia Mortara-Vigevano vi abbia dato il suo assenso, circa la cessione dell'esercizio e le altre parti che possono riguardare gl'interessi della medesima, e non sia sanzionato per legge.

ART. 63.

Nel caso che la società della ferrovia da Mortara a Vigevano non dia il suo assenso, alle condizioni di cui nel presente capitolato, e che il medesimo non venga approvato per legge, sarà immediatamente restituita al concessionario la somma di 150 mila lire dal medesimo depositata come cauzione preliminare.

Fatta e sottoscritta in doppio originale a Torino, questo giorno 23 maggio 1861.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici

UGALDINO PERUZZI.

Il concessionario

Ingegnere EUGENIO FERRANTE.

*Pel direttore capo della 5^a divisione
al Ministero dei lavori pubblici*

PIETRO MARSI, segretario.

Per copia conforme all'originale :

PIETRO MARSI, segretario.

Approvato nella Giunta del 1^o Luglio 1861.

Pelloni

79

Capitolato di Concessione di
una strada ferrata da Pigerano a
Milano.

Art. 1.^o

È concesso al Signor Ingegnere
Eugenio Ferrante di costruire a tutte
sue spese, rischio e pericolo una strada
ferrata da Pigerano al Cicino e dal
Cicino a Milano, secondo il progetto
di massima compilato dal detto signor
Ing.^o Ferrante, e modificato secondo
le avvertenze e riserve contenute nel
foto annesso dal Consiglio Superiore
dei Lavori pubblici in adunanza dell'
5 Maggio 1860.

Art. 2.^o

La suddetta Concessione è fatta alle
condizioni generali stabilite nei capi
V e VI della legge sul riordinamento
delle opere pubbliche in data 20
gennaio 1859 ed a quelle speciali
contenute nel presente Capitolato.

Art. 3.^o

In dipendenza di questa Concessione
s'intenderanno abrogate le disposizioni
contenute negli art. 45 e 46 del
Capitolato annesso alla legge di Con-
cessione della ferrovia Mortara
Pigerano in data 11. luglio 1852.

Art. 4°

Rimane fermo il disposto degli art. 18 e 19 del succitato Capitolato in ordine alla facoltà riservata al Governo di permettere alla Società proprietaria della linea da Torino a Novara la percorrenza coi suoi Consigli su tutta la linea da Mortara a Milano alle condizioni risultanti dagli articoli suddetti.

Art. 5°

Il Concessionario si obbliga di esercitare a tutte sue spese con materiale suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni da bagagli, treni ed ogni altra specie di veicoli, la linea da Vigevano a Milano, e si assume pure l'esercizio della tratta tra Vigevano e Mortara che gli viene ceduto dallo Stato.

Art. 5°

L'esercizio di questa tratta da Mortara a Vigevano rimane appunto dal Sig. Ferrante alle condizioni stesse mediante i corrispettivi risultanti dal Capitolato annesso alla legge 11 luglio 1859 e perciò il Governo rimane vincolato verso la Società della ferrovia Mortara a Vigevano da qualunque obbligo relativo allo

esercizio ed alla manutenzione della
suddetta strada

Art. 6.

La garanzia del 4 1/2 per cento
assicurata alla Società della ferrovia
Mortara Vigevano a mente dello
Art. 29 del sopra citato Capitolato con-
tinuera ad aver il suo effetto per la
sola suddetta tratta, mantenute
ferme del resto tutte le condizioni
alle quali la suddetta quarentigina
è subordinata.

Art. 7.

La durata della concessione avrà
il suo termine all' epoca della scadenza
di quella della linea Mortara Vige-
vano fissato dall' Art. 31 del Capito-
lato di concessione annesso alla
Legge 11 Luglio 1859.

Art. 8.

Alla scadenza di questa concessione,
alla quale epoca il Governo, a mente
dell' Art. 207 della citata Legge 10
Gennaio 1859, sottratta ad Concessiona-
ria nell' esercizio di tutti gli utili
e prodotti degli stabilimenti e delle
opere costituenti la ferrovia e sue
dipendenze, il Governo stesso,

Avrà diritto di acquistare
di tutti gli stabilimenti e delle opere
come

macchin di locomotione, Carri, Vaghi,
vetture d'ogni specie ed in generale
di tutti gli oggetti non compresi
nel detto articolo 207 ove s'è
riconosciuti servibili all'esercizio, ed
alla manutenzione della strada. Il
Governo potrà pure acquistare il com-
bustibile e le altre provviste d'ogni genere
inserienti alla ferrovia in una quan-
tita però non maggiore a quella oc-
corrente all'esercizio ed alla manu-
tenzione della strada per mesi sei.
Di tutti questi oggetti mobili ne
sarà pagato al concessionario o alla
Società che lo avesse sostituito il
valore a prezzo d'estimo, adottando
per questo acquisto i modi di com-
pendio e le norme stesse stabilite al
l'art. 243 della precitata Legge
per caso di riscatto.

Art. 9.

Sarà in facoltà dell'Ingegnere
Genante di costituire una Società in
comandita per la costruzione della
strada ferrata da Milano a Pinerolo
e per l'esercizio di questo tratto
e di quella da Pinerolo a Montari.

Per caso in cui a mente dell'art.
244 della Legge 20 Junho 1839, il
concessionario o la compagnia in

Quomondita da esso formata valefiero
cedere i diritti e le ragioni loro com-
petenti in dipendenza del presente
Capitolato ad una Società anonima,
questa dovrà costituirsi con un capi-
tale che non potrà oltrepassar gli
L. 500,000 lire.

Art. 10.

Potrà la Società accettare premj
in danaro o cessione di terreni per la
Lede della sua strada e sue dipen-
dente dai Comuni e Corpi Morali in-
teressati nella costruzione della linea,
conchè però l'ammontare di suddet-
ti premj e delle cessioni di terreno
sia in ragionevoli limiti colle
forze finanziarie dei detti Corpi mo-
rali, e siano i relativi atti previa-
mente approvati dalle autorità am-
ministrative competenti a termini
della vigente Legge.

Art. 11.

I lavori di costruzione della strada
ferrata saranno intrapresi non più
tardi di tre mesi dalla promulgazione
della legge di approvazione della Con-
cessione, e previo deposito della Caution
definitiva di cui nel seguente

Art. 13.

Art. 12.

Nel periodo di 18 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 e fisso per poterla aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

Art. 13.

La cauzione primordiale da fornirsi a termini dell'Art. 206 della legge 20 giugno 1859 viene fissata in lire 1500m e sarà fatta mediante deposito nella Cassa dei Depositi e Prestiti di tante azioni della ferrovia Palermo a Perelli valutate alla rendita di Lire 24,50 di cui nella Convenzione approvata con legge 27 feb 1850, e quella definitiva prescritta pure dall'acennato articolo sarà di lire 350m e dovrà essere prestata un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori.

La cauzione definitiva per la somma di Lire 350m potrà essere fatta in numerario od in effetti pubblici valutati come sopra, od anche mediante ipoteca sopra fondi stabili.

liberi da qualsivoglia carico.

Art. 14.

L'ammontare delle dette due cauzioni sarà restituito al Concessionario per rate di lire 50,000 a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreno dell'operazione di lavori, o di forniture sopra il luogo di materiali per un importo doppio almeno delle rate di cui si domanda la restituzione.

Con queste successive restituzioni si ridurrà il suddetto ammontare della cauzione a Lire 100 mila, le quali verranno restituite solo quando la strada fenata sarà stata debitamente compiuta e collaudata e non vi siano richiami per parte di proprietari espropriati o danneggiati.

Art. 15.

La strada partirà dalla stazione di Viggiuolo e passato il Ticino seguendo la traccia segnata in tinta violacea sul piano di massima giungerà a Milano ^{secondo} traversando il Borgo di Porta Percellina, ed in questo punto si dividerà in due rami il primo dei quali giungerà in prossimità della piazza di Arona, ove sarà costruita la stazione apposita per questa

Dei dotti
linea, ed il secondo andrà a ramunorzi
con un tronco di diramazione alla
colla rete ferroviaria delle ferrovie Lom-
bardo al principio della stazione prin-
cipale di Porta Nuova in costruzione.

Art. 16.

Per questo ramunorziamento e per tutto
ciò che potrà occorrere per dare accesso
alla suddetta stazione di proprietà
della Società delle ferrovie Lombarde
e dell'Italia centrale, i Concessionari
della ferrovia Milano-Peserano dovranno
intendersi colla prementionata so-
cietà mediante apposita convenzione
da approvare dal Governo.

Art. 17.

La strada avrà una stazione inter-
media a Corsica e due fermate una
a Morimondo e l'altra a Vigano.

Art. 18.

Nel definitivo tracciamento le curve
non potranno avere un raggio minore
di 500 metri e le pendenze non po-
tranno in alcun caso eccedere quella
del $6\frac{1}{2}$ per mille.

Art. 19.

Nelle stazioni e fermate il
piano sarà possibilmente orizzontale
ed in ogni caso non potrà avere una
pendenza maggiore del 2 per mille.

Art.º 20.º

Oltre ai fabbricati e stabilimenti ed
accoprij di cui devono essere fornite
le stazioni a mente dell' Art.º 22.º
della Legge 20 giugno 1859, nella
Stazione di Vigevano e in quella
di Milano dove s'era stabilita una
conveniente officina per le piccole ripa-
rations al materiale.

Art.º 21.º

La strada sarà costrutta ad un
solo binario di rotaje coi raddoppia-
menti però che saranno reputati
necessarij per servizio delle stazioni e
fermate, e di quelli che fossero repu-
tati necessarij per l'incrociamento dei
corsogli lungo la linea al di fuori
della Stazione di Corsio o delle due
fermate.

Art.º 22.º

Il piano stradale su cui dovrà ele-
varsi la mappinata libera avrà una
larghezza da ugho a ugho di
metri 5,50.

Tutti gli edifici avranno una
larghezza tra l'uno e l'altro para-
petto di m. 4,50 misurato al
piano delle rotaje

Art.º 23.º

Il ponte sul Ticino sarà costrutto

in modo da essere capace di servire
alla strada ferrata ed al carreggio
ordinario e perciò la sua larghezza
libera da parapetto a parapetto
sarà di metri 7,50.

Le due vie saranno separate da
un muro o da una barriera in
ferro di conveniente altezza; il piano
della parte del ponte che dovrà servire
per transito ordinario dovrà essere
~~adatto~~ ^{adatto} nel miglior modo, formando
dal lato del parapetto un marcia-
piede in pietra scalpellata non
minore di un metro di larghezza.

Art. 24^o

^{e di trincee}
I rilevati dovranno avere una scarpata
di un metro e mezzo di base per uno di
altezza. Nelle trincee la larghezza di
metri 7,50 sarà aumentata di quella
maggior necessaria a ^{poterli} praticarli da cia-
cuna parte i fossi di scolo di conve-
niente capacità.

Art. 25^o

Nelle località in cui il piano stradale
al di sotto della mafficiata non si
eleva sul suolo sottostante meno di
50 cent^{ri}, la strada verrà munita
di fossi per lo scolo delle acque della
larghezza ai bordi superiori non minore
di cent^{ri} 70.

Art. 26.

Tutte le opere d'arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno e in parte dell'altro dei dette due materiali, ad eccezione del ponte sul Ticino che dovrà essere costrutto tutto quanto in muratura. Quelle di dette opere che dovranno servire al passaggio delle acque dovranno essere eseguite in modo da non pregiudicare il libero corso delle medesime, dando perciò le dimensioni necessarie alla luce dei dette edifici; ed eseguendo all'occorrenza a monte ed a valle dei medesimi quelle opere di difesa delle sponde che fossero giudicate necessarie dal Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 27.

Ad assicurare la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie, oltre i passaggi a livello necessari per le strade nazionali e Provinciali attraversate dalla ferrovia da costruirsi in larghezza libera di m. 7. si stabiliranno lungo la linea altri passaggi a livello in servizio delle strade comunali, vicinali, consortili e campate ad una distanza non mai minore di m. 300. fra un passaggio a livello e l'altro rinvenendoli all'uopo con

strade laterali di una larghezza iden-
^{di quella delle} tiva alle principali da riunirle. Questo
larghezza corrisponderà pure quella
dei relativi passaggi a livello.

Tutti i passaggi a livello saranno
muniti delle rispettive proporzionati ri-
pari, ad assicurare la pubblica sicu-
rezza, a giudizio dell' ^{illustre} ~~Com-~~
^{labori pubblici} ~~potente~~.

Le rampe per accipio ai passaggi
a livello non potranno avere mai
una inclinazione maggiore del 2%
per le strade nazionali e del 3%
per le altre da stabilirsi in modo che
lateralmente al passaggio a livello
vi siano due tratti ^{step} orizzontali a
livello del passaggio della lunghezza
ciascheduna di metri 15 almeno
per le Nazionali e Provinciali,
e di metri 10 per le altre. Le rampe
e principali saranno muniti della
competente quantità di ghiaja e
pietrisco da consolidarne il fondo
di esse, in modo che il carreggio sia
facile, ed in relazione colle stato
dei tronchi continuativi della strada.

Art. 28.

Le case cantoniere dovranno essere
collocate ad una distanza l'una
dall' altra non maggiore di metri

1.200 in media.

I passaggi a livello dovranno essere
custoditi da guardie; perciò presso a
quelli a cui la custodia ordinaria
della strada ferrata non consente di
rendere comune il servizio, e la rata
cantoniaca non possa supplire anche
di casello di guardia, si dovranno erigere
appositi caselli in muratura.

Art. 29.

Nei siti in cui la differenza tra i
livelli rispettivi della strada ferrata e
di una strada ordinaria sia tale che
consenta con moderata spesa di po-
ter procurare la traversata con un
cavalcaria o sottovia, questo modo di
attraversamento dovrà essere preferito,
protraendo all'occorrenza le rampe di
cuneo in modo da non eccedere il
30% per le strade nazionali, e
quello del 5% per le altre, e conser-
vando alle strade la loro attuale
larghezza.

Art. 30.

L'altezza alla chiave dei via-
dotti e cavalcaria sopra il piano
della strada ordinaria, se questa
passa sotto la strada ferrata non
potrà essere minore di m. 5: se
la strada ferrata passa sotto la

strada ordinaria l'altrezza ^{alla} ~~della~~
chiave del volto sopra i regoli non
potrà essere minore di m^s 4,60.

Art. 31.

La ferrovia sarà chiusa e sepa-
rata dalle proprietà limitrofe con
siepi di caucie o bianco spino ^{o di gelli} per
tutta la sua lunghezza. Saranno
dal concessionario piantati termini
divisori tra la proprietà stradale e
quelle limitrofe.

Art. 32.

La massicciata composta di ghiaja
naturale e di sabbie monde di terra
delle migliori qualità che di queste
materiali possono trovarsi a conve-
niente distanza, avrà in base la
larghezza di metri 5, sarà alta
cent. 30 e disposta colle scarpe dell'
uno per uno, sorgendo libera sul
piano superiore del corpo stradale,
cioè senza rinforchi di banche

Art. 33.

L'armamento della strada ferrata
sarà fatto sopra travertine della lun-
ghezza non minore di metri due e
centim. separata, rettangolare o semi-
cilindriche, colle dimensioni di 20
cent. di larghezza per 12 cent. e $\frac{1}{2}$
di grossezza nel mezzo. Esse saranno

di legname sano e di essenza forte,
e potranno anche esser di legname
dole, purché abbiano subito la prepa-
razione adottata dal Governo per le
ferrovie dello Stato.

Art. 34.

I regoli di ferro battuto avranno
il peso di 33 Chilogr. per metro corrente,
una deficienza nel peso che non su-
peri il 3% sarà tollerata, ma nella
quota di un solo ottavo su tutta la
provvista.

Art. 35.

Per esprimere la buona qualità,
l'Amministrazione li farà esaminare
e sottoporrà alle prove cui sono sot-
toposti quelli che si provvedono per
le strade ferrate dello Stato.

Le spranghe di questi regoli avran-
no la lunghezza di m. 2, e cen-
timetri 50, corrispondenti alla spa-
ziatura di 6 traversine, e saranno
riunite fra loro col sistema delle
steche inchiodate denominate
à echipes.

Una parte però che non superi
il decimo del totale potrà aver la
lunghezza di soli metri 5 Corris-
pondenti alla spaziatura di
cinque traversine.

Art.º 36.

I Cuscinetti di ghisa avranno il peso di Chilo.º 10. colla tolleranza accennata all' art.º 34.º. Saranno di buona qualità e di ben riuscita fusione, avvertate queste condizioni come si è detto per i regolì.

Art.º 37.º

Gli sviarì per i passaggi dall' uno all' altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulle linee dello Stato.

Art.º 38.º

Se prima od anche durante la costruzione venga introdotto e dalla esperienza fortane su altre ferrovie, sia dimostrato solido, sicuro, e di non meno facile ed economica manutenzione qualche altro sistema di armamento differente da quello prescritto nei precedenti articoli, il Concessionario potrà domandarne l' applicazione, restando però obbligato ad eseguirne il sistema sovra determinato, ove quello che si vorrebbe sostituirvi, non fosse dagli uffizi d' arte giudicato soddisfacente.

Art.º 39.º

Il Concessionario dovrà stabilire sulla ferrovia una linea tele-

grafica elettrica pel servizio di locomozione, secondo il sistema che sarà da essi proposto ed approvato dal Governo, il quale si riserva la facoltà di collocare a sue spese e di esercitare per conto suo sulla stessa palificazione altre fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del Commercio.

Art. 40.

Il concessionario sarà inoltre obbligato al pagamento della contribuzione prediale della strada la quale sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le Stazioni, tettoie, rimesse e magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della ferrovia saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui trovansi situate.

Art. 41.

Saranno ridotti alla metà i dritti per il trasporto dei generi di privativa, quali sono i sali ed i tabacchi, si eseguirà pure colla riduzione della metà del prezzo delle piastre di 2.^a e 3.^a classe il trasporto dei

militari con armi e bagagli di ordi-
nanza, sia in corpo che individualmen-
te, purché muniti di apposito foglio di
via e quello per il trasporto di truppe
in massa, artiglieria ed altro materiale
di servizio militare.

Art. 42.

Il trasporto dei prigionieri, degli indi-
genti colla scorta loro, sarà ^{fatto} pure a metà
prezzo, e quello delle vetture cellulari che
si trasportano, o che ritornano vuote sarà
gratuito.

Art. 43.

Il servizio di posta per le lettere e per
i dispacci del Governo da un'estremità
all'altra della linea, o da punto a punto
della medesima, sarà fatto gratuitamente,
siccome il trasporto nelle vetture di qua-
lunque classe dei Commissarij del Governo
degli Agenti della Dogana, degli Uffi-
ciali del Telegrafo, degli Ingegneri e altri
Functionarij incaricati di visite e di
risognizioni relative al servizio della
ferrovia. La Società per quanto al ser-
vizio postale dovrà sottostare alle
^{medesime} stesse condizioni che per lo stesso scopo
vennero stabilite all'Art. 29 del Capito-
lato di Concessione della ferrovia da
Torino a Larona approvate con Decreto
Reale 16 ottobre 1859.

zione ed esercizio per una linea di ferro-
via da Mortara a Piacenza, ma esso per
far uso dell'accumata preferenza dovrà
accettare le condizioni che fossero fatte
da altri offerenti entro quattro mesi dal
giorno in cui le condizioni suddette gli
saranno state notificate dal Governo.

Il diritto di preferenza di cui sopra avrà
una durata eguale a quella prefissa
per la concessione.

Art. 56.

Quando il concessionario prendesse
l'iniziativa nel chiedere la concessio-
ne della suddetta linea da Mortara
a Piacenza e non vi fossero altri offerenti,
il Governo potrà accordargliene la conces-
sione per la costruzione ed l'esercizio alle
condizioni stesse contenute nel presen-
te Capitolato. V. B.

Art. 57.

In corrispetto della concessione di
cui sopra e del servizio da prestarsi
dagli Agenti del Governo il concessio-
nario dovrà corrispondere allo Stato
per tutta la durata della concessione
un annuo canone di $\text{L. } 7000$.

Art. 58.

Fra la strada ferrata da Milano
a Mortara e le ferrovie dello Stato
verrà stabilito un servizio cumulativo

a reciproco vantaggio, regolato da apposita Convenzione a stipularsi, nella quale verrà accordato al Concessionario un trattamento identico a quello consentito ad altre società

Art. 51.

Dal prodotto lordo che si verificerà sulla tratta di strada Pinerolo-Mortara sarà mensilmente versata nelle casse della Amm. delle strade ferrate dello Stato, nella ragione del 30% che spetta alla Società di questa ferrovia a mente dell'articolo 29 del Capitolato annesso alla legge di concessione 17 Luglio 1839, alla quale Società sarà detta parte d'introito pagato ^{alla} Amm. come se la strada fosse da questa esercitata; fermo stante il diritto di cui all'art. 30 del Capitolato suddetto, per il quale la Società è in facoltà di delegare un Commissario a sorvegliare lo andamento del servizio e controllare gli introiti prendendo visione dei registri dei medesimi

Eguale facoltà sarà pure riservata all' Amm. delle strade ferrate dello Stato in dipendenza della quarentina applicata sul detto tronco di strada.

Art. 52.

I conti relativi agli introiti della tratta da Mortara a Pinerolo dovranno

Art.º 14.º

Se per causa di guerra il Governo facesse riuotare le ruotaje ed interiettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopportera egli tutte le spese, ma il Concessionario non potra opporsi, ne avra diritto ad alcuna indennita per sospeso esercizio.

Deposte le circostanze di questa interruzione la strada ferrata sara per ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

Art.º 15.º

La tariffa dei trasporti tanto di viaggiatori che delle merci sara quella che si trovera in vigore sulle linee dello Stato; potra pero di consenso comune delle parti essere variata a seconda delle concurrenze e delle circostanze.

Art.º 16.º

Per compensare il Concessionario delle maggiori spese che egli deve sostenere per preparare il ponte del Ticino capace anche per transito del carreggio ordinario, lo Stato concorra nella spesa occorrente per una somma fissa ed invariabile di ~~£ 100,000~~ £ 100,000. Questa somma sara pagata dal Governo al Concessionario dopo che il ponte sara stato aperto al duplice

transito cui deve servire, e che sarà
stato definitivamente collaudato, e
ciò in vedov. del debito pubblico al
5 p^o/_o al valore nominale.

Art.º 47.

L'Amministrazione delle Strade
ferate dello Stato concederà nella
Stazione di Mortara l'uso di due bina-
rii esterni non che del terreno later-
ale ai medesimi di proprietà dello
Stato per tutta la sua lunghezza, e
su questo il Concessionario costruirà
a sue spese la rimessa delle locomotive
nonchè i binarii di servizio e depo-
sito per suoi convogli.

Art.º 48.

Il servizio dei viaggiatori e delle
merci nella Stazione di Mortara sarà
eseguito dal personale delle Strade fe-
rate dello Stato, ed il personale dei Con-
vogli della linea Mortara, Vigevano,
e Vigevano Milano dovrà rimanere
subordinato al Capo Stazione gover-
nativo al quale solo è riservata la
direzion della Stazione, ed attenenti
agli ordini di servizio in essa sta-
zione vigenti.

A Art.º 49.º 55.

Il Concessionario avrà la preferenza
a parità di condizioni nella sottra-

mantenerli separati e distinti da quelli
del restante della linea in modo che
riesca agevole ad ogni occasione di
poterli verificare.

Art. 53.

Finché l'annuo prodotto netto
della tratta da Mortara a Vigevano
non raggiunga il 4 1/2 % garantito,
la sorveglianza governativa sarà eser-
citata non solo per garantire la sicu-
rezza pubblica ed un conveniente e
sufficiente servizio, ma ancora perché,
occorrendo, sieno date quelle disposizioni
che giovinno dentro certi limiti di spesa,
e sentito il Concessionario a promo-
vere un maggiore movimento sia
di persone che di merci.

Per ciò il Concessionario dovrà man-
tenere la strada ferrata, e organiz-
zarne l'esercizio in modo da sod-
dificare alla più rigorosa regolarità,
e procurare il transito il più agevole
per le persone, e tale che non sia
ragione di danni o di guasti alle merci.

Art. 54.

La sorveglianza esercitata dal Governo
finché l'annuo prodotto netto per
la linea Mortara Vigevano non
raggiunga il 4 1/2, assicurato si esten-
derà anche a riconoscere se il servizio

Per tutti i contratti di atto che il concessionario
deputa a tal fine o a tal fine di espletto o a tal fine
alla concessione e che il concessionario si assume
le spese e i guasti del trasporto e capitale, saranno
accordati al medesimo per rispetto ai diritti
d'insinuazione, le stesse facilitazioni che già
vennero accordate ad altre Società concessionarie
e che si fanno le più favorevoli

art 58

È accordata al concessionario la libera impor-
tazione ^{nelle frontiere} di ogni materia d'entrata di fatto
di ferro e manufatti di ferro e di altri
ed espletto di manufatti alla concessione della
strada ferrata, e che il concessionario ^{interdica}
della

Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte
le cariche che a tale riguardo vengono gra-
vate dal Ministero delle Finanze

art 59

Il trasporto dei dotti materiali e manufatti
che il concessionario esporta sulle strade
ferrate dello Stato, e per le quali non
tariffa di favore e di altre disposizioni
del suo paese, dalle tariffe delle classi dei ap-
partengono

Una simile disposizione avrà ^{per la concessione} piena
per la parte di legge e di diritto ^{di fatto}
della ferrovia di Milano Novara e del con-
cessario fa parte del trasporto sulle strade ferrate
della ferrovia

venga regolarmente eletto da un
personal sufficiente e capace tanto nel
le stazioni quanto lungo la linea, ed
ovvero il Governo potrà prescrivere
quegli aumenti e cambiamenti nel
personal medesimo, e quelle dispo-
sizioni negli ordini di servizio, che potran-
no essere richiesti dalla scopo di far-
rire un maggior concorso ed un au-
mento nel prodotto netto ^(v. d. R.)

Art. 60

Quando una Società anonima od
in accomandita sostituisce il Conces-
ionario nella attuale concessione non
potranno essere ammessi sequestri
sugli averi della Società, suo capi-
tale interessi o dividendi delle azioni
contribuenti al fondo sociale. Gli credi-
tori ed i Creditori degli azionisti
non potranno sotto alcun pretesto
provocare l'apposizione di sigilli
sopra i beni e gli averi della Società
né prendere ingerenza di sorta
nella sua Amministrazione. Dovranno
anzi per l'esercizio dei loro diritti
riferirsi agli inventari sociali ed
alle deliberazioni dell'Assemblea
Generale della Società loro anonima.

Art. 61

Il Concessionario o la Società che

3
La venisse a surrogare dovranno
scegliere il loro domicilio nella Capitale
presso persona delegata da ricevere
le intimazioni e notificazioni che
occorresse di indirizzar loro.

Quelle intimazioni o notificazioni
saranno valide allorché in man-
sanza del legale rappresentante
saranno fatte alla segreteria del
Governo della Capitale.

Art. 59. 62

Il presente Capitolato non sarà defi-
nitivo, né valido se non dopo che la
Società della ferrovia Mortara-Pige-
vano non si abbia dato il suo apenso
circa la sezione dell' esercizio e le
altre parti che possono riguardare
gl'interessi della medesima, e
non sia sanzionata per Legge.

Art. 60. 63

Ne' casi che i poteri dello Stato
non la approvassero sarà imme-
diatamente restituito al Concessionario
la somma di 150^m lire dal medesimo
depositata come cauzione preli-
minare.

Tutto è sottoscritto in doppio originale e
torino questo giorno venticinque dell'agosto 1861

Sottoscritto all'originale

M. Ministro dei Lavori pubblici
Ubaldo Perini

Per copia conforme all'originale

C. M. M. M. M.

M. Concessionario
Ingegner Eugenio Ferrarini
Pel Direttore Capo della 3. Divisione al
Ministero dei Lavori pubblici
Pietro Morisio Chizzari

Ma l'esp. che la società della ferrovia del
Mortara al Pigevano non dia il suo apenso
alla prefata società con immissione di un
prefato capitale, o che il medesimo
venisse approvato per Legge



Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Corredi Pubblici
 è autorizzato a presentare al Parlamento i due seguenti
 progetti di legge ed a sostenere la discussione:

1.^o Progetto di legge per l'approvazione della Convenzione
 stipulata addì 25 Maggio corrente coll'Ingegnere Eugenio
 Ferrante relativa alla concessione di una strada ferrata
 da Vigevano a Milano:

2.^o Progetto di legge relativo alla costruzione di una
 stazione definitiva a Corridio per le strade ferrate dello
 Stato.

Dato a Corridio addì 26 Maggio 1861.

Vittorio Emanuele III

Ministro Segretario di Stato