Numero della Proposta

229

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 10 Aprile 1862.
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Ferrovia da Bra ad Alessandria

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Fasini
» 2° Chiavarina
» 3° Pescetto
» 4° Borgatti
» 5° Robecchi G.
» 6° Insani
» 7° Pica
» 8° Bellini
» 9° Coppino

Relatore Insani

Adottata nella tornata del 17 Giugno **1862.**

1939.

19

Torino, 5 Giugno 1862

MINISTERO

DEI LAVORI PUBBLICI

119

Segretariato Generale

Divisione 3a Sezione 1a

N° 29156

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N° della presente

Oggetto

Concessione della Strada Ferrata da Bra ad Alessandria

Il sottoscritto pregiasi trasmettere all'Onorevole Sig.r Presidente della Camera dei Deputati i documenti descritti nell'unito Elenco e che si riferiscono al progetto di legge stato presentato nell'Adunanza del 10. p. aprile per la concessione di una strada ferrata da Bra ad Alessandria

Fra questi documenti si comprendono le ratifiche delle Assemblee Generali della Società degli Azionisti delle SS. FF. di Bra ed Acqui state testè presentate dalla Società concessionaria della nuova linea a devazione dello articolo addizionale del Capitolato di concessione.

Il Ministro

All'Onorevole Sig.r Presidente della Camera dei Deputati

Torino

1° Ufficio Approva considerando che giovano i mezzi stradali così per le ferrovie dello Stato. Un membro disse che si dovesse tener conto di ciò che si fa nelle Provincie antiche per raccomandare le linee delle Provincie Meridionali.

2° Ufficio

3° Ufficio = Approva ma desidera si informi se la concessione Bra-Alessandria non impedisca la linea Alba – Asti – Casale – Mortara. Si chiede se non sia meglio partire da Savigliano o da Fossano. Un membro voleva che si profittasse occasione di proibire l'accollo a forfait e l'ufficio lo appoggiò. Invito al Ministero perchè proponga un capitolato modello.

4° Ufficio – Diviso in due opinioni una favorevole per il poco o niun onere, l'altra diceva non potersi prestar fede alla relazione quindi lo Stato andrà ad assumere un onere e però si chiede il ritiro in seno della Com.ne per invitare il Governo non assuma oneri perchè in caso che onere ci fosse il progetto sarebbe da respingere. Fa prego il temperamento che la Com.ne studiasse se ci fosse probabilità di perdita per lo Stato ed in tal caso il Commissario avesse a respingere in caso contrario il Commissario invitasse il Ministro a presentare un prospetto dal quale risultino tutte le strade da fare in Italia

5° Uf.° Approva.

6° Uf.° Approva

7° Uf.° Discussione viva. Maggioranza ufficio si persuase che lo Stato non avrebbe a sopportare sacrifici e però in tal caso l'ufficio approva.

8° Uf.° Contrario perchè non crede possibile che lo Stato possa sostenere col 50 p.% le spese di esercizio d'anche perchè si fece osservare che il capitale non sarebbe stato sicuro e però dar la concessione in caso generale sarebbe aprire l'adito a giuochi di borsa.

9° Uf.° Si vegga se col 50 p.% il Governo abbia a sostenere onere grande o no e parendo che nò accetta la legge. Raccomanda si faccia portare un piano del Ministero per le strade secondarie. Raccomandazione viva che il Governo sia presto invitato a portare una legge di espropriazione generale a togliere le varietà di leggi. All'art.° 80 del Capitolato pareva che le concessionarie non siano poste mai tenute il Governo a fare lui la strada e però si raccomanda chiarire che ciò premesso approva.

Questioni.

1° Si deve ammettere il progetto ~~[illegible]~~ come che non portante onere sindacabile

Bellini non crede che la strada possa dare da 12 a 16 m. lire come si disse ~~[illegible]~~ per non aver Pavia. Paragone con altre linee analoghe. Redditi della strada Cavalier Maggiore a Bra. Lo Stato non ha materiale [illegible]

Se dal aumento l'obbligo di questo servizio viene a diffettare la rendita delle ferrovie dello Stato?

Borgatti. oltre il verificare il 150 % basta una garanzia che non si pregiudichino altre linee e segnatamente l'Asti – Casale – Mortara.

Sclopis non ritiene pregiudicata la linea, perchè si abbia a tutti il debito riguardo.

Scipione Divide le stesse idee e per le stesse ragioni – L'esercizio di altre piccole linee prova in favore la linea di Pinerolo dà un guadagno ed è in terreno assai meno favorevole di questa linea che è lunga molte e molte importanti d'altra parte territorio popolato e commerciante unico per agricoltura.

Pica. Le conviene che costruire insieme l'esercizio. Chiede un inserto al Ministro ad intervenire per provare che il pericolo sarà insignificante.

Coppino. L'esercizio conviene a una grande ferrovia non ad una piccola. Le ferrovie di Pinerolo presa a confronto sta bene e si prova che non ci sarà perdita. Vantaggi indiretti Alba fra tre strade Savona, Asti, Torino il Governo avrà aumento le spese di manutenzione. Servizio postale. Valvassione di Sopeno avvicinato ad Alessandria di 25 chilometri. Sopra 6 stazioni ci sono 116/m abitanti. Lavoro 6 tre valli Tanaro, Belbo . . . , — Quando l'Italia abbia Roma per capitale importa di spandere nella valle del Po e non andare a Torino. — Natura vinicola dei paesi (patria del Barolo) ci esporta assai (vino Canelli) Mercati Alba e Bra di bestiame 150 mila capi di bestiame si trasportan Legname da costruzione – Cave di pietre da costruzione. – I paesi promuovono con ogni sorta di sacrifizii sottoscrivendo per 3 milioni. — Dei di Bra si trovano da per tutto e assicurano un cumulo di viaggiatori. Il Governo fornito il tronco Bra e Cavallermaggiore e aumenti per ciò una manutenzione. —

Bellini. Non si valuta il provvizio gratuito delle stazioni e il Capitale del materiale

Questioni incidenti. Il pregiudicato la linea Alba – Asti – Casale – Mortara?

Coppino = questo tronco ha molte difficoltà tra Alba e Bra. a questa linea giovarà avere questo tronco

Sistema forfait non giova qui trattare una tanta questione.

Art. 80. ogni dubbio è tolto da l'Art. 83.

Seduta del giorno 11 Giugno 1869.

Intervenne il Ministro dei Lav. Pub.

Il Ministro è dal Presidente interrogato in conformità delle precedenti deliberazioni e il Ministro dichiara che si è fatto mai sui primi anni una qualche perdita sarà compensata dai guadagni seguenti

Si passa alla nomina del relatore e si nomina Sclopis

Signori

Nell'anno 1857 la cessata Amministrazione della Ferrovia di Cuneo innoltrava al Governo la domanda per la concessione di una Ferrovia che da Savigliano mettendo capo ad Alessandria, ed attraversando il vasto quadrilatero racchiuso fra Alessandria e Genova Torino e Cuneo facesse partecipi le Provincie dell'Alto Piemonte dei grandissimi benefizii di una comunicazione ferroviaria. L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici d'allora opinava, e porgeva in questo tempo riscontri alla detta Amministrazione, che lo esame della proposta avesse a riman-

darsi all'epoca in cui si dovesse esaminare il progetto della concessione di una seconda linea a costruirsi dal Piemonte al Litorale Ligure.

Ora che quest'ultima concessione è un fatto compiuto, un'Associazione di Capitalisti Nazionali valendosi degli studj che la ridetta Amm.ne della ferrovia di Cuneo fin dal 1857 faceva per detta linea eseguire, ha presentato al Governo la domanda per ottenere la concessione di questa medesima ferrovia, la quale però, a senso del voto espresso in occasione dell'esame degli accennati studj dal Consiglio Speciale delle Strade Ferrate, prenderebbe origine da Savallemaggiore, e percorrendo la strada già costrutta

ed in esercizio fino a Bra andrebbe a far capo presso Cantalupo sulla linea d'Asti per quindi giungere ad Alessandria toccando le Stazioni di Pollenzo, Alba, Neive, Castagnole, Boggetto, Santo Stefano, Canelli, Nizza, Castelnuovo-Incisa-Bergamasco, Carentino ed Oviglio, e passando per le Valli del Tanaro, del Tinella e del Belbo.

Sottoposto il progetto di massima ed il relativo Capitolato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed al Consiglio di Stato, ne incontrava l'approvazione salve, in quanto al Capitolato alcune opportune modificazioni che il Riferente non esitava ad introdurvi.

Riguardata la progettata linea sotto l'aspetto economico ed amministrativo chiaramente risulta come sia la medesima meritevole di spese

dal Governo favoreggiata, come vantaggiosa non solo alle località che dee attraversare, ma utile eziandio, sotto certi riguardi, a gran parte dello Stato. Difatti ritrovansi in quelle località tutti gli elementi atti a determinare la utilità di questa nuova comunicazione; feracità di suolo che produce in abbondanza alcune ricercatissime derrate, floridezza di commercio, densità di popolazione. Ed a siffatti elementi ebbe riguardo il Ministero e la Camera allorchè nell' Art. 12 del Capitolato per la concessione della ferrovia di Savona, annoverava essa linea fra quelle che il Governo si proferiva disposto a concedere

I favori speciali che i concessionari richiedono al Governo in aggiunta a quelli che sogliansi

d'ordinario accordare a tutte le Società concessionarie, consistono nell'uso gratuito delle Stazioni estreme, e nel passaggio del Ponte sul Tanaro presso Alba. In quanto al primo non è cosa di gran momento, nè potrebbesi rifiutare il passaggio del ponte sul Tanaro, giacchè tale favore fu già accordato ad altre Società, alle quali fu concesso di valersi dei ponti costrutti sulla Stura, sulla Sesia e sul Ticino, e sarebbe d'altronde sindacato all'obbligo di eseguire a quell'edificio le spese che sarebbero riconosciute necessarie in base a quanto fu già praticato in casi consimili e specialmente nella occupazione del Ponte sul Sesia per la ferrovia di Vercelli.

Merita certamente più partico-
lar esame e ponderazione la domanda
della società che il Governo abbia
ad assumere esso medesimo l'eser-
cizio della strada facendo capo da
Cavallermaggiore e giovandosi della
linea d'Acqui verso Cantalupo
a senso dei particolari accordi già
avviati coi Consigli d'Amm.e delle
Società delle ferrovie di Bra e di
Acqui a chi i richiedenti la conces-
sione avranno cura di ottenere rati-
ficati dalle rispettive Assemblee
Generali.

Sulle prime avea la so-
cietà proposto che per siffatto
esercizio non avesse il Governo
a percepire che il 47 e 1/2 per
0/0. del prodotto lordo, se gl'in-

troili non superassero le Lire Quattordici mila, ed il 45, il 42, ed il 40 per cento, secondochè il prodotto superasse le 14, 16, o Diciotto mila lire. Ma nelle trattative apertesi colla Società si convenne che il Governo per prezzo dell'esercizio dovesse ritenere il 50 per 0/0 coll'aggiunta dei prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi nonchè dei fabbricati.

Con siffatto compenso non debita il riferente che possa lo Stato coprire le spese dell'esercizio medesimo. Ma deggionsi a quello aggiungere l'economie che il Governo verrà a realizzare col servizio postale gratuito, col trasporto a metà tariffa pei militari ec dei prigionieri. Finalmente non sono a dimenticare in Imprese di tal natura i vantaggi indiretti e meno sensibili, ma che tornano poi a piena ed esuberante reintegrazione delle spese che lo Stato

deve subire per mandarla ad effetto. Nel caso concreto la ferrovia di cui trattasi apporterà per la sua direzione un considerevole aumento nel traffico delle linee dal Governo esercitate e si promuoverà un maggiore movimento aumentandone per tal guisa i prodotti. Se a questi vantaggi si verranno aggiungere quelli che lo Stato attinge nello sviluppo dato ai rapporti fra le diverse popolazioni, ed promuovere pronte ed economiche comunicazioni fra Provincie disgiunte per difficoltà e lunghezza di cammino, tutti i vantaggi insomma che al Paese reca l'apertura di una ferrovia, non vè a dubitare che la Strada in discorso sia per essere in definitiva non che di aggravio ma di grande vantaggio alle pubbliche finanze ed allo Stato.

Per tutte queste considerazioni

confida il riferente che la Camera vorrà approvare l'unito Progetto di Legge che sancisce il Capitolato conchiuso nel 9 corrente coi richiedenti la concessione della costruzione della ferrovia di cui è sopra discorso.

N° 329.

Progetto di legge
presentato alla Camera dal Ministro
dei Lavori pubblici (Depretis)

Concessione di una strada ferrata
da Bra ad Alessandria.

Trasmesso il 10 Aprile 1862.

Pellati

SESSIONE 1861 N° 220-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

PASINI, CHIAVARINA, PESCCETTO, BORGATTI, ROBECCHI GIUSEPPE, SUSANI, PICA, BRIGANTI-BELLINI, COPPINO

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 10 *aprile* 1862

Concessione di una strada ferrata da Bra ad Alessandria

Tornata del 13 giugno 1862

Signori! — La ferrovia, intorno alla concessione della quale abbiamo l'onore di riferire, si distacca dall'attuale stazione della ferrovia tra Cavallermaggiore e Bra.

Appoggiata alle falde dei colli discende sulla sinistra del Tanaro al di là della strada provinciale, e passato il Tanaro sul ponte della provinciale medesima, viene ad Alba.

Da Brà ad Alba la linea si sviluppa per oltre 17 chilometri discendendo con questo sviluppo di circa 100 metri.

Da Alba sale attraverso il poggio del Pilone, sostenuta sulla valle del Rivo Sannadeive, perforando il colle delle Roncaglie fino a che, sorpassata la valle di Rivo Sordo, sbocca attraverso una falda del monte Aribaldi al punto culminante presso al luogo detto delle Case Matte, a metri 254 sopra il livello del mare.

In questa seconda tratta lunga circa 8 chilometri, la linea vince un dislivello di 84 metri.

Dal punto culminante la strada, venuta a Neive, si distende per le valli del Tinella e del Belbo toccando Canelli e Nizza, finchè accostatasi tra Pegati e la Cassina Maddalena ad Oviglio, si congiunge alla stazione di Cantalupo colla ferrovia che da Acqui mette in Alessandria.

Tra il chilometro 25 ed il 32 del progetto di massima si riscontra ancora qualche notevole pendenza; ma poi, e per tutti i rimanenti 51 chilometri, la strada corre pressochè orizzontale.

La linea progettata serve, come vedete, a ricevere le provenienze della grande vallata del Tanaro, e passando per la antica città di Alba, raccoglie quelle delle valli Querasca, del Tinello e del Belbo. Queste vallate e le ridenti colline che le fiancheggiano, conosciute sotto il nome di *Langhe* del Monferrato, sono tra le più belle e popolose contrade dell'antico Piemonte. Quel fertile territorio abbonda di ricchi prodotti tra cui voglionsi ricordare i vini ed il bestiame, materia di grande esportazione. Insufficiente al consumo della popolazione è invece il prodotto in granaglie. A questa deficienza provvede la importazione che si fa principalmente dall'agro Alessandrino e di Voghera.

Quindi in paese ferace e popolato da industriosi abitanti, floridezza di commercio.

Sono meritamente vantati i mercati di Bra, d'Alba, di Nizza e di Alessandria.

La popolazione esistente nel territorio che fiancheggia la strada entro la zona di due chilometri ascende a circa 200,000 abitanti.

Già disse nella sua relazione il ministro, come fin dal 1857 si trattasse di soddisfare alle esigenze di quelle popolazioni, e vi espose le diverse fasi per cui dovettero passare quelle trattative fino all'avvenuta concessione della ferrovia di Savona.

La maggioranza degli uffici diede voto favorevole all'accettazione del progetto ministeriale. In nessun ufficio fu decisamente respinto; poichè dove meno propizi riescirono i voti, la discussione manifestò che la ragione del non essere tutti favorevoli, era il dubbio che per avventura non fosse esatto ciò che il ministro ritenne quando affermò non essere a dubitare che la strada in discorso non sia per essere, in definitiva, *non che di aggravio, ma di grande vantaggio alle pubbliche finanze dello Stato.*

Che se veramente potesse la verità di questo asserto essere dimostrata in modo incontrovertibile, chi è che non vegga come nessuno di noi potrebbe ragionevolmente dubitare a dar voto conforme a quello che il ministro propone?

Secondo il mandato espresso di parecchi uffici, la Commissione doveva dunque trattare, e trattò a fondo, la questione degli oneri che potessero venire al pubblico erario dalla proposta approvazione della concessione di questa strada ferrata. Non varrebbe di venir qui riportando tutto ciò che in proposito s'ebbe a considerare dai vostri commissari, ma piuttosto giovi il fermare la vostra attenzione sopra alcune cifre, le quali, come che desunte da dati incontrovertibili, noi teniamo per esattissime e tali che sopra di esse possa farsi ragionevole

fondamento a quelle deduzioni che ci condussero al convincimento del quale siamo penetrati.

Prima cifra cui evidentemente importa lo stabilire è il quanto delle spese di esercizio.

Avuto riguardo alle circostanze locali noi crediamo di non poter errare ammettendo che non eccedano le lire 6,000 per chilometro. E in vero se voi portate la vostra attenzione sul resoconto ufficiale della amministrazione delle ferrovie dello Stato, vedrete come le spese di esercizio sulla linea di Pinerolo, per esempio, nel 1859 siano state di lire 5,989 41, di 5,784 98 sulle linee di Voltri e di Acqui, e finalmente di sole lire 5,279 59 sulla linea da Cavallermaggiore a Bra. Così che, essendo quest'ultima cifra per avventura il minimo compatibile con un discreto servizio della linea, pure la spesa non crebbe fino a lire 6,000 per un movimento corrispondente al reddito lordo superiore alle lire 12,000 per chilometro.

Vero è che nelle spese di esercizio, secondo il sistema della contabilità adottato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, non è compreso l'importare del materiale mobile di primo acquisto, e in generale di tutto quel materiale che viene acquistato con fondi appositamente stanziati in bilancio; ma poichè, allo stato attuale delle cose, non sarà necessaria che per l'aggiunto esercizio di 83 chilometri abbia ad aumentarsi di molto il materiale, questa circostanza, che credemmo nostro debito lo accennare, non porta a mutare la cifra anzidetta.

Che se ad ogni modo volesse considerarsi tutto il materiale che bisognerebbe acquistare per esercitare *ex-novo* la linea, certo è che vorrebbe mettersi in conto un dispendio di circa un milione e mezzo, l'interesse del quale valutato al 7 per cento e ripartito sopra la lunghezza della linea, corrisponderebbe ad un aggravio di lire 1,277 per chilometro. Tenendone conto, le spese di esercizio ascenderebbero a lire 7,277 per chilometro.

Più difficile che non sia il calcolo delle spese di esercizio è certamente la preventiva determinazione del reddito lordo presumibile.

Avendo riguardo alla densità della popolazione nel territorio attraversato dalla linea, ed alla entità dei traffici attualmente in esso esistenti, risulterebbe da diversi documenti presentati dal Ministero che veramente si dovesse poter calcolare sopra un reddito chilometrico lordo di lire 13,000 per chilometro. Infatti concorrono in ciò e il conto di presunzione dei signori ingegneri Spurgazzi e Malvani, e il rapporto del signor ispettore Grandis; poichè i primi calcolano su un reddito di lire 15,900, ed il secondo, partendo da diverso e, a nostro avviso, più attendibile modo di calcolazione, lo riduce alle lire 13,000.

Chi voglia ammettere il suddetto reddito lordo, conceder deve che lo Stato avrà dal 50 per 0/0 annue lire 6,500 per chilometro, e però deve anche concedere che, avuto riguardo

al non essere certo necessario un grande aumento di materiale, l'erario pubblico, piuttosto che temere una perdita, dovrebbe speraredi trarne un guadagno.

Che se vogliasi poi, come veramente si deve, tener conto dei vantaggi che lo Stato troverà nei trasporti gratuiti e nelle riduzioni di prezzo che sono assicurate a suo pro dalla concessione, e negli aumenti dei redditi, e nei risparmi di spesa che per lo Stato si verificheranno quando sia costrutta la linea progettata, allora, ammesso il suddetto reddito di lire 6,500, sarebbe ben certo che l'erario pubblico difficilissimamente potrebbe perdere, quand'anche avesse da mettersi in conto, l'interesse della somma che dovesse impiegarsi nel materiale mobile, quando pure se ne esigesse l'intero acquisto. Il ministro ha evidentemente ammesso che il reddito lordo non potesse essere inferiore alle lire 13,000, e però ne ha dedotto che la concessione, anzichè di aggravio, era promettitrice di vantaggio alle pubbliche finanze.

I vostri commissari, se non pensano veramente di poter andare col ministro fino a credere in un reddito superiore alla spesa, pure, considerando che, se diminuzione sull'introito presunto fosse per risultare principalmente nei primi anni, questa non potrebbe certo essere grande, e che potrebbe essere coperta da utili successivi; considerando che, sopra una strada esercita dallo Stato in condizioni paragonabili a quelle in cui è la proposta linea, il reddito della quale è inferiore alle lire 13,000, pure le spese d'esercizio sono compensate da meno del 48 per 0/0 del reddito lordo; considerando finalmente, e in principale, che l'interesse corrispondente ad una mite retribuzione del capitale che dovrà essere investito nella costruzione, e che deve anch'esso essere rappresentato dal 50 per 0/0 del prodotto lordo, è certamente superiore alle spese di esercizio le più largamente calcolate, essi non esitano a raccomandare in massima alla Camera l'accettazione del progetto di legge, con che si approvò la convenzione quale venne dalla Commissione modificata d'accordo col signor ministro e coi concessionari medesimi.

Prima di passare a discorrere di queste modificazioni, colle quali la Commissione ha fiducia di avere conseguito a favore dello Stato qualche non indifferente miglioramento della proposta convenzione, ci corre debito di esporre alcune considerazioni svolte in seno della Commissione e di fermare l'attenzione vostra sopra alcune raccomandazioni che la Commissione ha già fatte al signor ministro dei lavori pubblici.

Questo per due ragioni principalmente facciamo: e per soddisfare all'espresso desiderio dei commissari di qualche ufficio, e perchè le raccomandazioni da noi fatte al ministro si abbiano dalla vostra approvazione quella maggiore autorità che le assicuri di una pronta efficacia.

In più di un ufficio fu espresso il desiderio che si avesse a cogliere questa occasione per raccomandare al Governo di

sollecitare l'esecuzione dei lavori decretati, segnatamente nelle provincie meridionali. (229 A)

Sentite le spiegazioni date dal signor ministro dei lavori pubblici sull'attività colla quale si dà mano all'esecuzione di quasi 400 chilometri di strade ferrate, e la dichiarazione ripetuta anche alla Camera, che si attende a spingerli anche con maggiore rapidità, non crediamo che ciò possa attualmente dar luogo ad una deliberazione della Camera, la quale, è troppo noto perchè occorra l'esprima nuovamente, in ciò col Governo e con tutta Italia consente che l'attività spiegata a compiere le decretate opere di pubblica utilità sia uno dei precipui fattori di ciò che sta in cuore di tutti gl'Italiani.

Prevalente su quello di altre provincie è in questo argomento il bisogno delle meridionali, cui il despotismo borbonico condannava per tanto tempo all'atonia economica.

Per quanto esse lo sentano vivamente, nessuno però lo sente più di noi qui da ogni parte d'Italia convenuti a rappresentare la nazione, di noi tutti i quali nel benessere di quelle elette provincie ravvisiamo la salute della patria. Però, se mai avessimo creduto che assentendo alla concessione di una ferrovia da Bra ad Alessandria si avesse per avventura distratto un obolo a ciò che urgentemente bisogna per le provincie meridionali, noi vi avremmo invitati a respingere il progetto di legge e l'avremmo fatto, persuasi che nessuno in quest'aula avrebbe alzata la voce per sostenerlo. Nè l'antico Piemonte, il quale, nei dì del dolore, ha date all'Italia così splendide prove di generosa abnegazione, sarebbe stato l'ultimo ad applaudire alla nostra deliberazione.

Parecchi uffici, e segnatamente il commissario dell'ufficio VIII, espressero desiderio che si facesse una raccomandazione al Ministero, raccomandazione la quale, noi ci teniamo sicuri, sarà da voi pienamente confermata. Dovunque si trovi chi si sobbarchi a quei sacrifici i quali, per questa ferrovia, sono sostenuti dai comuni interessati a renderne possibile l'esecuzione, provegga lo Stato a che l'esercizio possa esserne fatto a eguali condizioni di quelle alle quali in questo caso egli direttamente lo assume. Ciò si raccomanda, noi crediamo ben a ragione, al Governo. Nelle antiche provincie essendo lo Stato che esercita la rete principale delle ferrovie, poichè egli medesimo quasi per tutto si distende a portata di dar la mano ai tronchi di secondaria importanza cui diè vita il sacrificio municipale, ciò si è fatto e può farsi facilmente in semplice forma.

Così è che vediamo lo Stato esercire pel 50 per 0/0 del prodotto lordo le linee di Voltri, Vigevano, Bra, Pinerolo ed Acqui; linee le quali altrimenti, a causa principalmente del loro poco sviluppo, non avrebbero forse potuto essere fatte nè certo poi sostenute quando si avessero dovuto esercitare per opera delle stesse società che le hanno costrutte.

Fuori delle antiche provincie lo Stato non ha o sta per cessare dall'avere l'esercizio di reti sue proprie. Quindi non può

chiedersi che faccia altrove lo stesso nella stessa precisa maniera. Però e curando i patti delle concessioni nuove per modo da non impedire che nelle provincie nuove si producano anche in materia di ferrovie quei medesimi fatti economici i quali nelle antiche hanno così potentemente concorso a svilupparne il benessere, e venendo anche, quando bisogni, in aiuto ai comuni ed alle provincie onde ottengano che le società, nel dominio delle quali si trovano, possano trovare un giusto tornaconto ad assumere pel 50 per 0/0 del prodotto lordo l'esercizio di linee di secondaria importanza, o che di per sè non fossero considerate come sufficientemente rimuneratrici, lo Stato ben può sempre e da per tutto estendere egualmente su tutti la sua benefica azione. In questo senso noi intendiamo che s'abbia a fare la chiesta raccomandazione.

Questo sistema, o signori, noi lo crediamo buono per sè e certo migliore della più parte degli altri modi con che in diverse occasioni s'adoperarono i Governi a dar possibilità di esistenza a reti di secondaria o terziaria importanza. Noi speriamo che ad esso sistema vorrete dare la vostra approvazione col votarne l'applicazione alla strada ferrata da Bra ad Alessandria.

I commissari di parecchi uffici chiamarono l'attenzione della Commissione sopra la necessità, che è generalmente sentita in Italia, di avere una legge generale di espropriazione. La Commissione, discusso il proposto argomento, riconobbe l'urgenza di raccomandare al Governo la presentazione d'un progetto di legge pel quale sia provveduto a questa importante materia. Secondo che in passato abbia fatto parte di uno o d'altro degli Stati in cui la Penisola era miseramente smembrata, tuttora ciascuna provincia d'Italia vede l'espropriazione regolata dalle norme che vigevano innanzi al 1859, e queste sono generalmente diverse tra loro. Nelle provincie stesse dell'ex-reame di Napoli altre sono le norme della espropriazione per le strade ferrate, altre quelle che hanno applicabilità generale.

È tempo che cessi uno stato di cose il quale è causa di ritardi ed impedimenti non pochi nè piccoli all'esecuzione delle opere di pubblica utilità.

Il commissario del IV ufficio ebbe ad esprimere il desiderio che il ministro dei lavori pubblici facesse compilare e presentasse al Parlamento un quadro di tutte le strade secondarie che, secondo impegni già assunti e secondo le sue vedute, stimi necessarie a complemento della rete ferroviaria italiana, quale attualmente risulta dal prospetto testè pubblicato a cura del Ministero

Se molto per noi s'è fatto onde dotare l'Italia di strade ferrate, non vuolsi dimenticare che *il molto* è relativo allo stato precedente ed alle circostanze politiche e finanziarie nelle quali versiamo, sicchè molto ancora rimane a fare per noi, moltissimo indubbiamente lascieremo da fare a coloro i

quali verranno dopo di noi. L'esperienza comprova di quanta utilità sia il procedere in fatto di strade ferrate a seconda di piani e sistemi generali maturamente studiati. Solo di questa maniera ci sarà dato di arrivare ad accostarci il più possibile alla soluzione di quel capitale problema che è il tracciamento delle linee, dal complesso delle quali, per un dato impiego di danaro, il paese s'abbia il massimo cumulo di benefizi.

Ogni provincia italiana gradirà lo studio e la pubblicazione del piano invocato. Alle provincie Napoletane meglio che ad altre deve importare si faccia, poichè in quelle provincie le quali hanno tanto urgente bisogno di essere rapidamente dotate di strade ordinarie, il male del passato in ciò può trarsi ad utile presente che le strade ordinarie meglio e più economicamente si possano coordinare al sistema delle vie ferrate.

Finalmente abbiamo a riferire che in tutti gli uffici fu espresso desiderio s'avesse a sollecitare dal ministro dei lavori pubblici la compilazione di alcuni tipi di convenzione per concessioni di strade ferrate e di capitolato, i quali tipi maturatamente discussi una volta per tutte, abbiano a togliere l'amministrazione ed il Parlamento dai pericoli ai quali espone, e dal perditempo a cui inevitabilmente conduce l'attuale mancanza d'ogni preciso sistema.

Se la verità dell'assunto avesse bisogno di essere persuasa, potremmo facilmente dimostrarla, appoggiandoci anche al luminoso esempio di ciò che si pratica presso ad altre nazioni le quali ebbero la fortuna di poterci precedere nello studio e nella pratica di così fatti argomenti. Ma la Commissione sente che invitando il Ministero a dare opera alla redazione di questi tipi, modelli o moduli che dir si vogliano di convenzioni e capitolati, essa certamente ha espresso quel che sta in animo a ciascuno di voi; epperò si sente dispensata dall'insistere su di ciò. Il ministro vorrà, ce ne teniamo sicuri, dar opera perchè a così giusta domanda sia prontamente soddisfatto.

In mancanza dei moduli che sono così vivamente desiderati, la vostra Commissione ha accuratamente esaminata, articolo per articolo, la proposta convenzione.

Dei mutamenti che furono fatti, alcuni si riferiscono piuttosto alla forma che alla sostanza, ed hanno inteso a rendere più chiara e regolare la concessione. Così è, per esempio, che si è creduto star meglio collocata nella legge che non nella convenzione, l'approvazione dell'eventuale fusione della società per la ferrovia da Cavallermaggiore a Bra nella società che si costituisse sotto il titolo di *Società della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria.*

Altri mutamenti modificarono in alcuna parte la convenzione da quello che era, quando fu proposta alla vostra approvazione, e di questi importa vi si accenni la portata, ricordando che queste mutazioni furono tutte accettate dai concessionari in forma legalmente valida.

(229-A) All'articolo 6 del progetto della Commissione fu tolta la stazione di *Carentino Bergamasco* e sostituita invece quella di *Calamandrana*, considerandosi che intorno a questo secondo paese si aggruppano popolazione, interessi e movimento maggiore che non intorno al primo.

Si è riservato al Governo il pronunciare se voglia o no stabilire altre stazioni o fermate, e ciò perchè essendo egli che esercisce per una quota-parte determinata del prodotto lordo, non sarebbe giusto che potesse essere tratto ad esercire in condizioni che egli non reputasse convenienti.

All'articolo 7 fu accordata al ministro dei lavori pubblici la facoltà di approvare quella qualsiasi modificazione del tracciato di massima che egli, tenute ferme le stazioni di Alba e Neive, e, come massimo di sviluppo l'attuale, riconoscesse più conveniente di quello attualmente segnato sui tipi allegati al progetto di legge.

La ragionevolezza di questa modificazione vi parrà facilmente giustificata quando consideriate che, dopo presentato il progetto di massima, il Ministero ha limitate le pendenze tollerate sul tronco tra Alba e Neive al massimo del 10 per mille, mentre nel progetto ve ne hanno che superano questo limite, toccando il 12 per mille. È vero che abbassando il punto culminante ed aumentando le lunghezze delle gallerie potrebbe, senza mutare in proporzione orizzontale l'andamento della linea, venir soddisfatto alla condizione del limite imposto dalla convenzione alla pendenza. Però è supponibile, che per effetto delle nuove condizioni, da nuovi studi potesse risultare preferibile un altro tracciato, e ciascuno vede come sarebbe stato ingiusto di impedirne l'eseguimento. *A priori* certo non si può dire se un tale tracciato sia o no possibile, quindi la convenienza della proposta modificazione.

Qualcheduno, a proposito del 7° articolo, mosse dubbio che la facoltà accordata di scostarsi dal tracciato sancito di trecento a cinquecento metri per parte potesse volersi mai intendere estensibile anche al collocamento delle stazioni. Non parve alla Commissione che questa interpretazione potesse mai essere ragionevolmente ammessa; ad ogni modo, per togliere la possibilità di equivoco il quale potesse aprir l'adito ad abusi i quali non sarebbero da tollerare, giova che su di questo si fermi l'attenzione della Camera.

All'articolo 34, mantenuta la facoltà ai costruttori di scegliere fra le *traverse* di essenza forte e quelle di essenza dolce iniettate, si è posta la condizione che, quando si desse la preferenza alle seconde, il Governo abbia il diritto di far procedere egli all'iniezione nel suo cantiere di Alessandria. Per togliere ogni argomento a dispiacevoli discussioni si è anche fissato il prezzo che dovrà essere corrisposto per ogni traversa che i costruttori facessero iniettare nel cantiere del Governo.

Il prezzo è per l'amministrazione dello Stato giustamente rimuneratore. Nell'interesse poi della manutenzione è desidera-

bile che i costruttori possano preferire l'uso delle *traversine* di essenza dolce iniettate tutte volte si abbia la sicurezza che l'operazione dell'iniezione sia stata fatta a dovere. Di ciò nessuna garanzia migliore di quella che deriva dall'aggiunta introdotta in questo articolo.

Negli articoli successivi, 34, 35 e 36 del progetto ministeriale, era lasciata libera scelta ai costruttori tra i due modi di armamento. Nell'opinione nostra non poteva restar dubbio che, a parte ogni altra considerazione, certo per l'esercizio e la spesa di manutenzione, fosse preferibile l'armamento coi regoli del modello Vignole, armamento che il capitolato chiama *americano*. Ciò essendo si è voluto che a questo si dovessero tenere i costruttori.

Ma non basta che dei regoli e delle altre parti dell'armamento si determinino forme e dimensioni, nè che abbiasi a stabilire quali debbano essere le prove a cui abbiano a sottoporsi all'atto del ricevimento per essere sicuri di aver fatto quanto umanamente è possibile onde assicurarsi della bontà di ciò che verrà fornito dal fabbricatore. Le amministrazioni bene avvisate trovano in questo dilicato argomento necessità di ben altre prescrizioni, le quali portano il sindacato fin là dove unicamente riesce proprio efficace, dentro al *pacchetto* del ferro preparato per costituire il primo massello. Dalla buona composizione del massello dipende assai la durata del regolo.

Nell'interesse proprio le amministrazioni le quali hanno obbligo di esercire hanno a ciò compilate prescrizioni contrattuali assai minuziose, precise ed efficaci. In questo caso, poichè lo Stato eserciterà, e non potendosi evidentemente in questa convenzione introdurre a proposito dell'armamento un così fatto capitolato, noi abbiamo pensato giovasse e bastasse di mettere l'obbligo che esse abbia ad essere conforme a quello adottato dall'amministrazione delle ferrovie esercite dallo Stato. Spetterà ad essa, la quale ha da assumere l'esercizio di questa linea, il curare l'esatto adempimento di questo patto per la esecuzione del quale nell'interesse dello Stato dovrà il Ministero far controllare scrupolosamente egli stesso la fabbricazione, valendosi a quest'uopo di quanto è stabilito agli articoli 30 e 31.

L'articolo 41 fu aggiunto dalla Commissione principalmente al fine di assicurare l'uniformità dei modi di segnalamento su tutto il gruppo affidato allo stesso esercizio. Ciò stesso consigliò la modificazione fatta all'articolo 40. L'importanza dell'uniformità per tutto il sistema dei segnali e per molte altre discipline che si riferiscono all'esercizio delle strade ferrate, non ha bisogno di essere dimostrata. Ognuno la sente e ognuno desidererà che a ciò s'abbia riguardo tutte le volte si tratti di nuove concessioni.

All'articolo 53 abbiamo portato da sei mesi ad un anno il tempo, durante il quale i concessionari, oltre il 50 per cento del prodotto lordo dovranno pagare al Governo tutte le spese

di manutenzione della strada. È ovvio come così si renda assai più efficace la sanzione alla quale mirava l'articolo.

All'articolo 58 si limitò a due il numero dei rappresentanti i concessionari ai quali si dessero biglietti di libera circolazione, e s'ebbe cura di assicurare con apposita prescrizione che la loro presenza non sarebbe mai per turbare l'esercizio e la necessaria disciplina del personale a cui è affidato.

Nell'articolo 76 si è diminuita della metà la durata del tempo dopo il quale il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione. Questa modificazione è evidentemente vantaggiosa alle finanze dello Stato.

Lo stesso dicasi della modificazione introdotta all'articolo 90.

Finalmente, poichè già hanno avuto luogo le ratifiche alle quali si riferiva l'articolo addizionale, è ovvio che lo si dovesse sopprimere, e perciò fu tolto.

Quale è proposta alla vostra benevola sanzione, la convenzione garantisce equamente gl' interessi delle parti contraenti. I vostri commissari ne invocano dalla Camera l'approvazione, fidenti che il vostro voto abbia ad essere d'incoraggiamento allo spirito di associazione, nel fecondarsi del quale, piuttosto che nell'azione governativa, è augurabile gli Italiani abbiano a fondare la speranza di veder attuarsi quel rapido sviluppo delle forze economiche della Nazione al quale il paese si sente chiamato, e senza del quale l'Italia non potrebbe sostenere i sacrifici finanziari che si esigono per compiere il voto supremo d'ogni cuore Italiano.

SUSANI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata in favore del cavaliere Camillo Incisa e delle ragioni di Banca Carlo De Fernex e Gaisser Monnet e compagnia la concessione di una strada ferrata da Bra ad Alessandria, che verrà esercitata dallo Stato congiuntamente al tronco già costrutto da Bra a Cavallermaggiore.

Art. 2.

Le condizioni per la costruzione e per l'esercizio di detta linea sono determinate dal capitolato 9 aprile corrente anno unito alla presente legge.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È approvata, colle modificazioni aggiunte all'esemplare unito alla presente legge, la convenzione in data 9 aprile 1862 intesa tra il ministro dei lavori pubblici, il cavaliere Camillo Incisa e le ragioni di Banca Carlo De Fernex, Gaisser Monnet e compagnia, per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata che da Cavallermaggiore per Alba e Cantalupo mette ad Alessandria.

Art. 2.

È pure approvata la fusione della società della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore nella *società della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria*, che si effettuasse a termini delle deliberazioni prese nell'assemblea generale degli azionisti della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore il dì 22 aprile 1862.

Approvata nella Tornata del 17 Giugno 1862.

Pallavicino

Capitolato per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di strada ferrata da Bra ad Alessandria e per l'esercizio ad assumersi dallo Stato della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

ART. 1.

I signori cavaliere Camillo Incisa e le ragioni di Banca Carlo De Fernex e Gaisser Monnet e compagnia si obbligano di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo, una strada ferrata da Bra ad Alessandria, seguendo le vallate del Tanaro, del Tinella e del Belbo, giusta il progetto di massima formato dagl'ingegneri Spurgazzi e Malvani, sotto la data del diciotto febbraio del corrente anno, salve le modificazioni che verranno prescritte.

I relativi lavori dovranno essere compiti entro il termine di anni tre, a datare dalla scadenza del trimestre che dalla promulgazione della legge approvativa di questo capitolato è stabilito per conchiudere gli atti riferentisi alla sottoscrizione dei tre milioni in azioni richiesti ai comuni e corpi morali.

ART. 2.

È fatta facoltà ai predetti signori di cedere ad altri o ad una società anonima i diritti e le ragioni che, fermo l'adempimento di tutti gli obblighi ad essi incumbenti come costruttori di detta strada ferrata, loro competeranno in virtù del presente capitolato.

Questa società si costituirà col capitale di dodici milioni, e sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

ART. 3.

La predetta linea di strada ferrata prima di arrivare alla stazione di Alessandria potrà congiungersi colla ferrovia di Acqui presso la stazione di Cantalupo, senza che per tale congiunzione occorra altro raddoppiamento di via. Per la percorrenza dei convogli sul predetto tronco la nuova società corrisponderà una somma equivalente al 25 per 0|0 del prodotto brutto derivante dallo stesso tronco in conformità alla deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione della società della ferrovia d'Acqui in data del 5 corrente aprile, e che verrà sottoposta alla sanzione dell'assemblea generale.

ART. 4.

Ultimati i lavori, l'esercizio della linea sarà assunto dallo Stato alle condizioni di cui infra, partendo dalla stazione di Cavallermaggiore della linea Bra-Cavallermaggiore, la di cui società rimarrà da tal epoca fusa nella nuova società, che sarà denominata: *Società della strada ferrata da Cavallermag-*

Convenzione per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di strada ferrata da Bra ad Alessandria e per l'esercizio ad assumersi dallo Stato della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

ART. 1.

I signori cavaliere Camillo Incisa e le ragioni di Banca Carlo De Fernex e Gaisser Monnet e compagnia si obbligano di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo, una strada ferrata da Bra ad Alessandria, seguendo le vallate del Tanaro, del Tinella e del Belbo, giusta il progetto di massima formato dagl'ingegneri Spurgazzi e Malvani, sotto la data del diciotto febbraio del corrente anno, salve sempre le modificazioni che venissero prescritte dal ministro dei lavori pubblici.

I relativi lavori dovranno essere compiti entro il termine di anni tre, a datare dalla scadenza del trimestre successivo alla promulgazione della legge approvativa di questa convenzione.

ART. 2.

È fatta facoltà ai predetti signori di cedere ad altri o ad una società anonima i diritti e le ragioni che, fermo l'adempimento di tutti gli obblighi ad essi incumbenti come costruttori di detta strada ferrata, loro competeranno in virtù della presente convenzione.

ART. 3.

Verificandosi il caso della cessione ad una società anonima, questa si costituirà col capitale di 12,000,000 e sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

Avvenuta la fusione della linea Bra-Cavallermaggiore, secondo è convenuto tra i concessionari della nuova linea e la società della ferrovia da Bra a Cavallermaggiore, coll'apporto del valore di esso tronco, fissato in 1,500,000 lire, il capitale sociale sarà portato a 13,500,000.

ART. 4.

La predetta linea di strada ferrata si congiungerà all'attuale binario della ferrovia d'Acqui presso la stazione di Cantalupo.

In corrispettivo del transito accordato sulla ferrovia di Acqui ai convogli della nuova società, e conformemente alle deliberazioni sanzionate dall'Assemblea generale degli azionisti della società per la ferrovia da Alessandria ad Acqui, tenutasi il 10 maggio 1862, la società della ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria corrisponderà alla società della

giore ad *Alessandria*, in senso agli accordi presi tra i concessionari della nuova linea ed il Consiglio d'amministrazione della società di Bra, e che dovranno essere sottoposti alla ratifica dell'assemblea generale. Coll'apporto del valore del tronco Bra-Cavallermaggiore, fissato in un milione e cinquecentomila lire, il capitale sociale rimarrà portato a tredici milioni e mezzo.

ART. 5.

Lungo la linea saranno collocate stazioni in vicinanza di Pollenzo, Alba, Neive, Castagnole, Cora, Santo Stefano, Canelli, Nizza, Castelnuovo, Incisa, Carentino-Bergamasco ed Oviglio. Potrà essere stabilita una fermata per il servizio di Calamandrana e paesi circonvicini.

Le comunicazioni fra le dette stazioni ed il capoluogo cui servono sono a carico dei comuni.

ART. 6.

Il tracciato della linea riportato nei piani parcellari e la relativa livellazione longitudinale saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Nell'atto del definitivo tracciamento potranno però essere introdotte modificazioni previo il consenso del Ministero, che però non si scostino più di cinquecento metri dall'una o dall'altra parte del tracciato di massima nei primi dieci chilometri dalla stazione di Bra, e di trecento metri nel rimanente tratto sino al punto di congiunzione a Cantalupo, e che non introducano curve di raggio minore di metri quattrocento cinquanta, nè pendenze maggiori del sei per mille.

ART. ~~7.~~ 4.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che superi i metri quattrocento cinquanta, e solo saranno contenute in questo limite quando riesca troppo difficile d'introdurre raggi maggiori. Nei casi speciali in cui sia dimostrato che l'indicato raggio obbliga ad opere eccezionali, potrà il Ministero autorizzare curve del raggio minimo di metri quattrocento.

Fra due curve divergenti che abbiano un raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri dovrà essere frapposto un tratto rettilineo della lunghezza almeno di metri trenta.

ART. 8.

Le pendenze dominanti non potranno oltrepassare il sei per mille, ad eccezione della tratta di dieci chilometri dalla stazione di Bra e di quella di 15 chilometri nel passaggio

ferrovia d'Acqui il 25 per 0|0 del prodotto brutto derivante dalla percorrenza del tronco compreso tra Cantalupo ed Alessandria.

ART. 5.

Ultimati i lavori, l'esercizio di tutta la linea da Cavallermaggiore ad Alessandria sarà assunto dallo Stato alle condizioni di cui infra.

ART. 6.

Lungo la linea saranno collocate stazioni in vicinanza di Pollenzo, Alba, Neive, Castagnole, Cora, Santo Stefano, Canelli, Calamandrana, Nizza, Castelnuovo, Incisa, ed Oviglio. # Piacendo al Governo, si potranno stabilire altre stazioni o fermate.

Si farà una fermata fra Bra e Bergamasco.

Le comunicazioni fra le dette stazioni ed il capoluogo cui servono sono a carico dei comuni.

ART. 7.

Il tracciato della linea riportato nei piani parcellari e la relativa livellazione longitudinale saranno assoggettati all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Nell'atto del definitivo tracciamento sul terreno potranno essere, previo il consenso del Ministero, introdotte ancora modificazioni, purchè non si scostino più di cinquecento metri dall'una o dall'altra parte del tracciato di massima nei primi dieci chilometri dalla stazione di Bra, e di trecento metri nel rimanente tratto sino al punto di congiunzione a Cantalupo, e purchè non introducano curve di raggio minore di metri quattrocento cinquanta, nè pendenze maggiori del 6 per mille.

Mantenuta la stazione di Alba sulla destra del Tanaro, e nulla immutato, in quanto alla stazione di Neive, è fatta facoltà al ministro dei lavori pubblici di approvare quelle modificazioni al progetto di massima tra Alba e Neive che reputasse più convenienti tanto nei riguardi del pubblico servizio, che in quelli dell'esercizio, tuttavolta le modificazioni proposte non importino uno sviluppo di maggior percorrenza o pendenze eccedenti quelle precedentemente indicate.

~~ART. 8.~~

~~Le curve nella generalità, ecc., come contro~~.

Fra due curve inverse che abbiano un raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri dovrà essere frapposto un tratto rettilineo della lunghezza di almeno trenta metri.

ART. 9.

Le pendenze non potranno oltrepassare il sei per mille.

È fatta eccezione per dieci chilometri contati dalla stazione di Bra verso Pollenzo, e per quindici chilometri del tratto

dalle valli del Tanaro al Tinella, nelle quali sarà tollerata una pendenza che non potrà mai oltrepassare il dieci per mille.

I tratti che nelle stazioni sono destinati alle manovre dei convogli saranno possibilmente orizzontali e non potranno in nessun caso avere una pendenza che ecceda l'uno per mille.

ART. 9.

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di rotaie, coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari nelle stazioni dove i medesimi verranno moltiplicati, secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio, tanto pei viaggiatori, quanto per le merci.

ART. 10.

La larghezza della strada al livello superiore sul quale si eleverà la massicciata libera sarà di metri cinque.

ART. 11.

Le scarpe non potranno avere pendenza minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno. Dove però la natura delle terre o la notevole altezza dei rilevati o delle trincee richiedesse una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità si dovrà procurarvela.

ART. 12.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale di metri cinque stabilita all'articolo 10, vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

ART. 13.

Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee, dovunque la sede della massicciata si elevi meno di cinquanta centimetri sopra il terreno latistante.

ART. 14.

I ponti, ponticelli, acquedotti ed ogni altra opera d'arte saranno costruiti di muratura.

ART. ~~15.~~ 16.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi al di sopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente. I concessionari dovranno perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo e per difendere la strada ferrata ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

ART. ~~16.~~ 17.

Per la continuità delle comunicazioni laterali saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di catene assicurate a colonnette di pietra. La larghezza libera di tali passaggi non sarà, per le strade provinciali, minore di metri sei, prendendo norma, per le altre strade, dall'entità corrispondente al passaggio dalla valle del Tanaro a quella del Tinella pei quali sarà tollerata una pendenza maggiore, purchè non oltrepassi il dieci per mille.

I tratti che nelle stazioni sono destinati alle manovre dei convogli saranno possibilmente orizzontali e non potranno in nessun caso aver pendenza che ecceda l'uno per mille.

ART. 10.

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari per assicurare un buon esercizio.

Nelle stazioni i binari verranno moltiplicati, secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio tanto dei viaggiatori, quanto delle merci.

ART. 11.

La larghezza della strada al livello del ciglio superiore, sul quale si eleverà la massicciata libera sarà di metri 5.

ART. 12.

Le scarpe dovranno in ogni punto avere l'inclinazione necessaria ad assicurarne la stabilità, e in ogni modo la pendenza di esse scarpe non potrà essere mai minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati e dell'uno e un quarto per uno nelle trincee.

ART. 13.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale di metri cinque stabilita all'articolo 11, vi stia praticato da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

ART. 14.

La strada sarà fiancheggiata da fossi eziandio fuori delle trincee, dovunque la sede della massicciata si elevi meno di 50 centimetri sopra il terreno sul quale insiste.

ART. 15.

I ponti, ponticelli, acquedotti ed ogni altra opera d'arte saranno costruiti in muratura, pietra viva o ferro, escluso assolutamente il legname.

~~ART. 16.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 17.~~

~~Identico al qui contro.~~

delle medesime. Nei piani generali della linea, da presentarsi all'approvazione del Governo, si dovranno segnare questi passaggi ristretti al minor numero possibile e combinati in modo che la distanza media minima fra i medesimi non sia minore di 800 metri.

Art. ~~17.~~ 16.

All'atto dell'esecuzione potranno però essere introdotte modificazioni parziali nel collocamento di detti passaggi, previo il consenso del Ministero e purchè sia conservata la media distanza sovra stabilita.

Art. ~~18.~~ 17.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce secondo l'importanza delle strade esistenti, avvertendo di stabilire tra l'estremità delle rampe e la ferrovia un pianerottolo orizzontale della lunghezza di metri 10 almeno.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate con massicciate di buoni materiali in relazione collo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. ~~19.~~ 18.

I passaggi a livello, dovendo essere custoditi da guardie, dovranno presso i medesimi indistintamente essere eretti appositi caselli.

Art. ~~20.~~ 19.

Le case cantoniere dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una almeno ad ogni mille duecento metri di distanza.

Art. ~~21.~~ 20.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata o di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito. In tal caso si dovrà conservare alle strade provinciali in questi passaggi la larghezza di metri sei e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

Art. 22.

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata non potrà essere minore di cinque metri, se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria l'altezza della chiave del volto sopra i regoli non potrà essere minore di metri quattro, centimetri sessanta. La larghezza poi delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro, centimetri cinquanta fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si

~~Art. 18.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 19.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 20.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 21.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 22.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 23.

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata non potrà essere minore di cinque metri, se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria l'altezza della chiave del volto sopra i regoli non potrà essere minore di metri quattro, centimetri sessanta. La larghezza poi delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro, centimetri cinquanta fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si

provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi. La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della volta non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta. Le stesse gallerie dovranno essere rivestite in buona muratura. Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della loro lunghezza, quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

Art. ~~25.~~ 24.

I concessionari sono obbligati di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso di tutte le acque i cui condotti o naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della loro impresa, a meno che gl'interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente dai concessionari stessi. Se anche dopo l'approvazione del progetto sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli e corsi d'acqua ristabiliti, o per la omissione che fosse stata fatta di alcuno di essi, i concessionari saranno sempre risponsabili del danno recato e dovranno provvedere a loro spese per farli cessare a qualunque epoca ciò fosse riconosciuto, purchè sia dimostrato che il difetto non proceda da innovazioni portate nei corsi d'acqua dopo la concessione per opera dei terzi.

Art. 24.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisorii, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal commissario governativo. Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal commissario medesimo prima di essere aperte all'uso cui sono destinate.

Art. 25.

Le stazioni che la società deve stabilire dovranno, secondo che lo richiede la loro maggiore o minore importanza, essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori, come delle merci, e dovranno essere provvedute, dove occorre, di quelle fabbriche e stabilimenti accessorii che si richiedono per il pronto e buon servizio della strada ferrata, come di tettoie (*hangars*) per il carico e scarico delle merci.

Art. 26.

Per tutte le opere principali d'arte, cioè pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce raggiunga o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia o sottovia, per i passaggi a livello delle strade provinciali e per tutte le stazioni indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani esecutivi di dettaglio all'approvazione del Governo prima che ne venga intrapresa la costruzione.

provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi. La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della volta non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta.

Le stesse gallerie dovranno, dovunque occorra, a giudizio del ministro dei lavori pubblici, essere rivestite in buona muratura. Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della loro lunghezza, quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

~~Art. 24.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 25.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisorii, riconosciuti sufficienti, per comodo e sicurezza dal commissario governativo al quale sarà affidata la sorveglianza della costruzione. Le comunicazioni permanenti dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal commissario medesimo prima di essere aperte all'uso.

Art. 26.

Le stazioni che la società deve stabilire dovranno, secondo che lo richiede la loro maggiore o minore importanza, essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori, come delle merci, e dovranno essere provvedute, dove occorre, di tutte le fabbriche e gli stabilimenti accessori che si richiedono per il pronto e buon servizio della strada ferrata e di tettoie (*hangars*) per il carico e scarico delle merci.

Art. 27.

Per tutte le opere principali d'arte, cioè pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce raggiunga o superi i metri sei, pei viadotti, cavalcavia o sottovia, per i passaggi a livello delle strade provinciali e per tutte le stazioni indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno i piani esecutivi di dettaglio essere sottoposti all'approvazione del Governo prima che ne venga intrapresa la costruzione.

Art. ~~27.~~ 28.

Per le opere di minor importanza, come ponticelli, sifoni, passaggio a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che sieno presentati i moduli, a norma dei quali se ne regolerà la costruzione, secondo la maggiore o minore loro grandezza.

Art. ~~28.~~ 29.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti od edifizi ad essa attinenti, dovranno essere eseguiti, secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte, con solidità assoluta e relativa all'uso cui sono destinati, e con materiali di buona qualità, scelti tra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea concessa o dalle vicine.

Art. ~~29.~~ 30.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei suddetti lavori e delle opere suddette per mezzo di un commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere, per mezzo delle ispezioni fatte dal commissario stesso o da altri ufficiali d'arte da lui dipendenti, se sieno nell'interesse pubblico adempiute le condizioni e gli obblighi imposti a' concessionari dal capitolato, e di esigerne l'adempimento ove questi se ne discostassero. Egli porterà inoltre una speciale sorveglianza per assicurare che l'esecuzione dei lavori sia tale da guarentire l'amministrazione che le spese di manutenzione della strada si conterranno negli ordinari giusti limiti delle strade ferrate lodevolmente eseguite. Se il commissario riconoscerà che i lavori non si eseguiscono secondo le buone regole dell'arte, ed in conformità degli approvati progetti e delle stabilite condizioni, i concessionari dovranno farli riformare; il commissario dovrà far sospendere i lavori ove i concessionari non si prestino a questa riforma, e l'amministrazione superiore potrà in tal caso farvi dar opera d'ufficio a spese dei medesimi.

Art. ~~30.~~ 31.

Le spese tutte di questa sorveglianza che il Governo, durante la costruzione, farà esercitare dal commissario e da quel personale che sarà riconosciuto necessario, nonchè delle visite di collaudazione tanto parziale che generale, sono a carico dei concessionari, compreso gli onorari dovuti ai commissari ed altri ufficiali delegati dall'amministrazione superiore, la quale ne fisserà l'ammontare da versarsi anticipatamente per trimestre in una delle casse delle finanze.

Art. ~~31.~~ 32.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d'acacie o bianco-spino; sopra tutta la sua lunghezza saranno a diligenza dei concessionari piantati termini divisorii tra la proprietà stradale e quelle limitrofe.

Art. ~~32.~~ 33.

La massicciata composta di ghiaia naturale e di sabbie che

Art. 28.

Identico al qui contro.

Art. 29.

Identico al qui contro.

Art. 30.

Identico al qui contro.

Art. 31.

Identico al qui contro.

Art. 32.

Identico al qui contro.

Art. 33.

Identico al qui contro.

potranno ricavarsi a convenienti distanze avrà in base la larghezza di metri quattro, centimetri cinquanta; sarà alta centimetri cinquanta 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 2, centimetri 60, 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 subìta la preparazione adottata dal Governo per le ferrovie dello Stato.

ART. 34.

I regoli di ferro battuto avranno il peso di 33 chilogrammi per metro corrente; una deficienza nel peso che non superi l'1 per 100 sarà tollerata. Per assicurarne la buona qualità l'amministrazione li farà esaminare ed assoggettare alle prove cui 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 sei traversine, oltre la lunghezza degli stecchi. Una parte però che non superi il decimo del totale potrà avere la lunghezza di soli metri 5, corrispondenti alla spaziatura di cinque traversine. La congiunzione dei regoli sarà fatta mediante stecchi come nella ferrovia di Stradella.

ART. 35.

Si dichiara però essere in facoltà dei concessionari di adottare, ove il credano, l'armamento americano a stecchi con rotaie pesanti chilogrammi 36 per metro corrente.

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; verranno accertate queste condizioni, come si è detto pei regoli.

~~ART. 37.~~

~~La ferrovia sarà provveduta di tutti i raddoppiamenti di binari reputati necessari, di cui all'articolo 9. Per assicurare~~ l'adempimento del disposto di quell'articolo, i concessionari nel presentare i piani di dettaglio delle stazioni avranno cura che sieno corredati della delineazione dei binari di servizio che devono eseguirsi nelle stazioni medesime.

ART. ~~38.~~ 37.

Gli sviatoi per i passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulle linee dello Stato, ed i relativi disegni dovranno essere previamente sottoposti all'approvazione del Ministero.

ART. 34.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 e centimetri 60, semicilindriche, colle dimensioni di 25 centimetri di larghezza per 12 centimetri e 1/2 di grossezza nel mezzo. Esse saranno o di legname di essenza forte sano, e completamente spoglio dall'alburno, o di legname dolce che abbia subìta la preparazione adottata dal Governo per le ferrovie dello Stato.

In questo ultimo caso però il Governo si riserva il diritto di far procedere egli stesso nel suo cantiere di Alessandria alla iniezione del solfato di rame in quantità non minore di chilogrammi cinque per ogni metro cubo di legname e la società dovrà in tal caso pagare al Governo lire 1,20 per ogni traversina, restando a tutto carico della società la condotta e l'accatastamento al cantiere, non che la successiva esportazione.

ART. 35.

L'armamento si farà in regoli del sistema *Vignole* (così detto sistema americano), pesanti non meno di chilogrammi 36 per metro corrente, e munito di stecchi (*éclisse*). Sul peso dei regoli sarà tollerata una deficienza che non superi l'uno per cento.

Per assicurare la buona qualità dell'armamento l'amministrazione lo farà esaminare ed assoggettare alle prove cui sono sottoposte le forniture che si provvedono per le strade ferrate dello Stato.

Il capitolato per la compera dei regoli e degli accessorii tutti dell'armamento dovrà essere dalla società, in quanto alle condizioni tecniche determinanti le qualità delle forniture, formulato in tutto conforme a quello adottato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

ART. 36.

La ferrovia sarà provveduta di tutti i raddoppiamenti di binari reputati necessari, di cui all'articolo 10. Per assicurare ~~ecc., come contro.~~

ART. 37.

Identico al qui contro.

Art. 39.

Se prima od anche dopo la presente concessione venga introdotto, o dall'esperienza fattane su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche sistema d'armamento differente da quelli indicati nei precedenti articoli, i concessionari potranno domandarne l'applicazione, restando però obbligati ad eseguire il sistema ordinario o l'americano, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli uffizi d'arte giudicato soddisfacente.

~~Art. 40.~~

~~Le stazioni tutte saranno provvedute, oltre dei binari doppi~~ sviluppati, di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessari sviatoi, anche delle piatteforme, grue, bilance, pesi a bilico per le grosse merci, pompe e vasche d'acqua per alimentare le caldaie coi relativi recipienti e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità, e costrutto secondo i migliori modelli. In tutte le stazioni e sullo stesso sistema adottato dall'amministrazione sulle sue linee i concessionari dovranno inoltre provvedere i mobili per le sale dei viaggiatori e per gli uffizi della spedizione dei biglietti, delle merci e dei bagagli, nonchè gli attrezzi occorrenti alle spedizioni medesime, gli utensili dell'officina per piccole riparazioni da stabilirsi in una stazione della linea da designarsi dal Governo e quelli per la manutenzione dei binari e per le siepi lungo la strada, secondo la nota che verrà formata dai concessionari ed approvata dalla direzione generale delle strade ferrate dello Stato.

~~Art. 41.~~

I concessionari dovranno stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per il servizio della locomozione, ~~secondo il sistema che sarà da essi proposto ed approvato dal Governo~~ il quale potrà valersene anche per la propria corrispondenza ufficiale e per altri usi che potranno occorrergli, fino a che non stimi di collocare a sue spese e di esercitare per conto suo sulla stessa palificazione altri fili per gl'indicati usi governativi e per quelli del commercio.

Art. 42.

Terminata la costruzione della strada e dei suoi accessorii compresa la linea telegrafica e dopo compiuto il mobilio delle stazioni e della officina secondo il precedente articolo 40, e dopo fatte le provviste di cui nella citata nota, si procederà alla collaudazione della nuova linea, il tutto secondo le norme segnate all'articolo 71, e della sede stradale del ma-

19

Art. 38.

Se prima od anche dopo la presente concessione venga introdotto, o dall'esperienza fattane su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche sistema d'armamento differente da quello indicato nei precedenti articoli, i concessionari potranno domandarne l'applicazione, restando però obbligati ad eseguire l'americano, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli uffizi d'arte giudicato più soddisfacente.

Art. 39.

Le stazioni tutte saranno provvedute, oltrechè dei binari doppi ~~ecc., come contro~~.

Art. 40.

I concessionari dovranno stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per il servizio della locomozione, secondo il sistema adottato per le linee del Governo, ~~ecc., come contro~~.

Art. 41.

Tutta la linea sarà munita a seconda delle località di tutti gli apparati di segnalamento, come, per esempio, dischi automatici e simili, richiesti per il più perfetto servizio dei segnali secondo il sistema adottato per le ferrovie dello Stato.

~~Identico al qui contro fino all'articolo 49.~~

teriale, fabbricati e dipendenze della linea Bra-Cavallermaggiore, la quale dovrà essere consegnata in istato di lodevole servizio. Approvati gli atti delle collaudazioni suddette, l'amministrazione dello Stato riceverà la strada per aprirla al pubblico esercizio fra otto giorni successivi. In caso di non approvazione i concessionari dovranno eseguire per l'intera linea da Cavallermaggiore a Cantalupo tutte le opere e provviste che dai periti fossero riconosciute necessarie e non si intraprenderà l'esercizio se non dopo compiute tali opere e provviste.

ART. 43.

L'amministrazione nello assumere l'esercizio della strada lo sosterrà con materiale mobile suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni da bagagli, trucks ed ogni altra specie di veicoli che sieno destinati immediatamente al trasporto di persone, bestiami o merci da un punto all'altro della strada.

ART. 44.

In correspettivo dell'esercizio che assume l'amministrazione riceverà la quota del 50 per 0[0 sul prodotto brutto chilometrico, tanto per il trasporto dei viaggiatori e loro bagagli, come per quello del bestiame e delle merci. Saranno inoltre devoluti intieramente all'amministrazione i prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi, nonchè dei fabbricati.

ART. 45.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere ad altri in qualunque tempo l'esercizio di questa strada, salvi i patti convenuti col presente capitolato.

ART. 46.

Sempre che piaccia al Governo di accordare la concessione di una diramazione di strada ferrata da Alba verso Asti ed oltre, la società costituita per la linea di cui nel presente capitolato avrà obbligo di prestarsi agli opportuni adattamenti della stazione di Alba che sarà comune alle due linee.

ART. 47.

Per l'uso delle stazioni d'Alessandria e di Cavallermaggiore non si pagherà dai concessionari alcun canone allo Stato.

ART. 48.

Essi concessionari saranno obbligati al pagamento della contribuzione prediale della strada; tale contribuzione 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 strada ferrata, saranno soggetti all'imposta *fabbricati* ed in quota parificati agli altri della stessa località in cui sono situati. Essi del resto seguiranno le condizioni delle altre proprietà del luogo rispetto alle leggi che possono venire promulgate.

ART. 49.

Saranno ridotti alla metà i diritti pel trasporto dei generi

ART. 49.
Saranno ridotti alla metà i diritti pel trasporto dei generi

~~di privativa quali sono i sali ed i tabacchi~~. Si eseguirà pure, colla riduzione della metà del prezzo delle piazze di seconda e terza 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, artiglierie ed altro materiale di servizio militare.

ART. 50.

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

ART. 51.

Il servizio di posta per le lettere e per i dispacci del Governo da una 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, degl'ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite e di ricognizioni relative al servizio della ferrovia.

ART. 52.

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 i concessionari non potranno opporvisi, nè avranno diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio. Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

~~ART. 53.~~

~~La manutenzione della strada si sosterrà dal Governo, ma nel primo semestre dell'apertura~~ dell'esercizio i concessionari rimborseranno mensilmente l'amministrazione delle spese di manutenzione.

ART. 54.

I danni che fossero in qualunque tempo cagionati alla strada ferrata ed alle opere d'arte e fabbriche qualunque ad essa attinenti da cause straordinarie e di forza maggiore, ~~quali sarebbero le irruzioni dei torrenti, gli uragani, i terremoti e gli incendi nelle stazioni, saranno~~ a carico dei concessionari; l'amministrazione dello Stato però provvederà essa stessa alla riparazione di questi danni, e, giustificatene le spese mediante testimoniali di stato e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importo sulla parte del prodotto che è devoluta ai concessionari.

ART. 55.

L'amministrazione riscuoterà l'intero prodotto brutto della strada e, dedotta la quota sovra stabilita all'articolo 44, ne verserà trimestralmente nella cassa dei concessionari la rimanenza, sulla quale però nei casi eventuali di danni prodotti da forza maggiore riterrà ancora le spese incontrate a ripararli, come è stabilito all'articolo 54.

di privativa, quali sono i sali, i tabacchi, le polveri, ~~ecc.~~, ~~come contro~~.

~~Identico al qui contro fino all'articolo 55.~~

ART. 53.

La manutenzione della strada si sosterrà dal Governo, ma nel primo anno dell'apertura ~~ecc., come contro.~~

ART. 54.

I danni che fossero in qualunque modo cagionati alla strada ferrata ed alle opere d'arte e fabbriche qualunque ad essa attinenti da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero le irruzioni dei torrenti, gli uragani, i terremoti e gli incendi nelle stazioni, oppure da difetto di costruzione che non si potesse riconoscere all'atto del collaudo, saranno ~~ecc., come contro.~~

~~Identico al qui contro fino all'articolo 56.~~

I resoconti trimestrali saranno compilati in modo approssimativo, non dovendosi operare che solo al principio di ciascun anno la definitiva chiusura e sistemazione della contabilità relativa all'anno precedente. Sul prodotto versato nella cassa della società sarà innanzi tutto prelevata la somma annua di lire trentamila per il pagamento assicurato di lire dieci a ciascuna delle azioni della ferrovia di Bra.

ART. 56.

All'esercizio della strada come sovra assunto dall'amministrazione dello Stato essa provvederà con un numero di convogli corrispondenti al bisogno pel servizio dei viaggiatori. L'amministrazione potrà stabilire corse speciali da punto a punto della linea in occasioni straordinarie di feste, fiere, mercati, ecc. Al servizio delle merci si provvederà promiscuamente coi medesimi convogli dei viaggiatori, eccettuato il caso che il crescente movimento delle merci richieda nell'interesse reciproco di attivare o periodicamente o per a tempo convogli speciali a piccola velocità.

ART. 57.

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 convenienze e delle circostanze. L'amministrazione potrà inoltre fare convenzioni particolari e temporanee per il trasporto delle merci con ribasso di tariffa, quando se ne conosca la convenienza, o per la quantità di merci da trasportarsi, o per ritorno di materiale vuoto o per altre consimili circostanze.

ART. 58.

I concessionari saranno rappresentati presso l'amministrazione da uno o più delegati incaricati di vegliare agli interessi loro, ed a questi delegati sarà concesso un biglietto di favore.

ART. 58.

I concessionari saranno rappresentati presso l'amministrazione da uno o due delegati incaricati di vegliare agli interessi loro, ed a questi delegati sarà concesso un biglietto di percorrenza gratuita. Questi delegati non potranno in alcun caso dirigere osservazioni di sorta agli impiegati dell'esercizio, e dovranno sempre e per qualsiasi motivo di rimarco rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici.

ART. 59.

I concessionari dovranno pure tener rilevata l'amministrazione in qualunque tempo da ogni domanda fatta dai terzi di compensi per occupazione di fondi, d'indennità o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada.

~~*Identico al qui contro fino all'articolo 66.*~~

ART. 60.

La presente concessione sarà duratura per un periodo di 99 anni, il quale avrà principio dal giorno in cui la strada sarà aperta al pubblico servizio.

Dalla stessa epoca decorrerà l'eguale periodo fissato per il tronco Bra-Cavallermaggiore dall'articolo 41 del capitolato annesso alla legge 11 luglio 1852 che in tal parte rimane così modificato.

Art. 61.

Facendo questa concessione lo Stato si obbliga a non accordarne alcun'altra nè per linee di strade ferrate parallele a distanza non maggiore di quindici chilometri, nè che uniscano due punti della linea che forma l'oggetto della presente concessione.

Art. 62.

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di quattro mesi a datare dall'epoca stabilita coll'articolo primo per la loro esecuzione, ma i concessionari non potranno porvi mano, nè procedere ad alcuna espropriazione di terreni, se prima non avranno per lo esatto adempimento degli obblighi assunti depositato presso la cassa dei depositi la somma di lire cinquecentomila a titolo di cauzione definitiva in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del tesoro od in cedole del debito pubblico al 5 per cento, che saranno ricevute al valore nominale, od in cedole del 3 per cento valutate al corso d'emissione.

Sarà imputato in detta cauzione definitiva l'ammontare della cauzione primordiale data come infra a guarentigia di questa convenzione.

Non adempiendosi all'obbligo di prestare l'indicata cauzione definitiva nel termine fissato, la fatta concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora.

Art. 63.

Questa somma sarà restituita ai concessionari per rate di lire cinquantamila, a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto dei terreni, dell'esecuzione dei lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare doppio almeno dell'importo della rata di cui si domanderà la restituzione. Con tali restituzioni successive si ridurrà la cauzione sino a lire centomila, le quali verranno restituite nel modo prescritto all'articolo 74.

Art. 64.

I concessionari potranno servirsi di una parte del ponte esistente presso Alba sopra il fiume Tanaro, per ivi stabilire definitivamente la strada ferrata. In questo caso i concessionari eseguiranno a loro spese i lavori di adattamento che si renderanno necessari, secondo il progetto che essi presenteranno all'approvazione del Governo, e che sarà compilato colle norme medesime osservate per l'occupazione del ponte sul Sesia, presso Vercelli, stata concessa alla società della ferrovia di Novara, dichiarando fin d'ora essere conservato per il transito ordinario un passaggio libero e sicuro della larghezza di metri cinque.

Art. 65.

La strada ferrata, che fa l'oggetto della presente concessione, è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono ad essa applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile

1839, riguardanti le espropriazioni ed i compensi che i concessionari dovranno dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche. È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio o pei fossi necessari a dare un provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizi relativi alla costruzione della strada ferrata sino al compimento di questa, non meno che quelle stabili ed accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate, o per variazioni di corsi d'acqua richieste dalla costruzione della strada ferrata.

Art. 66.

Saranno del pari applicate a questa strada ferrata le disposizioni della legge 20 novembre 1859, n° 3754, non che quelle leggi e regolamenti di polizia e pubblica sicurezza attualmente in vigore, o che emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato.

Art. 67.

Tutti i contratti ed atti qualunque che i concessionari o chi per essi stipuleranno relativamente ed esclusivamente all'impresa che assumono, e secondo i patti della concessione, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira, e andranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione. Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata o sue dipendenze ed accessorii potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprenderne varii.

Art. 68.

I regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili d'ogni specie ed in generale tutte le ferramenta lavorate e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessarii all'armamento della ferrovia ed allo allestimento delle stazioni che venissero introdotti dall'estero saranno ammessi in franchigia di dogana. Per ottenere questo favore dovranno i concessionari assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

Art. 69.

I trasporti dei suddetti materiali o macchinismi, come anche delle traversine che i concessionari volessero eseguire sulle strade ferrate dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore del 40 per 0/0, salvo che non vi siano d'ostacolo impegni anteriori che possa aver assunto l'amministrazione.

Art. 70.

Per evitare il caso che materiali provenienti dall'estero e destinati all'armamento ed al compiuto servizio della linea concessa, trasportati sul sito, fossero rifiutati, si concede che

Art. 66.

Saranno del pari applicate a questa strada ferrata le disposizioni della legge 20 novembre 1859, n° 3754, non che quelle leggi e regolamenti di polizia e di pubblica sicurezza attualmente in vigore, o che emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato, così come qualunque altra legge generale.

~~Identico al qui contro fino all'articolo 76.~~

l'accettazione loro con quelle norme medesime che furono osservate per la ferrovia di Cuneo possa esser fatta alle fabbriche coll'intervento di un delegato dell'amministrazione.

Art. 71.

Compiuta la linea compresa nella presente concessione, l'amministrazione ne farà eseguire un generale collaudo per mezzo di una Commissione in contraddittorio dei concessionari e loro delegati. Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia, alle stazioni e loro edifizi accessorii, al materiale fisso ed ai mobili degli uffizi ed attrezzi di cui a tenore dell'art. 40 devono essere corredate le stazioni, e generalmente a tutte le opere e spese cui la società è tenuta, ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le prescrizioni di questo capitolato e che nell'apertura della linea sia guarentita la pubblica sicurezza ed il servizio possa riuscire regolare, compiuto e permanente, nulla mancando di ciò che ad attuare quest'esercizio si richiede, eccetto il materiale mobile di carri e di tutti gli altri veicoli che devono essere provveduti dall'amministrazione.

Art. 72.

Collaudata la linea, i concessionari faranno procedere in contraddittorio di un commissario delegato dell'amministrazione superiore a testimoniali di stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a due mila della strada ferrata, de' suoi fabbricati e di tutte le sue parti annesse e dipendenti. Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione, saranno formati a tutte spese dei concessionari in due originali, l'uno all'uso dei medesimi, l'altro dell'amministrazione superiore a cui sarà trasmesso unitamente ai disegni e piani della strada e a quelli altri documenti tutti che possono essere utili o necessari per l'esercizio anche per il tronco Bra-Cavallermaggiore.

Art. 73.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni del capitolato, i concessionari dovranno tosto porvi riparo; ove essi non si prestassero a ciò, vi supplirà l'amministrazione superiore, che potrà a quest'uopo prevalersi delle lire centomila rimaste in deposito a termini dell'articolo sessantatrè, e se questa somma non fosse sufficiente, si compenserà sui primi prodotti della strada devoluti alla società.

Art. 74.

Quando la strada sia debitamente compiuta e collaudata, e non vi siano richiami dei proprietari danneggiati, i concessionari avranno diritto di ricuperare la suddetta somma di lire centomila, compensate le spese che l'amministrazione avesse dovuto fare d'ufficio nel caso contemplato dall'articolo precedente.

Art. 75.

Dalla data dell'atto di collaudo, che dichiara potersi aprire la strada all'esercizio, comincia il periodo pel quale è fatta la concessione a termine dell'articolo sessanta, ed i concessionari sono messi nel pieno diritto di godere della parte dei prodotti della linea loro devoluti a norma del presente capitolato.

~~Art. 76.~~

~~Dopo il periodo di trent'anni potrà il Governo~~ riscattare in qualunque tempo la concessione della strada ferrata; dovrà però esserne dato avviso ai concessionarii almeno un anno prima che si venga a questo atto di espropriazione. Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dai concessionari nel corso degli ultimi cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto; si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio netto delle altre tre. Determinato così il prodotto netto, lo si capitalizzerà in ragione del cento di capitale per cinque di rendita; e quindi, fatto l'estimo del materiale mobile stato somministrato dallo Stato, se ne dedurrà il valore del capitale come sovra costituito, e si corrisponderà ai concessionari sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, o veramente loro si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità, ragguagliato pur sempre al cinque per cento.

Art. 77.

Alla scadenza della durata della presente concessione, e pel fatto solo di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenze, surrogando i concessionari in tutti i loro diritti, e nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili quali siensi della strada stessa.

Art. 78.

Se nel termine fissato dall'articolo sessantadue, e dopo una formale ingiunzione fatta dall'amministrazione superiore ai concessionari, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare i lavori, perderanno la metà del deposito di cauzione che sarà devoluto al Governo, a meno che essi non facciano constare regolarmente d'impedimenti provenienti da forza maggiore e indipendenti da fatto proprio.

Art. 79.

Qualora alla scadenza dei termini fissati all'articolo 1 pel compimento ed apertura dell'esercizio della strada ferrata i concessionari non abbiano data piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti da fatto proprio, essi s'intenderanno di pien diritto scaduti dalla concessione, senza che però occorra alcuna costituzione in mora.

Art. 80.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per

Art. 76.

Dopo il periodo di quindici anni potrà il Governo ~~ecc.~~, ~~come contro.~~

~~Identico al qui contro fino all'articolo 80.~~

Art. 80.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per

anco stata restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare dell' intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passati in proprietà dello Stato. In ~~questa circostanza il Governo provvederà al proseguimento~~ ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette col mezzo d'asta pubblica da aprirsi sulle basi della presente concessione, e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione dei materiali provvisti e dei terreni acquistati. L'appalto sarà deliberato al migliore offerente, riconosciuto idoneo dall'amministrazione superiore, esclusi però i concessionari decaduti ed i loro aventi causa.

Art. 81.

I nuovi concessionari saranno tenuti di pagare a quelli decaduti, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo, a termine dell'articolo ottanta, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutti o in costruzione, loro annessi e dipendenti, e dei materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà fatta la cessione.

Art. 82.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si fa luogo con ribasso ad un secondo appalto, dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo, e se questo eziandio rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo, aprendo la gara con un ribasso sul prezzo portato dalle perizie, e deliberando l'impresa, in base pur sempre alla presente concessione, a colui che avrà fatto il prezzo maggiore.

Art. 83.

Finalmente, se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi valutati per sè stessi, e indipendentemente dallo appartenere alle linee della strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assumerà alcun obbligo.

Art. 84.

I concessionari sono autorizzati a fare quei regolamenti che crederanno opportuni per l'andamento della loro amministrazione interna.

Art. 85.

Allo scopo che, verificandosi i casi previsti dall'articolo settantasei, si possano adempiere le disposizioni nell'articolo medesimo contenuté, il Governo si riserva la facoltà di far ispezionare i registri della contabilità dei concessionari o della società che li avesse surrogati, onde riconoscere gli introiti e le spese della gestione sociale.

Art. 86.

I concessionari non saranno ammessi a portare reclami per

anco stata restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passati in proprietà dello Stato. In questa circostanza il Governo potrà, se lo creda utile, provvedere al proseguimento ~~ecc., come contro~~.

~~Identico al qui contro fino all'articolo 85.~~

Art. 85.

Allo scopo che verificandosi i casi previsti dall'articolo settantasei, si possano adempiere le disposizioni nell'articolo medesimo contenute, il Governo si riserva la facoltà di far ispezionare e in ogni tempo verificare i registri della contabilità dei concessionari o della società che li avesse surrogati, onde riconoscere gli introiti e le spese della gestione sociale.

Art. 86.

I concessionari non saranno ammessi a portare reclami

fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, o che fossero per istabilire in seguito.

ART. 87.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o comunali, o di canali o condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare la strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione, i concessionari non potranno metter ostacolo a questi attraversamenti. Saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa ai concessionari medesimi.

ART. 88.

Questi saranno risponsabili verso lo Stato d'ogni danno procedente dall'inesecuzione di alcuna delle condizioni della presente concessione.

ART. 89.

I compensi ai quali i concessionari saranno tenuti in dipendenza dell'articolo precedente, saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati pur sempre i casi di forza maggiore fatti debitamente constare.

ART. 90.

In ogni circostanza in cui sia invocato il caso di forza maggiore, per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni ~~del presente capitolato di concessione, i concessionari, dentro il periodo di trenta giorni a datare~~ dall'evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il compimento delle condizioni stipulate, dovranno darne avviso al Ministero dei lavori pubblici, e provarne la realtà e le conseguenze. In difetto saranno considerati come decaduti di pien diritto da ogni azione per questo riguardo.

ART. 91.

Verificandosi il caso di cui all'articolo 2, non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della società, suo capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò od i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei 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 agl'inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

ART. 92.

I concessionari e loro surroganti, o la società, dovranno designare una persona per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse di loro indirizzare. Il membro designato eleggerà il suo domicilio nella capitale dello Stato. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificanza od intimazione diretta alla società sarà

per fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, o che fossero per essere stabilite in seguito.

~~ART. 87.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. 88.

I concessionari sono risponsabili verso lo Stato d'ogni danno procedente dall'inesecuzione di alcuna delle condizioni della presente concessione.

~~ART. 89.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. 90.

In ogni circostanza in cui sia invocato il caso di forza maggiore, per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente capitolato di concessione, i concessionari, dentro il periodo di venti giorni a datare ~~ecc., come contro.~~

~~ART. 91.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~ART. 92.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

valida quando venga fatta alla segreteria della prefettura della provincia nella capitale.

Art. 93.

La presente convenzione, la quale non sarà nè definitiva nè valida che per legge, potrà dal Governo e dalla società venire dichiarata risolta, ove, entro il termine di tre mesi dalla promulgazione della relativa legge, non siano state emesse e rese esecutorie le deliberazioni dei comuni e corpi morali ai quali è dai concessionari richiesto un concorso in azioni per la somma di tre milioni di lire.

Art. 94.

A garanzia di quest'atto venne dalla società richiedente la concessione depositata presso la Cassa dei depositi a titolo di cauzione primordiale la somma di lire centocinquantamila, come risulta dalla prodotta dichiarazione del cassiere in data del due corrente aprile.

Art. 95.

Intervengono a questa stipulazione i signori conte Giuseppe Tommaso Brizio ed avvocato Carlo Maffei, delegati per deliberazioni dal Consiglio d'amministrazione della società della ferrovia di Bra in data tredici febbraio e primo marzo corrente anno, i quali, mentre accettano le disposizioni del presente capitolato per quanto si riferiscono alla società che rappresentano, obbligandosi di consegnare a suo tempo per venir esercitata dal Governo l'attuale linea di Bra-Cavallermaggiore, dichiarano espressamente che le convenzioni di cui nel presente atto non potranno venir invocate dalla società predetta, nel caso che per una circostanza qualunque non avesse effetto la deliberata costruzione della nuova linea da Bra a Cantalupo, secondo la concessione fattane con questo capitolato.

Articolo addizionale.

Tuttavolta che le assemblee generali delle società di Acqui e di Bra rifiutassero la ratifica di cui agli articoli 3 e 4, non rimarrà il Governo vincolato alle stipulazioni contenute in quest'atto.

Fatto e sottoscritto in doppio originale a Torino oggi nove aprile mille ottocento sessantadue.

Sottoscritti all'originale: Depretis — C. Camillo Incisa — Ch. De Fernex — Gaisser, Monnet e Comp. — Giuseppe Tommaso Brizio — Avv. Carlo Maffei.

Il capo sezione
Coboevich.

Per copia conforme:
Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici
Coboevich.

Art. 93.

La presente convenzione, la quale non sarà nè definitiva nè valida che per legge, potrà dal Governo e dalla società venire dichiarata risolta, ove, entro il termine di tre mesi dalla promulgazione della relativa legge, non siano state emesse e rese esecutorie le deliberazioni dei comuni e corpi morali ai quali è dai concessionari chiesto un concorso in azioni per la somma di tre milioni di lire.

~~Art. 94.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~Art. 95.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~*Soppresso.*~~

Approvata nella tornata del 19. Giugno 1862.

Pettavi

5 41

Progetto di legge

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato

ecc.

art. 1mo

È approvata la concessione di una strada ferrata di Bra ad Alessandria in favore del Cav.re Camillo Guisto e delle ragioni di Bama Carlo De-Ferrari e Giuseppe Monnet e compagnia

art. 2do

La detta concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel capitolato 9. aprile corrente anno annesso alla presente legge.

6 42

Capitolato per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di Strada ferrata da Bra ad Alessandria e per l'esercizio ad assumersi dallo Stato della linea Cavalermaggiore — Alessandria.

Articolo 1.mo

I Signori Cavaliere Camillo Incisa e le ragioni di Banca Carlo De-Fereux e Paisser Monnet e Compagnia si obbligano di costruire a tutte loro spese rischio e pericolo una strada Ferrata da Bra ad Alessandria seguendo le vallate del Tanaro, del Tinella e del Belbo giusta il progetto di massima formato dagl' Ingegneri Spurgazzi e Malvani sotto la data del diciotto Febbrajo del corrente anno, salve le modificazioni che verranno prescritte.

I relativi lavori dovranno esser compiti entro il termine d'anni tre a datare dalla scadenza del trimestre che dalla promulgazione della legge approvativa di questo Capitolato è stabilito per conchiudere gli atti riferentisi alla sottoscrizione dei tre millioni in azioni richieste dai Comuni e Corpi Morali.

Articolo 2.do

È fatta facoltà ai pred.i Signori di cedere ad altri o ad una Società anonima i diritti e le

ragioni che fermo l'adempimento di tutti gli obblighi ad essi incumbenti come costruttori di detta strada ferrata loro competeranno in virtù del presente Capitolato. Questa Società si costituirà col capitale di Dodici Millioni e sarà retta da uno Statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

Articolo 3.zo

La predetta linea di strada ferrata prima di arrivare alla Stazione di Alessandria potrà congiungersi colla ferrovia d'Acqui presso la Stazione di Cantalupo senza che per tale congiunzione occorra altro raddoppiamento di via. Per la percorrenza dei convogli sul predetto tronco la nuova Società corrisponderà una somma equivalente al Venticinque per cento del prodotto brutto derivante dallo stesso tronco in conformità alla deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione della Società della ferrovia d'Acqui in data del cinque corrente aprile e che verrà sottoposta alla sanzione dell'Assemblea generale.

Articolo 4.to

Ultimati i lavori l'esercizio della linea sarà assunto dallo Stato alle condizioni di cui infra partendo dalla Stazione di Cavallermaggiore della linea Bra Cavallermaggiore la di cui Società rimarrà di tal epoca

fusa nella sua Società che sarà denominata — Società della Strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria in senso agli accordi presi tra i concessionarii della nuova linea ed il Consiglio d'Amministrazione della Società di Bra e che dovranno esser sottoposti alla ratifica dell'Assemblea generale. Coll'apporto del valore del tronco Bra — Cavallermaggiore fissato in un Milione e cinque cento mila lire il Capitale Sociale rimarrà portato a tredici Milioni e mezzo.

Articolo 5.to

Lungo la linea saranno allocate Stazioni in vicinanza di Pollenzo, Alba, Neive, Castagnole, Cora, Santo Stefano, Canelle, Nizza, Castelnuovo Incisa, Carentino = Bergamasco ed Oviglio. Potrà esser stabilita una fermata per il servizio di Calamandrana e paesi circonvicini.

Le comunicazioni fra le dette Stazioni ed il Capoluogo cui servono sono a carico dei Comuni.

Articolo 6.to

Il tracciato della linea riportato nei piani parcellari e la relativa livellazione longitudinale saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici. Nell'atto del definitivo tracciamento potranno però esser introdotte modificazioni previo il consenso del Ministero, che però non si scostino più di cinquecento

metri dall'una o dall'altra parte del tracciato di massima nei primi dieci chilometri dalla Stazione di Bra e di trecento metri nel rimanente tratto sino al punto di congiunzione a Cantalupo e che non introducano curve di raggio minore di metri quattrocento cinquanta nè pendenze maggiori del sei per mille

Articolo 7mo

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che superi i metri quattrocento cinquanta e solo saranno contenute in questo limite quando riesca troppo difficile d'introdurre raggi maggiori = Nei casi speciali in cui sia dimostrato che l'indicato raggio obbliga ad opere eccezionali potrà il Ministero autorizzare curve del raggio minimo di metri quattrocento.

Fra due curve divergenti che abbiano un raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri dovrà esser frapposto un tratto rettilineo della lunghezza almeno di metri trenta.

Articolo 8vo

Le pendenze dominanti non potranno oltre passare il sei per mille ad eccezione della tratta di dieci Chilometri dalla Stazione di Bra e di quella di quindici Chilometri nel passaggio delle valli del Tanaro al Tinella nelle quali sarà tollerata una pendenza che non potrà mai oltrepassare il dieci per mille.

I tratti che nelle Stazioni sono desti=

nati alle manovre dei Convogli saranno possibilmente orizzontali e non potranno in nessun caso avere una pendenza che ecceda l'uno per mille.

Articolo 9°

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di rotaje, coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari nelle stazioni dove i medesimi verranno moltiplicati secondo che lo esige il pronto sicuro e completo servizio tanto pei viaggiatori quanto per le merci.

Articolo 10mo

La larghezza della strada al livello superiore sul quale si eleverà la massicciata libera sarà di metri cinque.

Articolo 11mo

Le scarpe non potranno avere pendenza minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati: nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno. Dove però la natura delle terre o la notevole altezza dei rilevati o delle trincee richiedesse una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità si dovrà procurarvela.

Articolo 12mo

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale di metri cinque

Stabilita all'articolo dieci vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

Articolo 13.mo

Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee, dovunque la sede della massicciata si elevi meno di cinquanta centimetri sopra il terreno latistante.

Articolo 14.mo

I ponti ponticelli, acquidotti, ed ogni altra opera d'arte saranno costruiti di muratura.

Articolo 15.mo

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi al di sopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente. I concessionarj dovranno perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo, e per difendere la strada ferrata ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

Articolo 16.mo

Per la continuità delle comunicazioni laterali saranno concessi passaggi a livello i quali dovranno essere muniti di catene assicurate a colonnette di pietra. La larghezza libera di tali passaggi

non sarà per le strade provinciali minore di metri sei prendendo norma per le altre strade dalla entità delle medesime. Nei piani generali della linea da presentarsi all'approvazione del Governo si dovranno segnare questi passaggi ristretti al minor numero possibile e combinati in modo che la distanza media minima fra i medesimi non sia minore di 800. metri.

Art.º 17.mo

All'atto dell'esecuzione potranno però esser introdotte modificazioni parziali nel collocamento di detti passaggi previo il consenso del Ministero e perchè sia conservata la media distanza sovra stabilita.

Art.º 18.mo

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno ed il piano delle strade ordinarie intersecate hanno rispetto alla strada ferrata una differenza di livello più o meno grande ma non sufficiente perchè consenta praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce secondo la importanza delle strade esistenti avvertendo di stabilire tra l'estremità delle rampe e la ferrovia un pianerottolo orizzontale della lunghezza di metri Dieci almeno

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate con mappicciate di buoni materiali in relazione collo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Articolo 19mo

I passaggi a livello dovendo essere custoditi da guardie dovranno presso i medesimi indistintamente essere eretti appositi caselli.

Articolo 20mo

Le case cantoniere dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una almeno ad ogni mille duecento metri di distanza.

Articolo 21mo

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata o di una strada ordinaria sia tale che consenta di poter con una moderata spesa per curare la traversata con cavalcavia o sotto via questo modo di attraversamento dovrà essere preferito. In tal caso si dovrà consentire alle strade provinciali in questi passaggi la larghezza di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali secondo la loro maggiore o minore importanza.

Articolo 22mo

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa

passa sotto la strada ferrata non potrà essere minore di cinque metri, se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del volto sopra i regoli non potrà essere minore di metri quattro centimetri sessanta. La larghezza poi delle gallerie potrà essere limitata a metri centimetri cinquanta fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi. La loro altezza dal piano superiore delle rotaje alla chiave della volta non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta. Le stesse gallerie dovranno essere rivestite in buona muratura. Nei fianchi loro dovranno praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

Articolo 20mo

I concessionarii sono obbligati di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso di tutte le acque i cui condotti o naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della loro impresa a meno che gli interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente

dai concessionarii stessi. Se anche dopo l'approvazione del progetto sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli e corsi d'acqua ristabiliti, o per la omissione che fosse stata fatta di alcuno di essi i concessionarii saranno sempre responsabili del danno recato e dovranno provvedere a loro spese per farli cessare a qualunque epoca ciò fosse riconosciuto, purchè sia dimostrato che il difetto non proceda da innovazioni portate ai corsi d'acqua dopo la concessione per opera dei terzi.

Articolo 24mo

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisorii riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal Commissario governativo. Le comunicazioni stabili dovranno essere ~~ristabilite~~ al più presto possibile e collaudate dal Commissario medesimo prima di essere aperte all'uso cui sono destinate.

Articolo 25mo

Le stazioni che la Società delle ferrovie dovranno, secondo che lo richiede la loro maggiore o minore importanza, essere approprie al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci, e dovranno essere provvedute, dove occorre, di quelle fabbriche e stabi=

menti accessori che si richiedono per il ~~punto~~ a buon servizio della strada ferrata, come di tettoje (hangars) per il carico e scarico delle merci.

Art.o 25.mo

Per tutte le opere principali d'arte, cioè pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce raggiunga o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia o sottovia, per i passaggi a livello delle strade provinciali e per tutte le stazioni indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani esecutivi di dettaglio all'approvazione del Governo prima che ne venga intrapresa la costruzione.

Art.o 27

Per le opere di minor importanza come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che siano presentati i modelli a norma dei quali se ne regolerà la costruzione, secondo la maggiore o minore loro grandezza.

Art.o 28.o

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti od edifizii ad essa attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi e

precetti dell'arte, con solidità assoluta e relativa all'uso cui sono destinati, e con materiali di buona qualità scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea concessa o dalle vicine.

Art. 29.°

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei suddetti lavori e delle opere suddette per mezzo di un Commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo delle ispezioni fatte dal Commissario stesso o da altri ufficiali d'arte da lui dipendenti, se sieno nell'interesse pubblico adempiute le condizioni e gli obblighi imposti a' concessionarii dal Capitolato, e di esigerne lo adempimento, ove questi se ne discostassero. Egli ~~farà~~ porterà inoltre una speciale sorveglianza per assicurare che l'esecuzione dei lavori sia tale da guarentire l'Amministrazione che le spese di manutenzione della strada si conterranno negli ordinarii giusti limiti delle strade ferrate lodevolmente eseguite. Se il Commissario riconoscerà che i lavori non si eseguiscano secondo le buone regole dell'arte ed in conformità degl'approvati progetti e delle stabilite condizioni i concessionarii dovranno farli riformare, il Commissario dovrà far sospendere i lavori ove i concessionarii non si prestino a questa riforma, e l'Amministraz.ne superiore potrà in tal caso

farvi dar opera d'Ufficio a spese dei medesimi.

Art.º 30.

Le spese tutte di questa sorveglianza che il Governo durante la costruzione farà eseguire dal Commissario e da quel personale che sarà riconosciuto necessario, nonchè delle visite di collaudazione, tanto parziale che generale, sono a carico dei Concessionarii, compresa gli onorarii dovuti ai Commissarii ed altri Ufficiali delegati dall'Amministrazione superiore la quale ne fisserà l'ammontare da versarsi anticipatamente per trimestre in una delle casse delle Finanze.

Art.º 31.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d'acacie o viane spino sopra tutta la sua lunghezza saranno a diligenza dei Concessionarj piantati termini divisorii tra la proprietà stradale e quelle limitrofe.

Art.º 32.

La massicciata composta di ghiaja naturale e di sabbie che potranno ricavarsi a convenienti distanze avrà in base la larghezza di metri quattro, centimetri cinquanta, sarà alta centimetri cinquanta e disposta colle scarpe dell'uno per uno, sorgendo libera sul piano superiore dell'ossatura, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art.º 33.º

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine delle lunghezza non minore di metri 2 C.i 60, semicilindriche, colle dimensioni di 25 Cent.i di larghezza per 12 Cent.i e mezzo di grossezza nel mezzo. Esse saranno di legname sano e di essenza forte, e potranno anche essere di legname dolce, purchè abbiano subita la preparazione adottata dal Governo per le ferrovie dello Stato.

Art.º 34.º

I regoli di ferro battuto avranno il peso di 33 Chilogrammi per metro corrente; una deficienza nel peso che non superi l'1 % sarà tollerata. Per assicurarne la buona qualità l'Amministrazione li farà esaminare ed assoggettare alle prove cui sono sottoposti quelli che si provvedono per le strade ferrate dello Stato. Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di M.i 5 e Cent.i 40 corrispondenti alla spaziatura di 6 traversine oltre la lunghezza degli steccati. Una parte però che non superi il decimo del totale potrà avere la lunghezza di soli metri 5 corrispondenti alla spaziatura di 5 traversine. La congiunzione dei regoli sarà fatta mediante steccati come nella ferrovia di Stradella.

Art.º 35.º

Si dichiara però esser in facoltà della concessione =

ri di adottare, ove il credano, l'armamento Americano a Steche con rotaje pesanti Chilogrammi 36 per metro corrente.

Art.o 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 fazione; verranno accertate queste condizioni, come si è detto pei segoli.

Art.o 37.o

La ferrovia sarà provveduta di tutti i raddoppiamenti di binari ripetuti necessarii di cui all'Art.o 9. Per assicurare l'adempimento del disposto di quell'articolo, i concessionarii nel presentare i piani di dettaglio delle Stazioni avranno cura che sieno corredate delle delineazione dei binarii di servizio che devono eseguirsi nelle Stazioni medesime.

Art.o 38.o

Gli sviatoj per i passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulle linee dello Stato ed i relativi disegni dovranno esser previamente sottoposti all'approvazione del Ministero

Art.o 39.o

Se prima od anche dopo la presente concessione venga introdotto, o dall'esperienza fattene su altre ferrovie

sia dimostrato, solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche sistema d'armamento differente da quelli indicati nei precedenti articoli, i Concessionarii potranno domandarne l'applicazione, restando però obbligati ad eseguire il sistema ordinario od americano, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli Uffizii d'arte giudicato soddisfacente.

Art.º 40.

Le Stazioni tutte saranno provvedute, oltre dei binarii doppii sviluppati, di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessarii viatoj, anche delle piattaforme, grue, bilance pesi a bilico per le grappe merci, pompe e vasche d'acqua per alimentare le caldaje coi relativi recipienti, e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità, e costrutto secondo i migliori modelli. In tutte le Stazioni e sullo stesso sistema adottato dall'Amministrazione sulle sue linee, i Concessionarii dovranno inoltre provvedere i mobili per le sale dei viaggiatori e per gli Uffizii della spedizione dei biglietti, delle merci, e dei bagagli non che gli attrezzi occorrenti alle spedizioni medesime, gl'utensili dell'officina per piccole riparazioni

da stabilirsi in una stazione della linea da designarsi dal Governo, e quelli per la manutenzione dei binarii e per le segnali lungo la strada, che verrà formata dai concessionarii ed approvata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate dello Stato.

(d) secondo la nota

Articolo 41mo

I concessionarii dovranno stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per il servizio della sorveglianza, secondo il sistema che sarà da essi proposto ed approvato dal Governo, il quale potrà valersene anche per la propria corrispondenza ufficiale e per altri usi che potranno occorrergli fino a che non stimi di collocare a sue spese e di esercitare per conto suo sulla stessa guidificazione altri fili per gli indicati usi governativi e per quelli del commercio.

Articolo 42°

Terminata la costruzione della strada e dei suoi accessorii compresa la linea telegrafica e dopo compiuto il mobilio delle stazioni e delle officina secondo il precedente articolo quarantaduo, e dopo fatte le provviste di cui nella citata nota, si procederà alla collaudazione della nuova linea, il tutto secondo le norme segnate all'articolo settantaduo e della sede stradale, materiale e fabbricati e dipendenze della linea Porta Cavalleggeri, la quale dovrà essere consegnata in istato di buon servizio

approvati gli atti delle collaudazioni suddette l'Amministrazione dello Stato riceverà la strada per aperta al pubblico esercizio fra otto giorni successivi. In caso di non approvazione i Concessionarii dovranno eseguire per l'intera linea da Carallermaggiore a Cantalupo tutte le opere e provviste che dai periti fossero riconosciute necessarie e non s'intraprenderà l'esercizio se non dopo compiute tali opere e provviste.

Articolo 43mo

L'Amministrazione nello assumere l'esercizio della Strada lo sosterrà con materiale mobile suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni da bagagli, trucks ed ogni altra specie di veicoli che siano destinati immediatamente al trasporto di persone, bestiami o merci da un punto all'altro della strada.

Articolo 44mo

In correspettivo dell'esercizio che assume l'amministrazione riceverà la quota del cinquanta per cento sul prodotto bruto chilometrico tanto per il trasporto dei viaggiatori e loro bagagli, come per quello del bestiame e delle merci. Saranno inoltre devoluti interamente all'Amministrazione i prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi nonchè dei fabbricati.

Articolo 45mo

Il Governo si riserva la facoltà

di cedere ad altri in qualunque tempo l'esercizio di questa strada salvi i patti contenuti col presente capitolato.

Articolo 46mo

Sempre che piaccia al Governo di accordare la concessione di una diramazione di strada ferrata da Alba verso Asti od altre, la Società costituita per la linea di cui nel presente capitolato avrà obbligo di prestarsi agli opportuni adattamenti della Stazione di Alba che sarà comune alle due linee.

Articolo 47mo

Per l'uso delle stazioni d'Alessandria e di Cavallermaggiore non si pagherà dai concessionarii alcun canone allo Stato.

Articolo 48mo

Gli concessionarii saranno obbligati al pagamento della contribuzione prediale della strada; tale contribuzione sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente. Le stazioni, tettoje, rimesse, magazzeni ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della strada ferrata saranno soggetti all'imposta fabbricale ed in quota parificati agli altri della stessa località in cui sono situati. Essi del resto seguiranno le condizioni delle altre proprietà del luogo rispetto alle leggi che possono essere promulgate.

Articolo 49 mo

Saranno ridotti alla metà i diritti pel trasporto dei generi di privativa quali sono i sali ed i tabacchi. Si eseguirà pure colla riduzione della metà del prezzo delle piazze di 2a e 3a 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, artiglierie ed altro materiale di servizio militare.

Articolo 50 mo

Il trasporto dei prigionieri e degli indigenti sulla strada ferrata, sarà pure fatto a metà prezzo e quello delle vetture cellulari che li trasportano e che ritornano vuote, sarà gratuito.

Articolo 51 mo

Il servizio di posta per le lettere e per i dispacci del Governo da una estremità all'altra della linea, o da un punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente, siccome il trasporto nelle vetture di qualunque classe dei Commissarii del Governo, degli Agenti della Dogana, degli Ufficiali del telegrafo, degli Ingegneri ed altri funzionarii incaricati di visite e di ricognizioni relative al servizio della ferrovia.

Articolo 52 mo

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le vetture ed intercettare

in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli tutte le spese, ma i concessionarj non potranno opporvisi, nè avranno diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio. Cessate le circostanze di questa interruzione la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

Articolo 39.mo

La manutenzione della strada sì sarà del Governo, ma nel primo semestre dell'apertura dell'esercizio i concessionarii rimborseranno mensilmente l'Amministrazione delle spese di manutenzione.

Articolo 40.mo

I danni che fossero in qualunque tempo cagionati alla strada ferrata ed alle opere d'arte e fabbriche qualunque ad essa attinenti da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero gli uragani, le inondazioni di torrenti, i terremoti e gl'incendi nelle stazioni, saranno a carico dei concessionarj. L'Amministrazione dello Stato però provvederà essa stessa alla riparazione di questi danni, giustificatone le spese mediante bilancionali di stato e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importare sulla parte del prodotto che è devoluta ai Concessionarj.

Articolo 41.mo

L'Amministrazione riscuoterà l'intero prodotto lordo della strada e detratta la quota sovra stabilita all'articolo quarantà

quattro, ne verserà trimestralmente nella cassa dei concessionarj la rimanenza sulla quale però nei casi eventuali di danni prodotti da forza maggiore ritarrà ancora le spese incontrate a ripararli come è stabilito all'articolo cinquantaquattro.

I resoconti trimestrali saranno compilati in modo approssimativo non dovendosi sperare che solo al principio di ciascun anno la definitiva chiusura e sistemazione della contabilità relativa all'anno precedente sul prodotto versato nella cassa della Società sarà rimanga tutto prelevato la somma annua di Lire trentamila per il pagamento agli incaricati di Lire dieci a ciascuna delle azioni della Ferrovia di Bra.

Articolo 56mo

All'esercizio della strada come sopra affidato dall'Amministrazione dello Stato essa provvederà con un numero di convogli corrispondenti al bisogno pel servizio dei viaggiatori. L'Amministrazione potrà stabilire corse speciali da punto a punto della linea in occasioni straordinarie di feste, fiere, mercati ecc. All'servizio delle merci si provvederà promiscuamente coi medesimi convogli dei viaggiatori, eccettuato il caso che il crescente movimento delle merci richieda nell'interesse reciproco di attivare o periodicamente o per tempo convogli speciali a piccola velocità.

Articolo 57mo

La tariffa dei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sarà quella che si troverà in vigore sulle linee dello Stato, potrà però di concerto comune delle parti essere variata a seconda delle convenienze e delle circostanze. L'Amministrazione potrà inoltre fare convenzioni particolari e temporanee per il trasporto delle merci con ribasso di tariffa quando se ne conosca la convenienza, o per la quantità di merci da trasportarsi, o per ritorno di materiale vuoto o per altre simili circostanze.

Articolo 58mo

I concessionarii saranno rappresentati presso l'Amministrazione da uno o più delegati incaricati di vegliare agl'interessi loro, ed a' quali delegati sarà concesso un biglietto di favore.

Articolo 59mo

I concessionarii dovranno pure tener svincolata l'Amministrazione in qualunque tempo da ogni domanda fatta dai terzi di compensi per occupazione di fondi, d'indennità o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada.

Articolo 60mo

La presente concessione sarà duratura pel periodo di 99 anni il quale avrà principio dal giorno in cui la strada sarà aperta al pubblico servizio e

Dalla stessa epoca decorrerà l'uguale periodo fissato per il termine della Cavalleria maggiore dall'articolo quarantesimo del Capitolato annesso alla legge 11 luglio 1852 che in tal parte rimane così modificato.

Articolo 61mo

Facendo questa concessione lo Stato si obbliga a non accordare alcuna altra sia per linee di strade ferrate parallele a distanza non maggiore di quindici chilometri sia che traversino due punti della linea che forma l'oggetto della presente concessione.

Articolo 62mo

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di quattro mesi a datare dall'epoca stabilita coll'Articolo primo per la loro esecuzione, ma i concessionarii non potranno porvi mano sia procedere ad alcuna espropriazione di terreni se prima non avranno per lo esatto adempimento degli obblighi assunti depositato presso la Cassa del Tesoro la somma di lire cinquecento mila a titolo di cauzione definitiva in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del Tesoro od in cedole del Debito pubblico al 5 per 0/0 che saranno ricevute al valore nominale od in cedole del tre per cento valutate al corso d'emissione.

Sarà imputato in detta cauzione

definitiva l'ammontare della cauzione primordiale data come infra a guarentigia di questa convenzione.

Non adempiendo all'obbligo di prestare l'indicata cauzione definitiva nel termine fissato, la fatta concessione s'intenderà come non avvenuta senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora.

Art.o 63.

Questa somma sarà restituita ai concessionarii per rate di Lire Cinquantamila a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto dei terreni, dell'esecuzione dei lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare doppio almeno dell'importo della rata di cui si domanderà la restituzione. Con tali restituzioni successive si ridurrà la cauzione sino a lire Centomila le quali verranno restituite nel modo prescritto all'articolo settantaquattro.

Art.o 64.

I Concessionarj potranno servirsi di una parte del ponte esistente presso Elba sopra il fiume Canaro per in stabilire definitivamente la strada ferrata. In questo caso i Concessionarii eseguiranno a loro spese i lavori di adattamento che si renderanno necessarj secondo il progetto che essi presenteranno all'approvazione del Governo, e che sarà

compilato colle norme medesime osservate per l'occupazione del ponte sulla Sesia presso Vercelli stato concesso alla Società della ferrovia di Novara, dichiarando fin d'ora esser conservato per il transito ordinario un passaggio libero e sicuro della larghezza di metri 5.

Art.o 65.

La strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono ad essa applicate le disposizioni delle RR. Patente 6. aprile 1839 riguardanti le espropriazioni ed i compensi che i concessionari dovranno dare ai proprietarj espropriandi, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche. È pure autorizzata colle norme delle stesse Patente l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio o pei fossi necessarii a dare un provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizii relativi alla costruzione della strada ferrata sino al compimento di questa, non meno che quelle stabili ed accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate o per variazioni di corsi d'acqua richieste dalla costruzione della strada ferrata.

Art.o 66.o

Saranno del pari applicate a questa strada ferrata le disposizioni della legge 20 gmbre 1859 N.o 3724 nonchè quelle leggi e regolamenti di polizia e pubblica sicurezza attualmente in vigore, o che emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato.

Art.o 67.o

Tutti i contratti ed atti qualunque che i Concessionarii o chi per essi stipuleranno relativamente ed esclusivamente all'impresa che assumono, e secondo i patti della concessione saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira, saranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione. Gli atti di dimissione della proprietà di un parti definitivamente o temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata o sue dipendenze ed accessorii potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprenderne varii.

Art.o 68.o

I regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili d'ogni specie, ed in generale tutte le ferramenta lavorate e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessarii all'armamento delle ferrovie ed allo allestimento delle stazioni che venissero dall'estero, saranno ammessi in franchigia di dogana. Per ottenere questo favore dovranno i Concessionarii

assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art.o 69

I trasporti dei suddetti materiali o macchinismi come anche delle traversine che i Concessionarii volessero eseguire sulle strade ferrate dello Stato godranno pure di una tariffa di favore del 40 p.o/o, salvo che non vi siano d'ostacolo impegni anteriori che possa aver assunto l'Amministrazione.

Art.o 70.

Per evitare il caso che materiali provenienti dall'Estero e destinati allo armamento ed al compiuto servizio della linea concessa, trasportati sul sito, fossero rifiutati, si concede che l'accettazione loro con quelle norme medesime che furono osservate per la ferrovia di Genova, possa esser fatta alle fabbriche collo intervento di un Delegato dell'Amministrazione.

Art.o 71

Compiuta la linea compresa nella presente concessione, l'Amministrazione farà eseguire un generale collaudo per mezzo di una Commissione in contraddittorio dei Concessionarii e loro Delegati. Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti

il corpo stradale, all'armamento della sia, alle case di guardia, alle stazioni e loro edifizii annessi, al materiale fisso ed ai mobili degli uffizii ed attrezzi di cui a tenore dell'articolo 40 devono essere corredate le stazioni e generalmente a tutte le opere e spese cui la Società è tenuta, ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le prescrizioni di questo Capitolato che nell'apertura della linea sia guarentita la pubblica sicurezza ed il servizio posta riuscire regolare, compiuto e permanente, nulla mancando di ciò che ad attuare quest'esercizio si richiede, eccetto il materiale mobile di carri e di tutti gli altri veicoli che devono esser provveduti dalla Amministrazione.

Art.o 72.o

Collaudata la linea i Concessionarj faranno procedere in contraddittorio di un Commissario Delegato dell'Amministrazione Superiore a testimoniali di stato non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a due mila della strada ferrata, de' suoi fabbricati e di tutte le sue parti annesse e dipendenti. Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione, saranno formati a tutte spese dei Concessionarj in due originali, l'uno all'uso dei medesimi, l'altro dell'Amministraz.e Superiore a cui sarà trasmesso unitamente ai disegni

e piani della strada e a quelli altri documenti tutti che possono esser utili o necessarii per l'esercizio anche per il tronco Bra-Carallermaggiore.

Art.º 73.º

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni del Capitolato, i concessionarii dovranno tosto porvi riparo, ove essi non si prestassero a ciò, vi supplirà l'Amministrazione Superiore che potrà a quest'uopo prevalersi delle Lire Centomila rimaste in deposito a termini dello Articolo Sessantatre, e se questa somma non fosse sufficiente si compenserà sui primi prodotti della strada devoluti alla Società.

Art.º 74.º

Quando la strada sia debitamente compiuta e collaudata, e non si siano richiami dei proprietarii danneggiati, i Concessionarii avranno diritto di ricuperare la suddetta somma di Lire Centomila, compensate le spese che l'Amministrazione avesse dovuto fare d'Ufficio nel caso contemplato dall'articolo precedente.

Art.º 75.º

Dalla data dell'atto di collaudo, che dichiara potersi aprire la strada allo esercizio, ——

comincia il periodo pel quale è fatta la concessione a termine dell'Articolo sessanta ed i concessionarii sono messi nel pieno diritto di godere della parte dei prodotti della linea, loro devolute a norma del presente capitolato.

Articolo 76 vo

Dopo il periodo di trenta anni potrà il Governo riscattare in qualunque tempo la concessione della strada ferrata, dovrà però essere dato avviso ai concessionarii almeno un anno prima che si venga a questo atto di espropriazione. Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dai concessionarii nel corso degli ultimi cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto; si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio netto delle altre. Determinato così il prodotto netto lo si capitalizzerà in ragione del cento di capitale per cinque di rendita; e quindi fatto l'estimo del materiale mobile stato somministrato dallo Stato se ne dedurrà il valore del capitale come sopra costituito e si corrisponderà ai concessionarii sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo di concessione o veramente loro si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità raggua-gliato

pur sempre al cinque per cento.

Articolo 77 mo

Alla scadenza della durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza il Governo entrerà in possesso della strada ferrata suoi annessi, connessi e dipendenze surrogando i concessionarii in tutti i loro diritti e nell'intero e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili quali sieno della strada stessa.

Articolo 78 mo

Se nel termine fissato dall'articolo settantadue e dopo una formale ingiunzione fatta dall'Amministrazione superiore ai concessionarii, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare i lavori, perderanno la metà del deposito di cauzione che sarà devoluto al Governo a meno che essi non facciano constare regolarmente d'impedimenti provenienti da forza maggiore e indipendenti da fatto proprio.

Articolo 79 mo.

Qualora alla scadenza dei termini fissati all'Articolo 1mo pel compimento ed apertura dell'esercizio della strada ferrata i concessionarii non abbiano data piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti da fatto proprio essi s'intenderanno di pien diritto scaduti dalla

concessione senza che però occorra alcuna costituzione in mora.

Articolo 80 mo

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passati in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette, col mezzo d'asta pubblica da aprirsi sulle basi della presente concessione, a prezzo ettimo delle opere costrutte od in via di costruzione dei materiali provvisti e dei terreni acquistati. L'appalto sarà deliberato al migliore offerente riconosciuto idoneo dall'Amministrazione superiore e sebbene però i concessionarii decaduti ed i loro aventi causa.

Articolo 81 mo

I nuovi concessionarii saranno tenuti di pagare a quelli decaduti, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termine dell'Articolo 78 tanto, il suddetto valore d'ettimo dei tronchi di strada costrutti o in costruzione, loro annessi e dipendenti, e dei materiali, ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione della linea messa in aggiudi-

3

zazione dei quali oggetti tutti verrà fatta la cessione.

Articolo 82mo

Quando un primo esperimento d'Asta andasse deserto, si fa luogo con ribasso ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo e se questo ejiandio riuscisse infruttuoso se ne farà un terzo aprendo la gara con un ribasso sul prezzo portato dalle perizie e deliberando l'impresa in base sempre alla presente concessione a colui che avrà fatto il prezzo maggiore.

Articolo 83mo

Finalmente se anche questo terzo incanto andasse deserto il Governo potrà ritenere per se le cose tutte cadenti in aggiudicazione mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi valutati per se stessi, e indipendentemente dalla appartenenza alla linea della strada ferrata per il compimento della quale il Governo non assumerà alcun obbligo.

Articolo 84mo

I concessionarii sono autorizzati a fare quei regolamenti che crederanno opportuni per l'andamento della loro Amministrazione interna

Articolo 85mo

Allo scopo che verificandosi i casi previsti dall'Articolo settantasei si possono.

adempiere le disposizioni nell' articolo medesimo contenuto, il Governo si riserva la facoltà di far ispezionare i registri della contabilità dei Concessionarj o della Società che li avesse surrogati, onde riconoscere gl' introiti e le spese della gestione sociale.

Articolo 86.mo

I concessionarj non saranno ammessi a portare reclami per fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, o che fossero per istabilire in seguito.

Articolo 87.mo

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade Nazionali, provinciali, o comunali, o di canali o condotti d'acqua per qualunque uso, che dovessero attraversare la strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione, i concessionarj non potranno metter ostacolo a questi attraversamenti. Saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa a concessionarj medesimi.

Articolo 88.mo

Questi saranno responsabili verso lo

lo stato di ogni danno precedente dall'inesecuzione di alcuna delle condizioni della presente concessione.

Articolo 89mo

I compensi ai quali i concessionarii saranno tenuti in dipendenza dell'articolo precedente, saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati pur sempre i casi di forza maggiore fatti debitamente constare.

Articolo 90mo

In ogni circostanza cui sia invocato il caso di forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente Capitolato di concessione, li concessionarj dentro il periodo di trenta giorni a datare dall'evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il compimento delle condizioni stipulate, dovranno darne avviso al Ministero dei Lavori pubblici e provarne la realtà e le conseguenze. In difetto saranno considerati come decaduti di pien diritto da ogni azione per questo riguardo.

Articolo 91mo

Verificandosi il caso di cui all'articolo secondo, non potranno essere ammessi sequestri sulli averi della Società, suo capitale, interessi, o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale gli eredi perciò od i creditori degli azionisti non

potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei 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 inventarj sociali ed alle deliberazioni dell'Assemblea Generale.

Articolo 92.mo

Li Concessionarj, e loro surroganti o la Società dovranno designare una persona per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse di loro indirizzare. Il membro designato eleggerà il suo domicilio nella Capitale dello Stato. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio qualsiasi notificazione od intimazione diretta alla Società sarà valida quando venga fatta alla Segreteria della Prefettura della Provincia nella Capitale.

Articolo 93.mo

La presente Convenzione la quale non sarà nè definitiva nè valida che per legge potrà dal Governo e dalla Società venir dichiarata rifatta ove entro il termine di tre mesi dalla promulgazione della relativa legge non siano state concesse e rese esecutive le deliberazioni dei Comuni e Corpi morali ai quali è dai Concessionari richiesto un consorzio.

azioni per la somma di tre milioni di lire.

Art.o 94.

A garanzia di quest'atto venne dalla Società richiedente la concessione depositata presso la Cassa dei Depositi a titolo di cauzione principiale la somma di lire cento cinquantamila come risulta dalla prodotta dichiarazione del Cassiere in data del due corrente aprile.

Art.o 95

Intervengono a questa stipulazione i signori Conte Giuseppe Tommaso Brizio ed Avvocato Carlo Maffei delegati per deliberazioni dal Consiglio d'Amministrazione della Società della ferrovia di Bra in data tredici febbrajo e Primo marzo corrente anno i quali mentre accettano le disposizioni del presente Capitolato per quanto si riferiscono alla Società che rappresentano obbligandosi di consegnare a suo tempo per venir esercitata dal Governo l'attuale linea da Bra a Cavallermaggiore dichiarano espressamente che le convenzioni di cui nel presente atto non potranno venir invocate dalla Società predetta, nel caso che per una circostanza qualunque non avesse effetto la deliberata costruzione della nuova linea da Bra a ~~Cavallermaggiore~~ a Santalupo se-

cendo la concessione fattane con questo Capitolato.

Art.o addizionale.

Tuttavolta che le Assemblee Generali delle Società di Acqui e di Bra rifiutassero la ratifica di cui agl' Art.i 3 e 4 non rimarrà il Governo vincolato alle stipulazioni contenute in quest' atto.

Fatto e sottoscritto in doppio originale a Torino oggi Nove Aprile Mille ottocento sessantadue.

Sottoscritto all' Originale

Depretis

C. Camillo Incisa

Ch. De Fernex

Geiser Monnet e Comp.

Giu.o Com.a Britto

Avv.o Carlo Maffei

Il Capo Sezione

= Loboeziki =

Per copia conforme

Il Capo di Sezione nel Ministero dei Lavori pubblici

Loboeziki

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

Il nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge di approvazione della convenzione per la concessione ed esercizio della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria ed è incaricato di sostenerne la discussione.

Torino 10. aprile 1862

Vittorio Emanuele

Depretis