

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861-62.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 9. Aprile 1863.  
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Ferrovia a cavalli da Bettimo C<sup>sa</sup> a Rivarolo

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

- Ufficio 1° Mancini  
» 2° Nicotri  
» 3° Berli-Petsal  
» 4° Salario  
» 5° Farina  
» 6° Leardi  
» 7° Macchi  
» 8° Romeo S  
» 9° Niassa

Relatore Macchi

Adottata nella tornata del 29. Aprile 1863.

Signori

Costituivasi nel 1856 una Società anonima nell'intento di provvedere di un più facile mezzo di comunicazione colla capitale e colle altre Provincie dello Stato e località attraversate dal fiume Orco che costituiscono per popolazione; per produzioni agricole ed industriali e per attività di Commercio, la parte più considerevole del Canavese, alla quale non inseriva la eseguita linea di Ivrea che diramando da Chivasso per Montanaro e balise solo profitta alle popolazioni poste quasi verso il confine di quella regione.

Primo divisamento della Società quello si era di aprire una strada a ruota; ma gli studi fatti all'uopo eseguirsi e le pratiche successivamente tentate avendo dimostrato come mal sarebbe riuscita a collectare il fondo di sei milioni che si rendereva necessario, s'applicò allo studio d'altro più economico sistema, e connotate le sue viste meriti apposite progetto studiato dall'ingegnere Ottore Bartora, si rivolgera al Governo per ottenere la facoltà di costruire ed eseguire a proprie spese una strada ferrata o cavalli, che

dipartendoti dalla stazione di Settimo Torinese  
sulla linea della ferrovia T. E. corsa col  
percorso di 22 chilometri, attraversando  
il territorio dei mandamenti di Polpiano  
e di Benigno, a raggiungere Civarolo,  
Canavese, che è centro ai mandamenti  
di Civarolo Bourgne, Battellamonte, Aglie  
e di Gorgo, ai quali toccano per pro-  
durre le loro relazioni con Torino le  
popolazioni dei mandamenti più  
distanti di Pont, Sorana e Testorio.

È innegabile che colla proposta linea  
di molto si facilitano le relazioni di  
undici mandamenti, che comprendono  
18 comuni con una popolazione di circa  
115 mila abitanti, in una zona che  
oltre ai copiosi e variati prodotti agri-  
coli e minerali, oltre al numerose be-  
stiarie che vi si alleva, oltre ai boscai, ed  
alle torce, oltre alle denari, ai latticini  
ed altri generi di consumo che in abbon-  
danza provvede al mercato di Torino,  
ma anche distinta per l'industria ed il  
commercio che considererei almeno  
ricevono dai filatoj di seta, dalle concerie,  
dai molti opificii e dalle manifatture  
in cotone, fra le quali distinguerei quelle  
importantissime di Civarolo e Pont, ed  
infine per la estesa fabbricazione delle  
teraglie in Battellamonte, delle quali  
si appropria Torino e parte dell'Italia  
Settentrionale.

Queste considerazioni non potevano

a meno d'influenza perche dal referente  
si facesse buon viso alla proposta, molto  
piu che la Societa non alligara il suo  
progetto ad alcuna domanda di comorto  
o per supplio o per garanzia d'inte-  
resse a peso del Governo, solo limitandosi  
a richiedere che in aggiunta alle con-  
sueti facilitazioni per la introduzione in  
franchigia dall'estero e trasporto a prezzo  
ridotto sulle ferrovie dello Stato del mate-  
riale di armamento ed allo dispendio dal  
pagamento dei dritti di registro, se fosse  
avuta l'autorizzazione di poter stabi-  
lire sulla esistente strada nazionale  
nel tratto da Felletto a Rivarolo, e con  
la lunghezza di tre chilometri circa, il  
binario della sua ferrovia che per le par-  
ticolari condizioni dell'adottato sistema  
di armamento e della strada non po-  
trebbe, come a priori, arrecare nocu-  
mento al servizio ordinario.

Otto alle speciali considerazioni de-  
scritte dalla condizione del territorio su  
cui cade la proposta linea, comorrera a  
far neppur appoggiare la domanda  
di cui ragionata altro riflesso desunto dal-  
la influenza che l'esecuzione di essa,  
tenuto conto del nuovo sistema che la  
Societa ha prescelto, potrebbe esercitare a  
beneficio d'altre popolazioni con promuovere  
in Italia un genere di costruzione che  
con poca dispendio soddisferebbe al bisogno  
necessariamente scaturito di fatti e spedita

dipartendosi dalla stazione di Settimo Torinese  
sulla linea della ferrovia T. C. avra col  
percorso di 22 chilometri, attraversando  
il territorio dei mandamenti di Volpiano  
e di Benigno, a raggiungere Sivarolo  
Canavese, che è centro ai mandamenti  
di Rivara Courgne, Battellamonte, Aglio  
e di Gorgo, ai quali toccano per prole-  
guire le loro relazioni con Torino le  
popolazioni dei mandamenti più  
distanti di Pont, Soana e Vittorio.

È innegabile che colla proposta linea  
di molto si facilitano le relazioni di  
tutti i mandamenti, che comprendono  
18 comuni con una popolazione di circa  
115 mila abitanti, in una zona che  
oltre ai prodotti e manufatti prodotti agri-  
coli e minerali, oltre al numerose leg-  
name che vi si alleva, oltre ai boscai, e  
oltre torbe, oltre alle denate, ai latticini  
ed altri generi di consumo che in abbon-  
danza provvede al mercato di Torino,  
ha anche distinta per l'industria ed il  
commercio che considerabile elemento  
ricevono dai filatoj di seta, dalle ceramiche,  
dai molti opifitii e dalle manifatture  
in cotone, fra le quali distinguonsi quelle  
importantissime di Sivareole e Pont, ed  
infine per la estesa fabbricazione delle  
teraglie in Battellamonte, delle quali  
si appropria Torino e parte dell'Italia  
Settentrionale.

Queste considerazioni non potevano

a meno d'influenza perche dal riferente  
 si fa ogni buon viso alla proposta, molto  
 piu che la Societa non alligara il suo  
 progetto ad alcuna domanda di comoro  
 o per sussidio o per garanzia d'inte-  
 resse a peto del Governo, solo limitandosi  
 a richiedere che in aggiunta alle con-  
 sueste facilitazioni per la introduzione in  
 franchigia dall'estero e trasporto a prezzo  
 ridotto sulle ferrovie dello Stato del mate-  
 rial di armamento ed alla dispensa dal  
 pagamento dei dritti di registo, lei fosse  
 accordata l'autorizzazione di poter stab-  
 lire sulla esistente strada nazionale  
 nel tratto da Peltato a Rivarolo, e con per  
 la lunghezza di tre chilometri circa, il  
 binario della sua ferrovia che per le par-  
 ticolari condizioni dell'adottato sistema  
 di armamento e della strada non po-  
 trebbe, come a parer mio, arrecare nocu-  
 mento al cammino ordinario.

Oltre alle speciali considerazioni do-  
 nante dalla condizione del territorio su  
 cui cade la proposta linea, comorrera  
 far Nioppin apprezzer la domanda  
 di un ragionato alto riflesso dettato dal-  
 la influenza che l'esecuzione di epa,  
 tenuto conto del nuovo sistema che la  
 Societa ha prescelto, potrebbe esercitare a  
 beneficio d'altre popolazioni con promoven-  
 in Italia un genere di costruzione che  
 con poca dispendio soddisfa il bisogno  
 necessariamente scelti di facile e spedito

comunicazioni. Trattarsi infatti di  
un sistema che, riserata la cauzione  
della pratica, non potrà che proclamarsi  
apprezzabile sotto l'aspetto economico,  
siccome quello che permetterà di uti-  
lizare sempre che torni opportuno le  
strade già esistenti senza pregiudizio  
dell'ordinario caruggio, potrà in opera  
carri e vetture che possono servire anche  
al servizio delle vie ordinarie offrendo col-  
to il mezzo di caricare e trasportare mer-  
ci a domicilio con risparmio di spese,  
e dispensarsi dal bisogno di costruire ap-  
positi fabbricati lungo la linea per il  
ricorso del materiale e degli animali  
destinati alla trazione.

Accertatosi pertanto il riferente  
in seguito anche all'esame del pro-  
getto cui si addirittura nel senso dell'  
Art. 204 della legge 20 giugno 1859  
che le proposte erano meritorie e di esse  
apprezzate, e che mediante alcune cau-  
tele era conciliabile coll'ordinario  
caruggio la domandata occupazione  
della strada nazionale, prodette nel  
2 del corrente alla conclusione di  
apposita costruzione nella quale  
si ebbe cura d'imporre alla Società  
quelli obblighi tutti che valso possono  
ad assicurazione nell'interesse generale  
la buon riuscita dell'opera divisa,  
stipulando inoltre peculiari faultu-  
zioni per i trasporti d'interesse

9.30

Dell'Amministrazione dello Stato anche  
in termini più larghi di quelli finora  
consentiti in altre Società.

Net presentare all'approvazione del  
Parlamento la conchiusa convention  
il riferente non può dispendarsi dallo  
invocarne il più sollecito esame, avendo  
la Società, fidente nella favorevole aus-  
glienza delle sue proposte, preso le  
disposizioni opportune per poter  
intrependere quanto prima le relativi  
re opere.



N° 420.

Progetto di legge presentato dal  
Ministro dei lavori pubblici / Menabrea

Costruzione ed esercizio di una strada  
ferrovia a cavalli da Sottano Trincea  
a Riccardo Canavese

Formata nel g. Aprile 1863.

---

Menabrea

Ministro dei lavori pubblici

Convenzione per la concessione di  
una ferrovia a cavalli — Sistema Licit  
da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese

---

Convenzione per la Concessione di una ferrovia a  
Cavalli - Sistema Suez da Settimo Torinese a Rivarolo  
Canavese.

---

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

La Società Anonima della Strada ferrata Centrale  
del Canavese costituita con Atto 11 agosto 1856 rogato Turvano  
ed approvata con Regio Decreto 28 Marzo 1857 si obbliga  
di costruire ed esercitare a tutte sue spese rischio e pericolo una fer-  
rovia a Cavalli, sistema Suez, tra Settimo Torinese in dirama-  
zione della Strada Ferrata Vittorio Emanuele e Rivarolo Ca-  
navese transitando per i Comuni di Volpiano, San Benigno,  
Piossegno e Felletto, secondo i piani, profili e disegni firmati  
dall'Ingegnere Ettore Cantara colla data del 13 novembre passato  
anno.

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

Sarà lecito alla Società in occasione del tracciamento  
definitivo d'introdurre previo consenso del Ministero modificazioni  
parziali nel limite di metri 500 dall'una e dall'altra parte  
della linea sovraindicata come altresì di fare nell'esecuzione  
delle opere quelle variazioni che saranno consentite dal Mi-  
nistero.

### Art. 3.<sup>o</sup>

Venendosi a riconoscere nel carreggio ordinario troppo incomodo lo scambio delle vetture nella tratta della Strada Nazionale di circa tre Chilometri fra Felletto e Rivarolo la di cui larghezza sarebbe ridotta a metri 4.90 collo stabilimento del binario della ferrovia, dovrà la Società allargare a sue spese la stessa tratta di Strada Nazionale in modo da lasciare alla carreggiata dell'amedaesima quella larghezza che sarà riconosciuta sufficiente. Sarà a carico della Società la conservazione delle opere d'arte esistenti sulle strade pubbliche per la parte ove ha sede la Ferrovia Sociale.

### Art. 4.<sup>o</sup>

Sarà obbligo della Società di stabilire al Ponte in legno sul torrente Malone, ove si conviene di collocare il binario della ferrovia, un contorniere fisso incaricato specialmente di regolare il passaggio dei Convogli e delle vetture sulla strada ordinaria.

### Art. 5.<sup>o</sup>

Relativamente ai lavori da eseguirsi in ampliamento della Stazione di Settimo ed all'uso comune della Tettoja nella medesima esistente dovrà la Società prendere gli opportuni concerti coll'Amministrazione della Ferrovia Vittorio Emanuele.

### Art. 6.<sup>o</sup>

I lavori di costruzione della strada Ferrata saranno intrapresi entro un mese dalla data della promulgazione della legge di concessione e saranno condotti a modo che venga la strada aperta all'esercizio entro l'anno dalla data predetta.

### Art. 7.<sup>o</sup>

Prima d'intraprendere i lavori dovrà la Società in aggiunta al deposito provvisorio di L. 20,000 già eseguito come risulta dalla prodotta di chiarazione della Cassa dei depositi N° 3071 in data del 30 p.<sup>o</sup> Marzo dovrà depositare in numerario in buoni del Tesoro od in Cartelle del debito pubblico al valore nominale la somma di Lire Venti mila.

### Art. 8.<sup>o</sup>

Tale deposito di L. 40,000 verrà restituito in proporzione rateata di un quarto per ogni quarta parte eseguita nelle opere e provviste calcolate secondo la perizia in L. 800,000. Però l'ultimo quarto non sarà pagato se non quando la strada ferrata sarà in tutta la sua estensione aperta all'esercizio e non si abbiano richiami per parte dei proprietari espropriati o danneggiati.

### Art. 9.<sup>o</sup>

La concessione è fatta per anni novanta

noce che avranno principio dal giorno dell'apertura del:  
l'intera linea all'esercizio.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della Legge 20  
Novembre 1859 viene fissato a cinque anni il periodo entro  
il quale dovrà la Società ridurre la Fenovia nella buona  
condizione in cui deve trovarsi alla scadenza della concessione.

#### Art. 10.

Alla scadenza dei novantanove anni, alla qual'  
epoca il Governo o mente del citato articolo sottentra al Concessionario  
nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli Stabili e delle opere  
costituenti la Fenovia e loro dipendenze, la Società sarà in  
obbligo di farne una assoluta cessione al Governo.

#### Art. 11.

Per indennizzare la Società delle spese che sarà  
per incontrare per la costruzione e per l'esercizio di questa strada  
Senata essa avrà il diritto di riscuotere tasse per il trasporto  
dei viaggiatori e delle merci.

La tariffa per il trasporto dei viaggiatori non potrà  
eccessare per chilometro e per classe quella stabilita per le strade  
ferrate dello Stato e le tariffe delle merci saranno precisamente  
uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie.

#### Art. 12.

L'applicazione delle tariffe so farà parimenti

colle stesse norme fissate dal Governo per le ferrovie  
d'alui esercitate. Le spese accessorie poi verranno  
determinate a mente dell'art. 234 della precitata  
Legge.

Art. 13°

Il numero delle corse ordinarie e giornalieri  
di andata e ritorno ed il relativo orario verranno  
stabiliti dal Ministero dei Lavori Pubblici sotto  
l'osservanza delle condizioni generali fissate  
all'articolo 241 di detta Legge; si terrà parti-  
colare riguardo ai bisogni delle località a percorrersi  
ed alle coincidenze colla Ferrovia Vittorio Emanuele.

Art. 14°

Le opere tutte principali ed accessorie occor-  
renti per la costruzione e la manutenzione della  
strada ferrata sono dichiarate di pubblica utilità  
e quindi le sono applicabili le disposizioni delle  
Leggi vigenti a tale riguardo, o che andassero in  
vigore durante il periodo della concessione per l'espro-  
priazioni ed i compensi che la Società Concessionaria  
dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì  
per le formalità necessarie per la liberazione dei terreni  
dai pesi e dalle ipoteche.

Resta inoltre fatta facoltà alla Società di occupare ed armare previa sempre l'approvazione superiore parte delle strade Nazionali e comunali non che dei ponti esistenti sulla linea come pure di deviare e riunire strade laterali esistenti di qualunque sorta ove ciò sia necessario per giungere ad un medesimo passaggio attraverso alla ferrovia nei limiti dei piani approvati e della presente Convenzione, e conchè non si rechi pregiudizio al carreggio ordinario e siano indennizzati i terzi, interessati a tenore della Legge sulle espropriazioni.

#### Art. 15°

Tutti i Contratti ed Atti qualsiasi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte con questa Convenzione saranno soggetti al diritto fisso di una Lira Italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di Registro.

#### Art. 16°

È concessa alla Società l'introduzione nello Stato con franchigia di dazio o di qualsivoglia altro diritto del materiale fisso necessario all'armamento della Strada tenendo conto di quello che per avventura si fosse introdotto dalla Società prima della promulgazione della Legge di approvazione della presente



873

Dovrà la Società assoggettarsi a tutte le  
cautele che a tal riguardo venissero prescritte dal Ministero  
delle Finanze.

Art. 17.<sup>o</sup>

Per il trasporto del detto materiale sulla Fer-  
rovìa dello Stato la tassa sarà ridotta del 40 per cento  
sulla tariffa della classe cui appartiene.

Art. 18.<sup>o</sup>

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 Commisari del Governo, degli Agenti della  
Dogana e della Forza pubblica, degli Ufficiali del  
Telegrafo, degli Ingegneri ed altri funzionarii incaricati  
di visite e di ricognizioni relative al servizio della  
Ferrovia.

Art. 19.<sup>o</sup>

Il sale, tabacchi ed altri generi di privativa do-  
vranno trasportarsi sulla ferrovia a metà del prezzo  
portato dalle tariffe.

Art. 20.<sup>o</sup>

Si eseguirà pure colla riduzione dei tre quarti  
del prezzo delle piatte di 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe

il trasporto dei militari con armi e bagagli di ordinanza si fa in  
corpo che individualmente purchè muniti di appositi fogli  
di via e quello del materiale per servizio militare.

Rimane espressamente convenuto che, occorrendo,  
verranno i trasporti di cui in questo articolo regolati in  
modo da non obbligare la Società a corse speciali od alte-  
rare gli orari stabiliti. Essendo necessario però per il traspor-  
to di truppa o materiale da guerra di richiedere anche nel-  
la loro totalità i veicoli e cavalli destinati al servizio ordi-  
nario, sarà la Società obbligata ad ottemperare alle ri-  
chieste del Governo il quale, ove il creda, potrà anche valersi  
della ferrovia Sociale con veicoli e cavalli proprii. —

#### Art. 21.º

Tutte le spese di direzione, vigilanza, ricognizione  
e collaudo che occorrer possono durante la costruzione ed il  
servizio della Ferrovia saranno a carico della Società.  
Uno ammontare verrà fissato dal Ministero dei Lavori  
Pubblici e sarà versato dalla Società anticipatamente per  
trimestre nella Cassa dello Stato.

#### Art. 22.º

In caso di guerra guerreggiata locale o di altro  
straordinario evento per cui venga ordinata dal Governo

L'interruzione del servizio contagli della strada, distruzione dei ponti, rimozione dell'armatura od in qualunque altro modo sarà sopportata dal Governo e ne esimo la spesa relativa, ma la Società non potrà opporvi né aver diritto ad indennità per il sospeso esercizio.

Cessate le circostanze della interruzione, la Strada Fermata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

### Art. 23°

Compiuta che sia la formazione del suolo strada: Dale prima di procedere all'armamento dell'intera linea la Società è autorizzata ad armare un primo tronco tra Settimo Torinese e Volpiano o tra Felletto e Rivarolo per farlo percorrere cogli omnibus e coi carri ad esperimento dell'adottato sistema allo scopo di poter in vista dei risultati che si otterranno introdurre, se ne sarà il caso, quelle modificazioni che potranno giovare a meglio assicurare il servizio. Potrà inoltre la pred.<sup>a</sup> Società aprire tronchi parziali a misura che avrà compiuto i relativi lavori.

### Art. 24°

Sia per le indicate parziali aperture al servizio, sia per l'attivamento dell'intera linea dovranno

emanare speciali autorizzazioni del Ministero in dipendenza di apposite ispezioni eseguite dalle persone tecniche che verranno all'uopo delegate.

Art. 25°

Il Ministero sentita la Società Concessionaria nelle sue operazioni determinerà il numero del personale, dei cavalli, dei veicoli, nonché gli oggetti che dovranno indispensabilmente esser tenuti a disposizione per il regolare esercizio della linea.

Art. 26°

La Società dovrà nell'ordinamento del personale non tecnico addetto all'esercizio della sua strada avere per un quarto almeno, impiegati tratti dagli Ufficiali, sott'ufficiali e soldati in congedo definitivo, giubilazione o riforma, e ciò nel primo impianto del servizio; in progresso il numero degli impiegati a prendersi sulla predetta classe sarà della metà sul totale.

Art. 27°

Avrà la Società il diritto di preferenza per il prolungamento della sua linea o per la congiunzione di essa con altre strade ferrate già esistenti, o che verranno costruite salvi i diritti ad altri competenti per anteriori concessioni.

Art. 28°

Il Governo si obbliga a non far concessione di

Altre ferrovie a cavalli parallele a quella di cui nella presente Convenzione è a distanza minore di tre chilometri, ma si riserva però il diritto di provvedere secondo che verrà suggerito dall'interesse generale sulle domande che potrebbero venir inoltrate per lo stabilimento d'altra linea da esercitarsi a locomotive parallele anche entro lo indicato perimetro o che attraversi in qualche punto quella della Società anche trattandosi in questo caso di ferrovia a cavalli. —

#### Art. 29°

Oltre le condizioni speciali imposte dalla presente Convenzione saranno dalla Società osservate le condizioni generali stabilite nel Titolo V della Legge 20 Novembre 1859 N° 3754 le di cui disposizioni sono estese a questa concessione in tutte quelle parti che possono essere applicabili.

#### Art. 30°

Insorgendo qualche difficoltà nella esecuzione di questa Convenzione la Società dovrà rivolgersi direttamente al Ministero dei Lavori pubblici cui spetterà di decidere.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società le contestazioni verranno decise da arbitri. Ciascuna delle parti nominerà un arbitro e lo notificherà

all'altra. Il terzo arbitro verrà nominato dal Tribunale di Com.  
mercio di Torino. Essi arbitri pronunceranno collegialmente  
ed il loro giudizio sarà inappellabile.

Art. 31.

La presente Convenzione, firmata in doppio origi-  
nale dal sig. Ministro dei Lavori Pubblici per parte del  
Governo e dal sig. Cav. Gio. Battista Barberis Presidente  
e rappresentante della Società Anonima della Strada  
Fermata del Canaveze, non sarà né definitiva né valida  
se non dopo esser stata approvata per Legge.

Fatta letta e sottoscritta a Torino oggi due Aprile  
mille ottocento sessantatre. Il Ministro

firm. L. F. Menabrea

firm. Gio. Battista Barberis

Il Capo di Sezione

firm. Coboevich

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(MENABREA)

nella tornata del 9 aprile 1863

Costruzione ed esercizio di una strada ferrata a cavalli da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese

SIGNORI! — Costituivasi nel 1856 una società anonima nell'intento di provvedere di un più facile mezzo di comunicazione colla capitale e colle altre provincie dello Stato le località attraversate dal fiume Orco, che costituiscono per popolazione, per produzioni agricole ed industriali, e per attività di commercio la parte più considerevole del Canavese, alla quale non inservè la eseguita linea d'Ivrea, che diramando da Chivasso per Montanaro e Caluso, solo profitta alle popolazioni poste quasi verso il confine di quella regione.

Primo divisamento della società quello si era di aprire una strada a vapore; ma gli studi fatti all'uopo eseguire e le pratiche successivamente tentate avendole dimostrato come male sarebbe riuscita a collettare il fondo di sei milioni che si rendeva necessario, s'applicò allo studio d'altro più economico sistema, e concretate le sue viste mercè apposito progetto studiato dall'ingegnere Ettore Tartara, si rivolgeva al Governo per ottenere la facoltà di costruire ed esercitare a proprie spese una strada ferrata a cavalli, che dipartendosi dalla stazione di Settimo Torinese sulla linea della ferrovia Vittorio Emanuele avrà, col percorso di 22 chilometri, attraversando il territorio dei mandamenti di Volpiano e San Benigno, a raggiungere Rivarolo Canavese, che è centro ai mandamenti di Rivara, Courgnè, Castellamonte, Agliè e San

Commissario

Benedicini

L'ufficio 3° ha approvato il presente Progetto di Legge con le seguenti osservazioni: — Nel secondo inciso dell'Art. 11 della Convenzione è l'opinione unanime che si debba diversamente, poiché non è stabilita opportunamente la diversità di ragione che si è voluto fare alla Società Concessionaria, quanto alla Tariffa per trasporto dei viaggiatori, e quella delle Merci. L'ufficio ha dunque opinato che si debba fissare il limite massimo anche per la tariffa delle Merci: e che sia quindi calcolata egualmente alla Società la facoltà libera di ribassare la detta tariffa quando lo creda, alla pari di quello che indica il medesimo inciso per parte della Tariffa del trasporto dei viaggiatori. In conseguenza l'Art. 11 della Convenzione dov'essere così redatto: "La Tariffa per trasporto dei viaggiatori e quella delle Merci non potranno eccedere per chilometro e per ettolitro le Tariffe stabilite per le Strade Ferrate della Stato".

La seconda interrogazione posta  
sull' art. 21 della detta Convenzione - (420)  
L'ufficio incarica il Commissario  
di domandare al Ministero il  
concetto vero sull' art. 21, e chiedere  
su sia espresso in modo più preciso  
e più chiaro onde evitare quelli incon-  
veniente che quest'istituto si sono verificati  
riguardo alla Direzione, Vigilanza ed Eserci-  
zio dei Regi Commissari, e per via di tutti  
L'ufficio inoltre raccomandando intanto  
al Commissario affinché in seno della  
Commissione Provinciale di Torino la  
inscrizione d' altro articolo nel quale  
chiaramente si esprima la condotta  
con la relativa perdita del deposito, o mag-  
gior penale (se si vede conveniente) nella  
quale ricorra la Società Concessionaria  
di dentro il limite stabilito dalla  
Legge, non attasse la spesa in ritardo  
nella quale condotta, e relativa penale  
non si fa alcuna parola nella presente  
Convenzione -

2

Giorgio, ai quali toccano per proseguire le loro relazioni con Torino le popolazioni dei mandamenti più distanti di Pont, Locana e Vistrorio.

È innegabile che colla proposta linea di molto si facilitano le relazioni di 11 mandamenti, che comprendono 18 comuni con una popolazione di circa 115 mila abitanti, in una zona che oltre ai copiosi e svariati prodotti agricoli e minerali, oltre al numeroso bestiame che vi si alleva, oltre ai bosconi ed alle torbe, oltre alle derrate, ai latticini ed altri generi di consumo che in abbondanza provvede al mercato di Torino, va anche distinta per l'industria ed il commercio che considerevole allimento ricevono dai filatoi di seta, dalle concerie, dai molli opifici e dalle manifatture in cotone, fra le quali distinguonsi quelle importantissime di Rivarolo e Pont, ed infine per la estesa fabbricazione delle terraglie di Castellamonte, delle quali si approvvigiona Torino e parte dell'Italia settentrionale.

Queste considerazioni non potevano a meno d'influire perchè dal referente si facesse buon viso alla proposta, molto più che la società non alligava il suo progetto ad alcuna domanda di concorso o per sussidio o per garanzia d'interesse a peso del Governo, solo limitandosi a richiedere che in aggiunta alle consuete facilitazioni per la introduzione in franchigia dall'estero e per il trasporto a prezzo ridotto sulle ferrovie dello Stato del materiale di armamento, ed alla dispensa dal pagamento dei diritti di registro, le fosse accordata l'autorizzazione di poter stabilire sulla strada nazionale nel tratto da Felletto a Rivarolo, e così per la lunghezza di tre chilometri circa, il binario della sua ferrovia, che per le particolari condizioni dell'adottato sistema di armamento e della strada non potrebbe, come asseriva, arrecare nocimento al carreggio ordinario.

Oltre alle speciali considerazioni desunte dalla condizione del territorio su cui cade la proposta linea, concorrevano a far viepiù apprezzare la domanda di cui ragionasi altro riflesso desunto dall'influenza che l'esecuzione di essa, tenuto conto del nuovo sistema che la società ha prescelto, potrebbe esercitare a beneficio d'altre popolazioni con promuovere in Italia un genere di costruzione che con poco dispendio soddisferebbe al bisogno vivamente sentito di facili e spedite comunicazioni. Trattasi infatti di un sistema che ricevuta la sanzione dalla pratica, non potrà che proclamarsi apprezzabile sotto l'aspetto economico, siccome quello che permetterà di usufruire, semprechè torni opportuno, le strade già esistenti senza pregiudizio dell'ordinario carreggio, porrà in opera carri e vetture che possono servire anche al percorso delle vie ordinarie, offrendo così il mezzo di caricare e trasportare merci a domicilio con risparmio di spese, e dispenserà dal bisogno di costruire appositi fabbricati lungo la linea per il ricovero del materiale e degli animali destinati alla trazione.

Accertatosi pertanto il referente, in seguito anche all'esame del progetto cui si addivenne nel senso dell'articolo 204 della



legge 20 novembre 1859, che le proposte erano meritevoli di essere apprezzate, e che mediante alcune cautele era conciliabile coll'ordinario carreggio la domandata occupazione della strada nazionale, procedette nel 2 del corrente alla conclusione di apposita convenzione, nella quale si ebbe cura di imporre alla società quelli obblighi tutti che valer possono ad assicurare nell'interesse generale la buona riuscita dell'opera divisata, stipulando inoltre peculiari facilitazioni per i trasporti d'interesse dell'amministrazione dello Stato anche in termini più larghi di quelli finora consentiti da altre società.

Nel presentare all'approvazione del Parlamento la conclusa convenzione, il referente non può dispensarsi dallo invocarne il più sollecito esame, avendo la società, fidente nella favorevole accoglienza delle sue proposte, prese le disposizioni opportune per poter intrapender quanto prima le relative opere.

**VITTORIO EMANUELE II**

per grazia di Dio e per volontà della nazione

**RE D'ITALIA**

---

**Art. 1.**

È approvata a favore della Società anonima della strada ferrata centrale del Canavese la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a cavalli, sistema Lue, tra Settimo Torinese in diramazione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* e Rivarolo Canavese.

**Art. 2.**

La detta concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni espresse nella convenzione intesa addì 2 aprile 1862 tra il ministro dei lavori pubblici ed il rappresentante della Società anonima predetta.

**Convenzione per la concessione di una ferrovia a cavalli,  
sistema Luè, da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese.**

**ART. 1.**

La società anonima della strada ferrata centrale del Canavese, costituita con atto 11 agosto 1856, rogato Turvano, ed approvata con regio decreto 28 marzo 1857, si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo una ferrovia a cavalli, sistema Luè, tra Settimo Torinese in diramazione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* e Rivarolo Canavese transitando per i comuni di Volpiano, San Benigno, Bosconegro e Felletto, secondo i piani, profili e disegni firmati dall'ingegnere Ettore Tartara colla data del 15 novembre passato anno.

**ART. 2.**

Sarà lecito alla società, in occasione del tracciamento definitivo, d'introdurre, previo consenso del Ministero, modificazioni parziali nel limite di metri 500 dall'una e dall'altra parte della linea sovraindicata, come altresì di fare nell'esecuzione delle opere quelle variazioni che saranno consentite dal Ministero.

**ART. 3.**

Venendosi a riconoscere nel carreggio ordinario troppo incomodo lo scambio delle vetture nella tratta della strada nazionale di circa tre chilometri fra Felletto e Rivarolo, la di cui larghezza sarebbe ridotta a metri 4 90 collo stabilimento del binario della ferrovia, dovrà la società allargare a sue spese la stessa tratta di strada nazionale in modo da lasciare alla carreggiata della medesima quella larghezza che sarà riconosciuta sufficiente. Sarà a carico della società la conservazione delle opere d'arte esistenti sulle strade pubbliche per la parte ove ha sede la ferrovia sociale.

**ART. 4.**

Sarà obbligo della società di stabilire al ponte in legno sul torrente Malone, ove si concede di collocare il binario della ferrovia, un cantoniere fisso, incaricato specialmente di regolare il passaggio dei convogli e delle vetture sulla strada ordinaria.

**ART. 5.**

Relativamente ai lavori da eseguirsi in ampliamento della stazione di Settimo ed all'uso comune della tettoia nella medesima esistente, dovrà la società prendere gli opportuni concerti coll'amministrazione della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

**ART. 6.**

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi entro un mese dalla data della promulgazione della legge di concessione, e saranno condotti a modo che venga la strada aperta all'esercizio entro l'anno dalla data predetta.

## ART. 7.

Prima d'intraprendere i lavori la società, in aggiunta al deposito provvisorio di lire 20,000 già eseguito, come risulta dalla prodotta dichiarazione della Cassa dei depositi, numero 5071, in data del 50 passato marzo, dovrà depositare in numerario, in buoni del tesoro od in cartelle del debito pubblico al valore nominale la somma di lire 20,000.

## ART. 8.

Tale deposito di lire 40,000 verrà restituito in proporzione rateata di un quarto per ogni quarta parte eseguita delle opere e provviste calcolate secondo la perizia in lire 800,000. Però l'ultimo quarto non sarà pagato se non quando la strada ferrata sarà in tutta la sua estensione aperta all'esercizio e non si abbiano richiami per parte dei proprietari espropriati o danneggiati.

## ART. 9.

La concessione è fatta per anni novantanove, che avranno principio dal giorno dell'apertura dell'intera linea all'esercizio.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della legge 20 novembre 1859 viene fissato a cinque anni il periodo entro il quale dovrà la società ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui deve trovarsi alla scadenza della concessione.

## ART. 10.

Alla scadenza dei novantanove anni, alla qual epoca il Governo, a mente del citato articolo, sottentra al concessionario nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili e delle opere costituenti la ferrovia e loro dipendenze, la società sarà in obbligo di farne una assoluta cessione al Governo.

## ART. 11.

Per indennizzare la società delle spese che sarà per incontrare per la costruzione e per l'esercizio di questa strada ferrata essa avrà il diritto di riscuotere tasse per il trasporto dei viaggiatori e delle merci.

La tariffa per il trasporto dei viaggiatori non potrà eccedere per chilometro e per classe quella stabilita per le strade ferrate dello Stato, e le tariffe delle merci saranno precisamente uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie.

## ART. 12.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate dal Governo per le ferrovie da lui esercitate. Le spese accessorie poi verranno determinate a mente dell'articolo 254 della precitata legge.

## ART. 13.

Il numero delle corse ordinarie e giornaliere di andata e ritorno, ed il relativo orario, verranno stabiliti dal Ministero dei lavori pubblici sotto l'osservanza delle condizioni generali fissate all'articolo 241 di detta legge; si terrà particolare riguardo ai bisogni delle località a percorrersi ed alle coincidenze colla ferrovia *Vittorio Emanuele*.

ART. 14.

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

Rimane inoltre fatta facoltà alla società di occupare ed armare, previa sempre l'approvazione superiore, parte delle strade nazionali e comunali, non che dei ponti esistenti sulla linea, come pure di deviare e riunire strade laterali esistenti di qualunque sorta ove ciò sia necessario per giungere ad un medesimo passaggio attraverso alla ferrovia nei limiti dei piani approvati e della presente convenzione, e con che non si rechi pregiudizio al carreggio ordinario e siano indennizzati i terzi interessati a tenore della legge sulle espropriazioni.

ART. 15.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte con questa convenzione saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

ART. 16.

E concessa alla società l'introduzione nello Stato con franchigia di dazio o di qualsivoglia altro diritto del materiale fisso necessario all'armamento della strada, tenendo conto di quello che per avventura si fosse introdotto dalla società prima della promulgazione della legge di approvazione della presente.

Dovrà la società assoggettarsi a tutte le cautele che a tal riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 17.

Per il trasporto del detto materiale sulla ferrovia dello Stato la tassa sarà ridotta del 40 per cento sulla tariffa della classe cui appartiene.

ART. 18.

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 commissari del Governo, degli agenti della dogana e della forza pubblica, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite o di ricognizioni relative al servizio della ferrovia.

ART. 19.

Il sale, tabacchi ed altri generi di privativa dovranno

*Handwritten notes:*  
Michele  
L. J. ...  
G. ...  
D. ...  
L. ...

Michellini  
Scalini  
Ghuri  
Alfieri  
De'Alipini  
Ballanti

(420)

8  
trasportarsi sulla ferrovia a metà del prezzo portato dalla tariffa.

ART. 20.

Si eseguirà pure, colla riduzione dei tre quarti del prezzo delle piazze di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> 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 del materiale pel servizio militare.

Rimane espressamente convenuto che, occorrendo, verranno i trasporti, di cui in questo articolo, regolati in modo da non obbligare la società a corse speciali od alterare gli orari stabiliti. Essendo necessario però per il trasporto di truppa o materiale da guerra di richiedere anche nella loro totalità i veicoli e cavalli destinati al servizio ordinario, sarà la società obbligata ad ottemperare alle richieste del Governo, il quale, ove il creda, potrà anche valersi della ferrovia sociale con veicoli e cavalli propri.

ART. 21.

Tutte le spese di direzione, vigilanza, ricognizione e collaudo che occorrer possono durante la costruzione e l'esercizio della ferrovia saranno a carico della società. Il loro ammontare verrà fissato dal Ministero dei lavori pubblici, e sarà versato dalla società anticipatamente per trimestre nella cassa dello Stato.

ART. 22.

In caso di guerra guerreggiata locale o di altro straordinario evento per cui venga ordinata dal Governo l'interruzione del servizio con tagli della strada, distruzione dei ponti, rimozione dell'armatura od in qualunque altro modo sarà sopportata dal Governo medesimo la spesa relativa, ma la società non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad indennità per il sospeso esercizio.

Cessate le circostanze della interruzione, la strada ferata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

ART. 23.

Compiuta che sia la formazione del suolo stradale, prima di procedere all'armamento dell'intera linea, la Società è autorizzata ad armare un primo tronco tra Settimo Torinese e Volpiano o tra Felletto e Rivarolo per farlo percorrere cogli omnibus e coi carri ad esperimento dell'adottato sistema allo scopo di potere, in vista dei risultati che si otterranno, introdurre, se ne sarà il caso, quelle modificazioni che potranno giovare a meglio assicurare il servizio.

Potrà inoltre la predetta Società aprire tronchi parziali a misura che avrà compiuto i relativi lavori.

ART. 24.

Sia per le indicate parziali aperture al servizio; sia per lo attivamento dell'intera linea dovranno emanare speciali autorizzazioni del Ministero in dipendenza di apposite ispezioni

eseguite dalle persone tecniche che verranno all'uopo delegate.

9  
(420)

ART. 25.

Il Ministero, sentita la società concessionaria nelle sue osservazioni, determinerà il numero del personale, dei cavalli, dei veicoli, non che gli oggetti che dovranno indispensabilmente esser tenuti a disposizione per il regolare esercizio della linea.

ART. 26.

La Società dovrà, nell'ordinamento del personale non tecnico addetto all'esercizio della sua strada, avere per un quarto almeno impiegati tratti dagli ufficiali, sott'ufficiali e soldati in congedo definitivo, giubilazione o riforma, e ciò nel primo impianto del servizio; in progresso il numero degli impiegati da prendersi sulla predetta classe sarà della metà sul totale.

ART. 27.

Avrà la società il diritto di preferenza per il prolungamento della sua linea o per la congiunzione di essa con altre strade ferrate già esistenti, o che verranno costrutte, salvi i diritti ad altri competenti per anteriori concessioni.

ART. 28.

Il Governo si obbliga a non far concessione di altre ferrovie a cavalli parallele a quella di cui nella presente convenzione a distanza minore di tre chilometri, ma si riserva però il diritto di provvedere, secondo che verrà suggerito dall'interesse generale, sulle domande che potrebbero venire inoltrate per lo stabilimento d'altra linea da esercitarsi a locomotive parallela anche dentro l'indicato perimetro, o che attraversi in qualche punto quella della Società, anche trattandosi in questo caso di ferrovia a cavalli.

ART. 29.

Oltre le condizioni speciali imposte dalla presente convenzione saranno dalla società osservate le condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 novembre 1859, n° 3754, le di cui disposizioni sono estese a questa concessione in tutte quelle parti che possono essere applicabili.

ART. 30.

Insorgendo qualche difficoltà nella esecuzione di questa convenzione, la società dovrà rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici cui spetterà di decidere.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la società, le contestazioni verranno definite da arbitri. Ciascuna delle parti nominerà un arbitro e lo notificherà all'altra. Il terzo arbitro verrà nominato dal tribunale di Commercio di Torino. Essi arbitri pronuncieranno collegialmente ed il loro giudizio sarà inappellabile.

ART. 31.

La presente convenzione, firmata in doppio originale dal signor ministro dei lavori pubblici per parte del Governo, e dal signor cavaliere Giovanni Battista Barberis, presidente e

10

(420)

rappresentante della società anonima della strada ferrata del Canavese, non sarà nè definitiva nè valida se non dopo esser stata approvata per legge.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino, oggi due aprile mille ottocento sessantatrè.

Sottoscritti all'originale:

*Il ministro*

**L. F. MENABREA.**

**GIOVANNI BATTISTA BARBERIS.**

*Il capo di sezione*

**COBOEVICH.**



(Edunangan) Del 18 l. g. v. t.

652

Sufenti - Aenti - Sihat - Mandino - Farina -

Menatti - Macchi - Maffa -

*Relazioni*

SESSIONE 1861-1862

N° 420-A

## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**MAUTINO, MENOTTI, BERTI-PICHAT, SALARIS, FARINA, LEARDI,  
MACCHI, ROMEO PIETRO, MASSA**

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

*nella tornata del 9 aprile 1863*

**Costruzione ed esercizio di una strada ferrata a cavalli  
da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese.**

Tornata del 20 aprile 1863

SIGNORI! — Fu colla più grande compiacenza che la vostra Commissione si è accinta all'esame di questo progetto di legge per cui si vuole introdurre finalmente anco in Italia quel più facile e più economico sistema di ferrovie a cavalli che fa da gran tempo sì lodata prova presso altre nazioni, e particolarmente in Francia, in Inghilterra e nelle Americhe. Sono le ferrovie costrutte con questo sistema che, mettendo in comunicazione i più piccoli e più remoti centri dell'attività industriale e commerciale colle più grandi arterie del paese, varranno a diffondere gli elementi della prosperità, del progresso e della vita civile anche là dove non potrebbe essere sospinta la troppo dispendiosa locomotiva a vapore.

La vostra Commissione si compiacque altresì nello scorgere come la Società che si propone di costrurre ed esercitare la ferrovia a cavalli in questione, non abbia chiesto al Governo alcun concorso, o sussidio, e neppure alcuna garanzia d'interessi, accontentandosi delle facilitazioni consuete per l'in-

(420-A)

2

roduzione dall'estero e per il trasporto a prezzo ridotto sulle ferrovie dello Stato del materiale d'armamento, della dispensa di pagamento dei diritti di registro e della facoltà di stabilire per la lunghezza di tre chilometri su quel tratto di strada nazionale che va da Feletto a Rivarolo il binario della progettata ferrovia, accordando in compenso allo Stato alcune facilitazioni « in termini ancora più larghi di quelli finora consentiti da altre società », come sarebbero il servizio affatto gratuito di posta per le lettere ed i dispacci governativi sopra ogni punto della ferrovia, e per tutta la sua lunghezza; il trasporto pure gratuito dei commissarii di Governo, degli agenti di dogana e della forza pubblica, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite e ricognizioni relative al servizio della ferrovia (Vedi *Convenzione*, art. 18). Oltre di che la società si obbliga a trasportare a metà prezzo sulla ferrovia il sale, i tabacchi e gli altri oggetti di privativa (art. 19), ed a concedere la riduzione di ben tre quarti del prezzo per i posti di seconda e terza classe ai militari con armi e bagagli d'ordinanza, sia in corpo che individualmente, purchè muniti di apposito foglio di via (art. 20).

Si è detto che la società concessionaria chiede la facoltà di porre, per la lunghezza di circa tre chilometri, da Feletto a Rivarolo, il binario della progettata ferrovia sulla strada nazionale (art. 5). Ed a questo proposito la vostra Commissione vuole sia bene ed esplicitamente inteso che tale facoltà non abbia a concedersi se non a patto che il trasporto ordinario dei passeggeri, dei carri e delle vetture sulla strada nazionale non venga ad esserne menomamente pregiudicato, neppure nel mentre che la ferrovia s'andrà costruendo. Questo è un patto sul quale la vostra Commissione ritiene non si possa transigere.

Pareva a taluno che all'articolo 6 dovesse aggiungersi un'alea in cui fosse apertamente dichiarato che la società verrebbe a perdere ogni diritto, ove l'opera non fosse cominciata e compiuta entro i termini in detto articolo stabiliti. Ma si osservò essere superflua una tale dichiarazione nel testo medesimo della convenzione, e dover bastare ad ogni modo il cenno fattone nel presente rapporto; avvegnachè la convenzione sia un contratto bilaterale, che bastano a risolvere le norme già stabilite nei Codici ordinarii, ogniqualvolta l'una delle parti contraenti venga meno ai patti convenuti.

La Commissione non trovò abbastanza esatta la dizione dell'articolo 11, per la quale parve che diverse condizioni fossero fatte tra la tariffa per il trasporto dei viaggiatori e quella per il trasporto delle merci; mentre, per gli uni è detto che essa non potrà eccedere quella stabilita per le ferrovie dello Stato, e per le altre che sarà precisamente eguale; quasi che fosse vietato alla società concessionaria di trasportare anco le merci, come può le persone, a suo rischio e pericolo, ad un prezzo minore dello Stato. Al quale proposito ogni equivoco dev'essere rimosso. Deve restar inteso che,

ove alla società piacesse di trasportare anco le merci, come le persone, a qualunque minimo prezzo, sì il possa fare a suo rischio e pericolo. Che se la Commissione si astenne dal modificare in questo senso il testo dell'articolo, per non cagionare al cominciamento dei lavori un ritardo che sarebbe troppo pernicioso, intende però che sia tenuta nel debito conto questa esplicita dichiarazione del suo rapporto.

Nel secondo paragrafo dell'articolo 14 vien data facoltà alla società « di occupare ed armare parte delle strade nazionali e commerciali, non che dei ponti esistenti sulla linea, ecc., *previa l'approvazione superiore.* » Qui è da intendersi, senz'altro, che tale approvazione o consenso, che dir si voglia, deve ottenersi da tutti gl'interessati, e per conseguenza anco dai comuni. Sarebbe assurdo il pensare che la società potesse occupare o manomettere strade, ponti, passaggi di proprietà dei comuni, senza che i comuni stessi ne fossero avvertiti e contenti.

Tenuto conto di questi non gravi appunti, la vostra Commissione vi raccomanda di approvare colla massima sollecitudine il presente progetto di legge, per cui, senza alcun dispendio da parte del pubblico erario, una ferrovia a cavalli (ipposidira), costrutta secondo il nuovo sistema del signor Luè, percorrerà una linea di 22 chilometri, accelerando le comunicazioni, e moltiplicando i rapporti privati e civili di varii mandamenti, i quali comprendono 18 comuni, con una popolazione di ben 115,000 abitanti « in una zona che, oltre ai copiosi e svariati prodotti agricoli e minerali, oltre al numeroso bestiame che vi si alleva, oltre ai boscamani ed alle torbe, oltre alle derrate, ai latticini ed altri generi di consumo che in abbondanza provvede al mercato di Torino, va anche distinta per l'industria ed il commercio che considerevole alimento ricevono dai filatoi di seta, dalle concerie, dai molti opifici e dalle manifatture in cotone, ed infine per la estesa fabbricazione delle terraglie di Castellamonte, delle quali si approvvigiona gran parte dell'Italia settentrionale. »

Quanto al sistema dell'ingegnere Luè, che venne prescelto, la vostra Commissione vuole avvertirvi che, previo il parere favorevolissimo del Consiglio tecnico presso il Ministero dei lavori pubblici, esso ottenne dal Governo il privilegio, e che il giuri dell'esposizione di Firenze « resosi conto dei pregi non equivoci di cui abbonda, non ha dubitato di riconoscerlo meritevole di riguardo a preferenza di tutti gli altri fin qui immaginati; » ond'è che « unanime decretava il signor Luè sommamente degno dell'onore della medaglia, » come si legge nel rapporto del Consiglio dei giurati raccolti sotto la presidenza dell'illustre professore Vincenzo Amici.

La vostra Commissione si augura che l'esempio dato dai comuni che contribuirono a formare la società per la costruzione di questa ferrovia trovi pronti e numerosi imitatori.

MAURO MACCHI, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata a favore della Società anonima della strada ferrata centrale del Canavese la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a cavalli, ~~tra~~ tra Settimo Torinese in diramazione della strada ferrata Vittorio Emanuele e Rivarolo Canavese.

Art. 2.

La detta concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni espresse nella convenzione intesa addì 2 aprile 1862 tra il ministro dei lavori pubblici ed il rappresentante della Società anonima predetta, ~~ad occupazione dell'art. 11°~~

*al quale viene sostituito il*  
~~in cui si prescrive l'assunzione e l'adempimento del~~  
*modo seguente: nella tariffa per trasporto*  
*dei viaggiatori e delle merci sono potute*  
*occorrere per chilometro e per classe*  
*quelle stabilite per le strade ferrate*  
*dello Stato.*

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Identico al qui contro.~~

*Attesta del*

*Approvato nella tornata del 29 aprile 1865*

*Nell'at*

**PROPOSTA DEL MINISTERO**

**Convenzione per la concessione di una ferrovia a cavalli  
(sistema Luè) da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese.**

**ART. 1.**

La società anonima della strada ferrata centrale del Canavese, costituita con atto 11 agosto 1856, rogato Turvano, ed approvata con regio decreto 28 marzo 1857, si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo una ferrovia a cavalli, sistema Luè, tra Settimo Torinese in diramazione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* e Rivarolo Canavese transitando per i comuni di Volpiano, San Benigno, Bosconero e Feletto, secondo i piani, profili e disegni firmati dall'ingegnere Ettore Tartara colla data del 15 novembre passato anno.

**ART. 2.**

Sarà lecito alla società, in occasione del tracciamento definitivo, d'introdurre, previo consenso del Ministero, modificazioni parziali nel limite di metri 500 dall'una e dall'altra parte della linea sovraindicata, come altresì di fare nell'esecuzione delle opere quelle variazioni che saranno consentite dal Ministero.

**ART. 3.**

Venendosi a riconoscere nel carreggio ordinario troppo incomodo lo scambio delle vetture nella tratta della strada nazionale di circa tre chilometri tra Feletto e Rivarolo, la di cui larghezza sarebbe ridotta a metri 4 90 collo stabilimento del binario della ferrovia, dovrà la società allargare a sue spese la stessa tratta di strada nazionale in modo da lasciare alla carreggiata della medesima quella larghezza che sarà riconosciuta sufficiente. Sarà a carico della società la conservazione delle opere d'arte esistenti sulle strade pubbliche per la parte ove ha sede la ferrovia sociale.

**ART. 4.**

Sarà obbligo della società di stabilire al ponte in legno sul torrente Malone, ove si concede di collocare il binario della ferrovia, un cantoniere fisso, incaricato specialmente di regolare il passaggio dei convogli e delle vetture sulla strada ordinaria.

**ART. 5.**

Relativamente ai lavori da eseguirsi in ampliamento della stazione di Settimo ed all'uso comune della tettoia nella me-

**PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

~~Identica interamente alla qui contro.~~

desima esistente, dovrà la società prendere gli opportuni concerti coll'amministrazione della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

**ART. 6.**

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi entro un mese dalla data della promulgazione della legge di concessione, e saranno condotti a modo che venga la strada aperta all'esercizio entro l'anno dalla data predetta.

**ART. 7.**

Prima d'intraprendere i lavori, la società, in aggiunta al deposito provvisorio di lire 20,000 già eseguito, come risulta dalla prodotta dichiarazione della Cassa dei depositi, numero 3071, in data del 30 passato marzo, dovrà depositare in numerario o in buoni del tesoro od in cartelle del debito pubblico al valore nominale la somma di lire 20,000.

**ART. 8.**

Tale deposito di lire 40,000 verrà restituito in proporzione rateata di un quarto per ogni quarta parte eseguita delle opere e provviste calcolate secondo la perizia in lire 800,000. Però l'ultimo quarto non sarà pagato se non quando la strada ferrata sarà in tutta la sua estensione aperta all'esercizio e non si abbiano richiami per parte dei proprietari espropriati o danneggiati.

**ART. 9.**

La concessione è fatta per anni novantanove, che avranno principio dal giorno dell'apertura dell'intera linea all'esercizio.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della legge 20 novembre 1859 viene fissato a cinque anni il periodo entro il quale dovrà la società ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui deve trovarsi alla scadenza della concessione.

**ART. 10.**

Alla scadenza dei novantanove anni, alla qual epoca il Governo, a mente del citato articolo, sottentra al concessionario nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili e delle opere costituenti la ferrovia e loro dipendenze, la società sarà in obbligo di farne una assoluta cessione al Governo.

**ART. 11.**

Per indennizzare la società delle spese che sarà per incontrare per la costruzione e per l'esercizio di questa strada ferrata essa avrà il diritto di riscuotere tasse per il trasporto dei viaggiatori e delle merci.

La tariffa per il trasporto dei viaggiatori non potrà eccedere per chilometro e per classe quella stabilita per le strade ferrate dello Stato, e le tariffe delle merci saranno precisamente uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie.

**ART. 12.**

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate dal Governo per le ferrovie da lui esercitate. Le spese accessorie poi verranno determinate a mente dell'articolo 234 della precitata legge.

*F. de Jelle*

*(sempre cancellato)*

#### ART. 13.

Il numero delle corse ordinarie e giornaliere di andata e ritorno, ed il relativo orario, verranno stabiliti dal Ministero dei lavori pubblici sotto l'osservanza delle condizioni generali fissate all'articolo 241 di detta legge; si terrà particolare riguardo ai bisogni delle località a percorrersi ed alle coincidenze colla ferrovia *Vittorio Emanuele*.

#### ART. 14.

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

Rimane inoltre fatta facoltà alla società di occupare ed armare, previa sempre l'approvazione superiore, parte delle strade nazionali e comunali, non che dei ponti esistenti sulla linea, come pure di deviare e riunire strade laterali esistenti di qualunque sorta ove ciò sia necessario per giungere ad un medesimo passaggio attraverso alla ferrovia nei limiti dei piani approvati e della presente convenzione, e con che non si rechi pregiudizio al carreggio ordinario e siano indenizzati i terzi interessati a tenore della legge sulle espropriazioni.

#### ART. 15.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte con questa convenzione saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

#### ART. 16.

È concessa alla società l'introduzione nello Stato con franchigia di dazio o di qualsivoglia altro diritto del materiale fisso necessario all'armamento della strada, tenendo conto di quello che per avventura si fosse introdotto dalla società prima della promulgazione della legge di approvazione della presente.

Dovrà la società assoggettarsi a tutte le cautele che a tal riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

#### ART. 17.

Per il trasporto del detto materiale sulla ferrovia dello Stato la tassa sarà ridotta del 40 per cento sulla tariffa della classe cui appartiene.

#### ART. 18.

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 e della forza pubblica, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite o di ricognizioni relative al servizio della ferrovia.

**ART. 19.**

Il sale, i tabacchi ed altri generi di privativa dovranno trasportarsi sulla ferrovia a metà del prezzo portato dalla tariffa.

**ART. 20.**

Si eseguirà pure, colla riduzione dei tre quarti del prezzo delle piazze di 2<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> 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 del materiale pel servizio militare.

Rimane espressamente convenuto che, occorrendo, verranno i trasporti, di cui in questo articolo, regolati in modo da non obbligare la società a corse speciali od alterare gli orari stabiliti. Essendo necessario però per il trasporto di truppa o materiale da guerra di richiedere anche nella loro totalità i veicoli e cavalli destinati al servizio ordinario, sarà la società obbligata ad ottemperare alle richieste del Governo, il quale, ove il creda, potrà anche valersi della ferrovia sociale con veicoli e cavalli propri.

**ART. 21.**

Tutte le spese di direzione, vigilanza, ricognizione e collaudo che occorrer possono durante la costruzione e l'esercizio della ferrovia saranno a carico della società. Il loro ammontare verrà fissato dal Ministero dei lavori pubblici, e sarà versato dalla società anticipatamente per trimestre nella cassa dello Stato.

**ART. 22.**

In caso di guerra guerreggiata locale o di altro straordinario evento per cui venga ordinata dal Governo l'interruzione del servizio con tagli della strada, distruzione dei ponti, rimozione dell'armatura, od in qualunque altro modo, sarà sopportata dal Governo medesimo la spesa relativa, ma la società non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad indennità per il sospeso esercizio.

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

**ART. 23.**

Compiuta che sia la formazione del suolo stradale, prima di procedere all'armamento dell'intera linea, la Società è autorizzata ad armare un primo tronco tra Settimo Torinese e Velpiano o tra Feletto e Rivarolo per farlo percorrere cogli omnibus e coi carri ad esperimento dell'adottato sistema allo scopo di potere, in vista dei risultati che si otterranno, introdurre, se ne sarà il caso, quelle modificazioni che potranno giovare a meglio assicurare il servizio.

Potrà inoltre la predetta Società aprire tronchi parziali a misura che avrà compinto i relativi lavori.

**ART. 24.**

Sia per le indicate parziali aperture al servizio, sia per lo attivamento dell'intera linea dovranno emanare speciali autorizzazioni del Ministero in dipendenza di apposite ispezioni eseguite dalle persone tecniche che verranno all'uopo delegate.

**ART. 25.**

Il Ministero, sentita la società concessionaria nelle sue osservazioni, determinerà il numero del personale, dei cavalli, dei veicoli, non che gli oggetti che dovranno indispensabilmente esser tenuti a disposizione per il regolare esercizio della linea.

**ART. 26.**

La Società dovrà, nell'ordinamento del personale non tecnico addetto all'esercizio della sua strada, avere per un quarto almeno impiegati tratti dagli ufficiali, sott'ufficiali e soldati in congedo definitivo, giubilazione o riforma, e ciò nel primo impianto del servizio; in progresso il numero degli impiegati da prendersi sulla predetta classe sarà della metà sul totale.

**ART. 27.**

Avrà la società il diritto di preferenza per il prolungamento della sua linea o per la congiunzione di essa con altre strade ferrate già esistenti, o che verranno costrutte, salvi i diritti ad altri competenti per anteriori concessioni.

**ART. 28.**

Il Governo si obbliga a non far concessione di altre ferrovie a cavalli parallele a quella di cui nella presente convenzione a distanza minore di tre chilometri, ma si riserva però il diritto di provvedere, secondo che verrà suggerito dall'interesse generale, sulle domande che potrebbero venire inoltrate per lo stabilimento d'altra linea da esercitarsi a locomotive, parallela anche dentro l'indicato perimetro, o che attraversi in qualche punto quella della Società, anche trattandosi in questo caso di ferrovia a cavalli.

**ART. 29.**

Oltre le condizioni speciali imposte dalla presente convenzione saranno dalla società osservate le condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 novembre 1859, n° 3754, le di cui disposizioni sono estese a questa concessione in tutte quelle parti che possono essere applicabili.

**ART. 30.**

Insorgendo qualche difficoltà nella esecuzione di questa convenzione, la società dovrà rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici cui spetterà di decidere.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la società, le contestazioni verranno definite da arbitri. Ciascuna delle parti nominerà un arbitro e lo notificherà all'altra. Il terzo arbitro verrà nominato dal Tribunale di commercio di Torino. Essi

arbitri pronuncieranno collegialmente, ed il loro giudizio sarà inappellabile.

**Art. 31.**

La presente convenzione, firmata in doppio originale dal signor ministro dei lavori pubblici per parte del Governo, e dal signor cavaliere Giovanni Battista Barberis, presidente e rappresentante della Società anonima della strada ferrata del Canavese, non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo essere stata approvata per legge.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino, oggi due aprile mille ottocentosessantatré.

**Sottoscritti all'originale:**

*Il ministro*

**L. F. MENABREA.**

**GIOVANNI BATTISTA BARBERIS.**

*Il capo di sezione*

**COBOEVICH.**

650

Vittorio Emanuele II. euen #

Art. 1.

È approvato a favore della Società anonima dello Stato  
ferroviario centrale del Canavese la concessione per la costruzione  
e l'esercizio di una ferrovia a cavalli, sistema Lue, tra  
Settuno Torinese in diramazione dello Stato ferreo Vittorio  
Emanuel e Rivarolo Canavese

Art. 2.

La detta concessione è fatta sotto l'operanza delle condizioni  
espresse nella convenzione d'interesa add. 2 aprile 1862 tra il  
Ministro dei Lavori pubblici ed il rappresentante della Società  
anonima predetta.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento un progetto di legge per l'approvazione della convenzione firmata nel 2. Corrente colla Società anonima della ferrovia del Canavese per la costruzione ed esercizio di una strada ferrata a cavalli da Settimo Torinese a Rivarolo.

Dato a Torino addì 4 Aprile 1863.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*