

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1863.

*Proposta di Legge <sup>N.º</sup> presentata nella tornata del 29. Maggio 1863.  
dal Ministro Di Lavori Pubbli.*

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1º

» 2º

» 3º

» 4º

» 5º

» 6º

» 7º

» 8º

» 9º

Relatore

Adottata nella tornata del

186

Relazione  
al  
Parlamento

---

Signori

Supplimento alla Società  
della Ferrovia  
di  
Tornavento

---

Quel tratto del Ticino che sboc-  
cando dal Lago Maggiore presso Sesto-Calende  
e correndo a Tornavento va a raggiungere  
il naviglio che mette a Milano e da Milano  
per Pavia al Po riesce per le rapidissime sue  
correnti d'una navigazione oltre ogni dire  
malagevole e pericolosa. Le molte barche  
che dal Verbanò recano alla Bassa Lombardia  
ed alla Italia Centrale carbone, coke, gra-  
niti, marmi, legnami d'opera o da fuoco e  
ritornando vuote a Tornavento per risalire al  
Lago, dovevano per l'addietro essere tratte a  
ritroso del fiume a forza di cavalli e d'uomini  
ai quali rendevasi necessario di durare immani  
fati che non di raro accompagnate da catastro-  
fi specialmente nel caso di piene che trascina-  
vano talora cavalli ed uomini nel fiume.

Per toglier di mezzo sì grandi incon-  
venienti, una Società anonima autorizzata  
dal Governo Austriaco fin dal 1850 e costituita  
sì nel 1856 pigliavasi l'apunto di costruire

parallela al fiume una strada a ruotaie di ferro, essenzialmente destinata al rimorchio a tiro di cavalli delle barche che pel tratto sovra accennato debbono risalire il Ticino per rimettersi nel Lago.

L'opera riusciva con rara perfezione, compiuta. Le barche sollevate dall'alveo di apposita darsena a Tornavento vengono, mediante ingegnosi meccanismi, adagiare su carri di speciale costruzione, e quindi senza scosse o danni di sorta agevolmente trasportate fino a Sesto e quindi opportunamente calate nelle acque del Lago.

Se non che la Società che avea dapprima commisurato il suo capitale alla spesa presunta di un milione e mezzo, ebbe ben presto ad accorgersi che la spesa effettiva doveva quasi del doppio eccedere le previsioni. Ciò proveniva dalla necessità emersa nella pratica attuazione del progetto di introdurre in questo parecchie costose innovazioni e così anco dalla speciale circostanza che il Governo Austriaco erasi rifiutato a dichiarare d'utilità pubblica

l'opera in discorso, per il che fu giuova forza alla Società di pagare ad alti prezzi una parte dei terreni necessari alla ferrovia, ed inoltre a soddisfare al pagamento integrale dei diritti sui materiali introdotti dall'estero per i quali fu invece costante uso del nostro Governo di concedere completa esenzione. Un prestito di  $\text{L} 900/\text{m}$  contratto dalla Società emesso al  $70$  per  $\%$  e che produsse lire  $630/\text{m}$  non poté saldare ogni suo debito, per cui, a cose compiute, rimase adesso il carico di circa  $\text{L} 360,000$ , e per il conseguimento di questa somma venne da alcuni creditori oppignorato con tutti i suoi avensorj, la strada.

Né poté la Società saldare quei debiti coi proventi della ferrovia aperta nel 1859 all'esercizio, conciossiachè nel decorso degli anni 59. e 60 il commercio era per le note vicende caduto molto in basso e al tutto svigorito e la riluttanza che nei primordj d'un'impresa si manifesta talora per valersi di nuovi sistemi sebbene utili smettendo inveterate abitudini rendeva quei proventi bene scarsi e non adeguati al bisogno.

La Società pertanto versa di presente in tristissime condizioni economiche e trovasi sul punto di abbandonare l'assunto esercizio. Se non che confidando essa di potersi rialzare e ripigliare forze quando le fossero dati i mezzi di saldare le sue attuali passività, fecesi a porgere calde istanze al Governo per essere in alcun modo dal medesimo sovvenuta.

Prima di avventurarsi ad una domanda che avuto riguardo alle strettezze del Bilancio avrebbe imposto allo Stato un carico non lieve, volle il Referente colla possibile certezza chiarire quali vantaggi potesse lo Stato ripromettersi dall'opera in discorso, e se col sussidio che le elargisse il Governo possa poi la Società, saldare le partite a suo carico, sostenersi in avvenire coi propri mezzi.

Le informazioni assunte da uomini dell'arte e dalle Autorità locali, i dati forniti dal Consiglio d'Amministrazione della Società ed i calcoli che istituite sono ben tali da persuadere che lo Stato, sov-

venendo l'Impresa, non sia per isperare la  
somma concessale.

Diffatti la solidità della strada ed  
il magistero singolare dei meccanismi che  
lor servono, lo scopo umanitario ed economico rag-  
giunto, quello cioè di risparmiare delle  
vite d'uomini e d'animali, e gli uni e gli  
altri sottrarre ad eccessive fatiche che hanno  
per conseguenza un precoce deperimento,  
la rapidità che si ottiene nei viaggi delle  
barche e la conseguente maggiore attività del  
commercio, sono circostanze tutte che militano  
efficacemente in favore di quella domanda.  
Ma deesi a queste aggiungere una conside-  
razione di molto peso e tale da far dileguare  
ogni dubbio sui vantaggi dell'opera, ed è, che  
mantenendosi in esercizio quella ferrovia  
lo stato potrà risparmiare la spesa non  
lieve della sistemazione che rendesi ormai  
necessaria di alcune tratte della strada  
alzaja costrutta lungo il Ticino serviente  
esclusivamente pel rimorchio ascendente  
delle barche, e risparmia pure la spesa  
del successivo mantenimento di essa.

Risulta al Referente che per la siste-  
mazione richiederebbesi la spesa approssimativa

di L. 414,700, e che la manutenzione annuale della via alzaja importerebbe la somma di L. 5596. 25.

Ora l'una e l'altra spesa può essere risparmiata quando sia attuato un ben ordinato servizio di trasporto delle barche sulla strada ferrata, la quale verrebbe a rendere quasi inutile la via del fiume pel movimento ascendente delle barche.

Per ciò poi che s'attiene alla sicurezza che possa la Società in avvenire, e mediante la sovvenzione del Governo provvedere a tutte le spese dell'esercizio della sua ferrovia se ne può attingere la confortante fiducia nello esame di alcuni specchi dei dispendi e proventi futuri che il Consiglio d'amministrazione presentò a corredo delle sue istanze. Da essi risulta che fra non molti anni, e quando abbiano preso pieno sviluppo le molteplici costruzioni appena iniziate in Milano e nella Lombardia, possa la Società contare su di un prodotto netto del 4 e 1/2 per 100 detratte cioè dai proventi le spese di esercizio, quelle del servizio, degl'interessi e dell'ammortizzazione dei capitali imprestatile.

In una ipotesi meno favorevole e per gli anni che devono succedere immediatamente a questo, emerge da calcoli assai ragionati che il dividendo per gli azionisti non avrebbe ad essere che assai tenue e quasi nullo, ma che i proventi della strada sarebbero pur sempre bastanti a supplire tutte le spese di cui è sopra discorso.

Per tutte queste considerazioni il Referente d'accordo coi suoi Colleghi Ministri dell'Agricoltura e Commercio e delle Finanze è venuto nel divisamento di proporre alla vostra sanzione un progetto di Legge col quale intenderebbe concedere alla Società della ferrovia di Torino un sussidio di L. 360,000. —

Volendo conciliare colle condizioni della pubblica finanza e riguardi di cui la Società pred. si riconosce meritevole, la sovvenzione proposta verrebbe pagata in una sola volta appena emanata la legge. Durante cinque anni dalla data della corrisponsione del sussidio

---

andrebbe la Società immune dal pagamento  
di ogni qualunque interesse; ma però trator  
so il quinquennio correrrebbe alla medesima  
l'obbligo di rimborsare ratealmente la Cassa  
dello Stato in modo da portar interamente al  
coperto entro il termine non maggiore d'anni  
25.

Al meglio tutelare l'interesse  
che ha il Governo di ottenere che la siste-  
mazione ed l'esercizio della ferrovia di cui  
trattasi segua regolarmente nello inten-  
dimento di apicurare l'esonerazione  
dalle spese della Strada Alzaja, si è cre-  
duto necessario di stabilire che al Governo  
medesimo ha riservata una efficace  
sorveglianza sulla amministrazione so-  
ciale col mezzo di un Commissario che ver-  
rebbe retribuito però coi fondi della Società.

È lieto poi il Referente di richiamare  
alla Camera che già le si offre occasione di  
pronunciarsi nel modo il più esplicito a fa-  
vore dell'Impresa della quale si tratta allor-  
quando la di Lei Amministrazione colla Re-  
lazione N° 6671. chiedeva che la Società fos-  
se dispensata dal pagamento della somma  
che era dovuta al Governo Austriaco di

L. 51018.25, importo della metà di un residuo  
dazio d'entrata delle rotaje che servirono  
ad armare la ferrovia. Nella tornata del  
22 Giugno 1860 la Camera approvando  
le conclusioni della Commissione delle Pe-  
tizioni deliberò rinviare quella Petizione  
al Ministro delle Finanze, „perchè attese  
„le esecrionali condizioni in cui versava la  
„Società esaminasse se fosse il caso di un  
„provvedimento anche legislativo ad lei fa-  
„vore, e nei considerando accennava: appunto  
allo Stato finanziario della Società, ed all'alta  
di lei benemerenza per i pericoli che rimuoveva  
sulle rive del Ticino e per i vantaggi che reca-  
va al commercio reso più agevole e spedito  
per l'alta e la media Italia. E si accennava  
pure al fatto che la Società già avendo pa-  
gato la metà del dazio d'entrata delle  
rotaje aveva soddisfatto ancor più che ora  
non pagherebbe per la introduzione delle  
medesime. Ora il Referente d'accordo col suo  
Collega Ministro delle Finanze nel pro-  
porre il condono alla Società di Torrnavento  
del suindicato residuo dazio, ed adempiendo  
così al voto già espresso dalla Camera aggiun-

gerà soltanto o piuttosto richiama l'altra  
considerazione già fatta che, cioè, fu costante  
la pratica del nostro Stato di concedere alle  
Società di Strade ferrate non solo una par-  
ziale ma una completa esenzione dal dazio  
d'entrata delle ruote e degli altri mate-  
riali ad esse inservienti.

Con la più profonda convinzione  
quindi e di pieno accordo, ripetesì, coi Mi-  
nistri delle Finanze e di Agricoltura e Com-  
mercio ha il Referente l'onore di proporre  
all'approvazione della Camera il seguente

## Progetto di Legge.

N. L. II. etc.

Sulla proposizione dei nostri Mi-  
nistri Segretarij di Stato per i Lavori pub-  
blici per le Finanze e per l'Agricoltura  
e Commercio

Abbiamo decretato e decretiamo  
quanto segue:

Art. 1<sup>mo</sup>

È assolta la Società della Ferrovia  
pel rimorchio delle barche da Tornavento  
a Sesto-Catende dal pagamento di L. 51018.25  
che era da essa dovute alle  
Finanze Austriache per residuo importo del  
dazio d'entrata delle ruotaje che servirono  
ad armare la detta ferrovia.

Art. 2<sup>o</sup>

È accordata a titolo di sovvenzione  
e sotto l'obbligo di rimborso allo Stato entro  
il termine non maggiore di anni. Trenta dalla  
data del pagamento la somma di Lire 360/  
mila alla Società di cui nel preced. articolo.  
Questa somma verrà stanziata nel bilancio del  
Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1862  
in apposito <sup>Capitolo</sup> ~~articolo~~ categoria sotto la designazione =  
Sussidio alla Società della Ferrovia pel  
rimorchio delle barche da Tornavento a  
Sesto Catende.

Art. 3<sup>o</sup>

Un Commisario Governativo invigilerà  
sull'Amministrazione Sociale con determinate  
attribuzioni.

L'importare della spesa di questa  
sorveglianza sarà annualmente rimborsata  
dalla Società.

I nostri Ministri Segretarij di  
Stato per i Lavori pubblici, per le Finanze  
~~per le Finanze e per i Lavori pubblici~~  
~~sono incaricati per ciò che rispettiva-~~  
mente li riguarda, della esecuzione del-  
la presente legge.

N.º 239.

Progetto di legge presentato alla Camera  
del Ministero dei lavori pubblici  
/Repetit/

Subsidio alla Società della  
Ferrovia di Torruente - Bilancio  
1862. del Ministero dei lavori pubblici

---

Tramite del R. Aprile 1862.

**CAMERA DEI DEPUTATI****PROGETTO DI LEGGE****presentato dal ministro dei lavori pubblici****(DEPRETIS)**

nella tornata del 12 aprile 1862

**Sussidio alla società della ferrovia di Tornavento — Bilancio  
1862 del Ministero dei lavori pubblici.****SIGNORI,**

Quel tratto del Ticino che sboccando dal lago Maggiore presso Sesto-Calende e correndo a Tornavento va a raggiungere il Naviglio che mette a Milano e da Milano per Pavia al Po riesce, per le rapidissime sue correnti, d'una navigazione oltre ogni dire malagevole e pericolosa. Le molte barche che dal Verbanò recano alla bassa Lombardia ed all'Italia centrale carbone, calce, graniti, marmi, legnami d'opera o da fuoco, ecc., ritornando vuote a Tornavento per risalire al lago, dovevano per l'addietro essere tratte a ritroso del fiume a forza di cavalli e d'uomini, ai quali rendevasi necessario di durare immani fatiche non di rado accompagnate da catastrofi, specialmente nel caso di piene che trascinavano talora cavalli ed uomini nel fiume.

Per togliere di mezzo ai grandi inconvenienti, una Società anonima autorizzata dal Governo austriaco fin dal 1850, e costituitasi nel 1856, pigliavasi l'assunto di costruire parallela al fiume una strada a ruotaie di ferro, essenzialmente destinata al rimorchio a tiro di cavalli delle barche che pel tratto sovra accennato debbono risalire il Ticino per rimettersi nel lago.

L'opera riusciva con rara perfezione compiuta. Le barche sollevate dall'alveo di apposita darsena a Tornavento ven-

(239)

gono, mediante ingegnosi meccanismi, adagate su carri di speciale costruzione, e quindi senza scosse o danni di sorta, agevolmente trasportate fino a Sesto e quivi opportunamente calate nelle acque del lago.

Se non che la Società che aveva dapprima commisurato il suo capitale alla spesa presunta di un milione e mezzo, ebbe ben presto ad accorgersi che la spesa effettiva doveva quasi del doppio eccedere le previsioni. Ciò proveniva dalla necessità emersa nella pratica attuazione del progetto di introdurre in questo parecchie costose innovazioni e così anche dalla speciale circostanza che il Governo austriaco erasi rifiutato a dichiarare d'utilità pubblica l'opera in discorso, per il che fu giocoforza alla Società di pagare a dalti prezzi una parte di terreni necessari alla ferrovia, ed inoltre a soddisfare al pagamento integrale dei diritti sui materiali introdotti dall'estero per i quali fu invece costante uso del nostro Governo di concedere completa esenzione. Un prestito di lire 900,000 contratto dalla Società, emesso al 70 per cento, e che produsse lire 650,000, non poté saldare ogni suo debito, per cui, a cose compiute, rimase ad essa il carico di circa lire 360,000, e per il conseguimento di questa somma venne da alcuni creditori oppignorata con tutti i suoi accessori la strada.

Né poté la Società saldare quei debiti coi proventi della ferrovia aperta nel 1859 all'esercizio; conciossiachè nel decorso degli anni 1859 e 1860 il commercio era per le note vicende caduto molto in basso e al tutto syigorito, e la riluttanza, che nei primordi di un'impresa si manifesta talora per valersi di nuovi sistemi, sebbene utili, smettendo inveterate abitudini, rendeva quei proventi bene scarsi e non adeguati al bisogno.

La Società pertanto versa di presente in tristissime condizioni economiche e trovasi sul punto di abbandonare l'assunto esercizio. Se non che confidando essa di potersi rialzare e ripigliare forze, quando le fossero dati i mezzi di saldare le sue attuali passività, fecesi a porgere calde istanze al Governo per essere in alcun modo dal medesimo sovvenuta.

Prima di accondiscendere ad una domanda che, avuto riguardo alle strettezze del bilancio, avrebbe imposto allo Stato un carico non lieve, volle il referente colla possibile certezza chiarire quali vantaggi possa lo Stato ripromettersi dall'opera in discorso, e se col sussidio che le elargisce il Governo possa poi la Società, saldate le partite a suo carico, sostenersi in avvenire coi propri mezzi.

Le informazioni assunte da uomini dell'arte e dalle autorità locali, i dati forniti dal Consiglio d'amministrazione della società ed i calcoli che istituisce, sono ben tali da persuadere che lo Stato, sovvenendo l'impresa, non sia per isprecare la somma concessale.

Diffatti la solidità della strada ed il magistero singolare

dei meccanismi che la servono, lo scopo umanitario ed economico raggiunto, quello cioè di risparmiare delle vite d'uomini e d'animali, e gli uni e gli altri sottrarre ad eccessive fatiche che hanno per conseguenza un precoce deperimento, la rapidità che si ottiene nei viaggi delle barche e la conseguente maggiore attività del commercio, sono circostanze tutte che militano efficacemente in favore di quella domanda. Ma deesi a questi aggiungere una considerazione di molto peso e tale da far dileguare ogni dubbio sui vantaggi dell'opera, ed è che mantenendosi in esercizio quella ferrovia lo Stato potrà risparmiare la spesa non lieve della sistemazione che rendesi omai necessaria di alcune tratte della strada alzaia costrutta lungo il Ticino serviente esclusivamente pel rimorchio ascendente delle barche, e risparmia pure la spesa del successivo mantenimento di essa.

Risulta al referente che per la sistemazione richiederebbesi la spesa approssimativa di lire 444,700, e che la manutenzione annuale della via alzaia importerebbe la somma di lire 5,596,25.

Ora l'una e l'altra spesa può esser risparmiata quando sia attuato un ben ordinato servizio di trasporto delle barche sulla strada ferrata, la quale verrebbe a rendere quasi inutile la via del fiume pel movimento ascendente delle barche.

Per ciò poi che s'attiene alla sicurezza che possa la Società in avvenire, e mediante la sovvenzione del Governo provvedere a tutte le spese dell'esercizio della sua ferrovia, se ne può attingere la confortante fiducia nello esame di alcuni specchi dei dispendi e proventi futuri che il Consiglio d'amministrazione presentò a corredo delle sue istanze. Da essi risulta che fra non molti anni, e quando abbiano preso pieno sviluppo le molteplici costruzioni appena iniziate in Milano e nella Lombardia, possa la società contare su di un prodotto netto del 4 e 1/2 per cento, detratte cioè dai proventi le spese di esercizio, quelle del servizio, degli interessi e della ammortizzazione dei capitali imprestatile.

In una ipotesi meno favorevole e per gli anni che devono succedere immediatamente a questo, emerge da calcoli assai ragionati che il dividendo per gli azionisti non avrebbe ad essere che assai tenue e quasi nullo, ma che i proventi della strada sarebbero pur sempre bastanti a supplire tutte le spese di cui è sopra discorso.

Per tutte queste considerazioni il referente d'accordo coi suoi colleghi ministri dell'agricoltura e commercio, e delle finanze, è venuto nel divisamento di proporre alla vostra sanzione un progetto di legge col quale intenderebbe concedere alla società della ferrovia di Tornavento un sussidio di lire 560,000.

Volendo conciliare collé condizioni della pubblica finanza i riguardi di cui la società predetta si riconosce meritevole, la sovvenzione proposta verrebbe pagata in una sol volta appena emanata la legge. Durante cinque anni dalla data della corrisponsione del sussidio andrebbe la società immune dal

pagamento di ogni qualunque interesse; ma però trascorso il quinquennio correrebbe alla medesima l'obbligo di rimborsare rateatamente la cassa dello Stato in modo da porla interamente al coperto entro il termine non maggiore di anni 25.

A meglio tutelare l'interesse che ha il Governo di ottenere che la sistemazione e l'esercizio della ferrovia di cui trattasi segua regolarmente, nello intendimento di assicurare la esonerazione dalle spese della strada alzata, si è creduto necessario di stabilire che al Governo medesimo sia riservata una efficace sorveglianza sull'amministrazione sociale col mezzo di un commissario che verrebbe retribuito però coi fondi della società.

È lieto poi il referente di richiamare alla Camera che già le si offrì occasione di pronunciarsi nel modo il più esplicito a favore dell'impresa della quale si tratta allorchando la di lei amministrazione colla petizione, numero 6671, chiedeva che la società fosse dispensata dal pagamento della somma che era dovuta al Governo austriaco di lire 51,018 25, importo della metà di un residuo dazio d'entrata delle rotaie che servirono ad armare la ferrovia. Nella tornata del 22 giugno 1860 la Camera, approvando le conclusioni della Commissione delle petizioni, deliberò rinviare quella petizione al ministro delle finanze « perchè, attese le eccezionali condizioni in cui versava la società, esaminasse se fosse il caso di un provvedimento anche legislativo a di lei favore, » e nei *considerando* accennavasi appunto allo stato finanziario della società, ed all'alta di lei benemerenzza per pericoli che rimuoveva sulle rive del Ticino e per vantaggi che recava al commercio reso più agevole e spedito fra l'alta e la media Italia. E si accennava pure al fatto che la società già avendo pagato la metà del dazio d'entrata delle ruotaie aveva soddisfatto ancor più che ora non pagherebbe per la introduzione delle medesime. Ora il referente d'accordo col suo collega ministro delle finanze nel proporre il condono alla società di Tornavento del suindicato residuo dazio, ed adempiendo così al voto già espresso dalla Camera, aggiungerà soltanto o piuttosto richiamerà l'altra considerazione già fatta che, cioè, fu costante la pratica del nostro Stato di concedere alle società di strade ferrate non solo una parziale, ma la completa esenzione dal dazio d'entrata delle ruotaie e degli altri materiali ad esse inservienti.

Colla più profonda convinzione quindi e di pieno accordo, ripetesi, coi ministri delle finanze e di agricoltura e commercio, ha il referente l'onore di proporre all'approvazione della Camera il seguente progetto di legge.

331

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

È assolta la Società della ferrovia pel rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto-Calende dal pagamento di austriache lire 51.018 25, che erano da essa dovute alle finanze austriache per residuo importo del dazio d'entrata delle ruotaie che servirono ad armare la detta ferrovia.

Art. 2.

È accordata a titolo di sovvenzione e sotto l'obbligo di rimborso allo Stato entro il termine non maggiore di anni trenta dalla data del pagamento la somma di lire 360,000 alla società di cui nel precedente articolo. Questa somma verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1862 in apposito capitolo sotto la designazione: Sussidio alla società della ferrovia pel rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto-Calende.

Art. 3.

Un commissario governativo invigilerà sull'amministrazione sociale con determinate attribuzioni.

Lo importare della spesa di questa sorveglianza sarà annualmente rimborsata dalla società.

*La costituzione della  
somma contemplata in questo  
articolo non che il pagamento dei relativi  
interessi saranno ipotecariamente garantiti  
sulle ferrovie e sul relativo capitale  
d'esercizio, sottoposto al  
Stato  
altrimenti nella ragione ipotecaria  
dei crediti offerti in d'ella.*

*Progetto alla Commissione*

*Come conto*

*2*  
È accordata a titolo di sovvenzione la somma  
N. 360000. alla detta Società, la quale  
dovrà, a cominciare non più tardi di  
un quinquennio dalla data della pubblica  
votazione della presente legge corrispondere  
allo Stato gli <sup>annui</sup> <sup>del cinque per cento</sup> ~~interessi~~ <sup>effettivi</sup> sul  
quota di ammortamento che il detto  
capitale abbia ad essere automaticamente  
restituato non più tardi di anni ventiquattro

*3*  
La detta somma verrà stanziata nel bilancio  
del Ministero dei lavori pubblici per  
l'esercizio 1862 in apposito capitolo sotto  
la designazione: Sussidio alla Società

Della ferrovia per il mercato delle Banche  
2. Fornitura a tutto Calende

4

Il Comitato direttivo incaricava che tutto  
l'ammontare totale quanto l'importo  
della ferrovia procedano regolarmente  
La importo della spesa di questa  
sorveglianza] un annualmente rimborso  
dalla società.

N° 239. A

Relazione

Panni, Pospente, Cavallini

Catagnuola, Massarone, Mondette,

Menotte, Penacina, Petelli

Truata del 19. luglio 1862

Signori

Quantunque nelle strette in cui versano  
 le nostre finanze siano sempre pre-  
 senti le economie anche di somme  
 non rilevanti, quale appunto è  
 quella che si viene dal Ministero  
 proposta sovvenirsi alla Società  
 della Sudaferma pel rimborso  
 delle banche da Tornavato a Soto  
 Calude, pure la vostra Commissione  
 ancor più della ~~giusta~~ misura  
 della somma si è preoccupata  
 della maniera, cioè; dal partito  
 se il ~~Stato~~ sia veramente quali-  
 ficato perche lo Stato venir  
 debba in aiuto con una provvi-  
 sione alla detta Società, questo  
 che la Commissione ha trovato  
 tutta maggior ragione di angus-  
 tamente volgere ed approfondire  
 in quanto che uno ~~Stato~~  
~~Stato~~ ha respinto il progetto di  
 legge. ~~perche appunto un~~  
 Stato che nelle angustie delle nostre  
 Finanze si dovesse venire in aiuto  
 di una Società privata perche ha  
 fatto male i suoi affari ed il cui  
 scopo non è di tale pubblico interesse  
 da soffrire alcun sacrificio  
 all' erario.

Il cui commissario per  
 incarico del suo  
 ufficio.

Il governo si presentava alla vostra  
Commissione sotto molteplici aspetti.  
È donna veramente di pubblica utilità la  
stada ferrata, sulla quale viene praticato  
tutto il rimorchio delle banche da  
Tornavento al Lago Maggiore?

La Società intraprenditrice di detta stada  
da venga veramente in tale equilibrio  
economico da abbisognare dell'ap-  
porta sovvenzione per porla in grado  
di continuare ad esercitarla?

Si ha egli argomento di ritenere che  
tale provvidione offenda il norma-  
le futuro esercizio della strada?

È egli vero che quando questa stada  
sia regolarmente esercitata venga  
lo Stato a fare il risparmio di mag-  
gior somma, che occorrerebbe per  
eseguire alcune tratte di stada a di-  
staza lungo il fiume fino para-  
llemento al quale come la  
ferrata?

È finalmente sì ha egli argomento fon-  
dato per ritenere che le provvidime  
proposte non riesca allo Stato  
e siano soddisfatti i relativi inte-  
ressi?

Ecco i diversi aspetti del quesito e punto  
suo ~~essenziale~~ <sup>essenziale</sup> questi, che la vostra  
Commissione si è proposta di  
risolvere prima di pronunciarsi  
sopra questo progetto di legge, ed  
quel uogo ha trovato necessarii

2

di richiamare del Ministero Dei Lavori  
pubblici gli atti tutti concernenti il  
progetto stesso. Or va lista la vostra  
Commissione di potersi assicurare  
che tanto il precedente Ministero  
dei Lavori Pubblici, che già aveva  
maturo e formulato in argomento  
una proposta di legge quanto l'at-  
tuale Ministero, che con qualche  
modificazione lo adottò, fecero proce-  
dere una larga e completa inchie-  
sta tecnica, commerciale ed ammi-  
nistrativa a mezzo della Camera di  
Commercio e d'Industria di Milano,  
dell'Ufficio del Genio Civile di quella pro-  
vincia, della S. C. di Sinfittura e della  
S. C. di Sinfittura di Gallarate, che al-  
l'uopo si valse anche del concorso dei  
periti e delle giunte comunali di  
ogni circondario.

Ora dai rapporti di quelle autorità risulta  
constatata la molta importanza del  
commercio che si fa dal Lago Maggiore  
alla base lombarda ed all'Italia  
centrale di molti importanti articoli  
quali sono calce, carboni, grautti, mar-  
mi, legnami d'opera e da fuoco, for-  
ba ec. per mezzo di barche che sfecu-  
dano dal Lago Maggiore per Trino  
fino a Tomacote e di là sul naviglio  
fino a Milano e l'acqua per ri-  
prendere il Trino e passare in Po.  
Risulta constatato che le barche nel  
travoso nel ritorno per il Trino  
da Tomacote a Sesto ritardi ed  
interrompono nella navigazione, que-  
stamente di fare d'acqua e



3  
Dovrebbe incontrare una spesa  
corrispondente alla metà d' detta  
somma ed il peso di una corrispon-  
dente manutenzione { Si tratta coespa:  
tata la estensione dei debiti della  
società e la attualità degli atti giu-  
diziali praticati sulle scorte vive  
e morte della ferrovia - e rispetto  
finalmente in modo beasi meramen-  
te congetturale (che impossibile è  
la certezza assoluta nelle previsioni  
del futuro), ma facendo però appoggio  
a dati statistici accertati all' Ufficio  
pubblico del Dario estimo alle porte  
di Milano, che ove il numero dei  
viaggi delle banche rispecchianti al  
Capo Maggiore raggiunga l'ade-  
quato verificatosi per gli anni dal  
1842. al 1847, come sopra avgo:  
mento di procedere che avveenga  
dal maggior movimento progressivo  
che si va effettuando al crescere  
specialmente delle costruzioni edifi-  
cizie e per opere pubbliche in  
Lombardia, il nuovo corso della  
ferrovia di Tornavento, quando pure  
il uolo pel rimborso delle banche  
fosse mantenuto più basso della  
tariffa approvata con Decreto regio:  
nariale del 24 Agosto 1861. At-  
tento che sarebbe tale da supplire  
alle spese d' esercizio e d' amminis-  
trazione della ferrovia non che al  
pagamento degli interessi e dell' am-  
mortamento dei due prestiti, di quello

cui già constatato dalla Società nel  
1860. di £ 900, e di quella di £  
£ 300, che il progetto di legge le  
accorderà, ~~la quale provvisoriamente~~  
ben sempre più accettata se accipe  
a verificare l'economia nelle spese  
d'opera, che la rappresentanza  
della Società conseguentemente si ripromet-  
te di ottenere sostituendo ai cavalli,  
che ora rimorchiano le barbe sulle  
ferrovie, la locomotiva, come già ope-  
re fece domanda e le fu anche  
in massima accordato dal Ministero  
collo stesso incognito Decreto del 4.  
Aprile 1861. N. 32623. talora la op-  
provisione definitiva del modello, ~~però~~  
che prova anche di osservare che la  
ferrovie come è costrutta fu monopoli-  
taria degli Uffici tecnici ed a spese  
~~opposte operate dalla locomotiva.~~  
Le cose fin qui dette e che risultano dagli  
altri, che stanno presso il Ministero dei  
Lavori Pubblici e che la Commissione  
ha stilato, ridussero tanto il  
Ministero stesso dei Lavori Pubblici quan-  
to gli altri Ministeri di Guerra e  
d'Agricoltura e Commercio a proporre  
lo schema di legge sul generale verifi-  
co, e che la stessa Commissione  
per le ragioni stesse in massima  
approva, diffidando ora per altro,  
sequendo anche in questo il voto  
degli Uffici, che qualche maggior  
cautela sia opportuna affinché  
mentre lo scopo benefico della  
legge venga assicurato e raggiunto,

4

abbiasi a parte in favore maggiore  
l'interesse dello Stato per ottenere  
il rimborso della provvisione contum-  
plata dal progetto di legge non che  
il pagamento dei fatti.

Quantunque nella relazione ministeriale  
sia espreso chiaramente il concetto  
che la Società concessionaria venga  
durante soltanto un periodo triennale  
sperimentata del pagamento degli in-  
teressi e che i principali rimborsi abbiano  
a seguire in modo che lo Stato abbia  
ad opere reintegrate dell'intero capitale  
tale entro il termine non maggiore  
di anni venticinque, pure questo  
concetto non è nell'opinione della  
Commissione abbastanza chiaramente  
espreso nel progetto di legge, nel quale  
~~non~~ quindi si propone che  
sia fatto espreso obbligo alla So-  
cietà dopo cinque anni di pagare  
allo Stato gli interessi insieme ad  
una rata graduale d'ammortizza-  
zione, sicché il debito della Società  
rimanga estinto al termine appunto  
non maggiore di anni 25.

Di più trova questo la Commissione che  
lo Stato, all'atto del pagamento  
della somma da rimborsarsi alla So-  
cietà ~~subordinata alle ragioni~~  
ipotecarie dei creditori da dimettersi  
e che trovansi iscritti sulla ferrovia  
e sul relativo materiale d'operazio-  
ne. Approva poi la Commissione il provvedi-  
mento che a cura della giunta  
un commissario nominato dal go-  
verno del Re abbia a provvedere

In caso ipotecariamente gravato  
per la restituzione di esse  
e per pagamento di relativi  
interessi sulla ferrovia e sul  
materiale del suo esercizio,  
subordinando altresì ove  
sia d'uopo nelle ragioni  
ipotecarie dei creditori ipotecari  
sui d'opera

In nome dell'azienda  
della ferrovia

L'andamento della Società stessa  
perché 12 è vero che principale mo-  
vente della concezione del fessidio  
sia di risparmiare allo Stato la  
costruzione dei tronchi mancanti  
della strada algeja lungo il  
Treno e le annua loro manuten-  
zione, non che di assicurare nell'in-  
teresse del commercio e per via di  
una certa la sostituzione di codesta  
via a quella difficile, lenta e per-  
icolosa del Treno, ragion vuole che  
~~il fessidio sia~~

~~il fessidio sia~~ l'ottenimento  
di questi intenti sia assicurato  
mediante un ben inteso controllo  
che via modo al governo d'occor-  
renza della normale condotta della  
ferrovia. L'indebita' in compen-  
so al Comissario governativo  
sarà di poco momento, né la  
Società può rifiutare questo proce-  
dimento che anzi essa stessa invoca  
e che sta in sostanza nel di lei  
interesse.

Si è detto che la fiducia sulla stabilità  
dell'impresa attivata sulla ferro-  
via anche il minor numero  
delle banche che tuttora vengono  
rimandate sul Treno, essendo del  
resto privato ormai con una espe-  
rienza di due anni che il commercio  
sulla ferrovia offre i suoi benefici

Liga

#

La nostra Commissione si è acco-  
 fatta la domanda se per avven-  
 tura, condotta la strada ferrata  
 Milano - Gallarate al lago mag-  
 giore, la concorrenza di questa  
 strada avrebbe paralizzata la  
 navigazione ~~per~~ che attualmente  
 si fa da quel lago pel Breno  
 e per Navigli alla Bassa Lombard.  
 Dia. In questo seguito, siccome  
 immutabile, e la costruzione  
 del tronco di strada ferrata da  
 Gallarate al lago maggiore,  
 sarebbe opera inutile il provare  
 dove al momento delle banche  
 sulla ferrovia di Tornavento.  
 Or la detta Commissione sa-  
 re è pienamente rassicurata.  
 La natura delle merci che vengono  
 trasportate dal lago maggiore  
 è tale o per il loro immenso  
 peso (grautti, marmi) o per il  
 loro facile deperimento (calci,  
 carboni ec) che il trasporto  
 di esse dalle acque del lago alla  
 comune ferrovia e da questa  
 ai maggiori di destinazione  
 sarebbe tanto costoso ed  
 incomodo da escluderli.  
 L'unico la possibilità che  
 quelle merci possano essere  
 trasportate sulle strade ferrate  
 comuni, per cui anche sotto  
 questo aspetto ogni preoccupazione  
 della Commissione fu dissipata.

banche da Tornavento a Sesto. Or  
 la provvista del detto di conseguenza  
 condusse naturalmente all'effetto di  
 aver dovuto la Società ~~\_\_\_\_\_~~  
 sopportare scapiti eccezionalmente  
 alti sull'acquisto dei terreni - e  
 quanto al danno d'entrata alle rotte  
 gravi imbarcare ciò che ha operato  
 il Ministero delle Finanze nel suo Rep.  
 porto del 21 Agosto 1867. col quale  
 dava la sua adesione a questo po:  
 ed di legge, che cioè, la Società  
 concessionaria avendo pagato alla  
 Francia per soltanto la metà del  
 danno d'entrata giusta le tariffe  
 usate per il pagamento del restuglio  
 di quanto ora per l'introduzione  
 delle nuove rotte pagherà colle  
 tariffe nazionali.  
 La ragione e la ingiustizia d'aver con  
 cui la Società di Tornavento fu  
 trattata dal governo francese  
 possono ogni scampo anche sulla  
 forma, sotto la quale è proposta  
 all'articolo primo la liquidazione  
 della Società stessa. Dell'obbligo del  
 pagamento di quel residuo d'agio,  
 sarebbe non è capo questo che  
 per la sua specialità possa essere  
 fatto ad esempio per incoraggiare  
 una Società a chiedere la stessa fac-  
 cessione, oltre che gravata anche  
 di imbarcare, o Siquos, che già  
 nella tornata del 22. giugno 1860.

565  
perchè altrimenti facendo così  
sembra il bisogno della concessione  
e non si farebbe che dare con una  
mano ciò che si riprenderebbe  
coll'altra. Del resto prova qui  
il modo un fatto che mentre  
concorre a spiegare la crisi  
~~di questa società~~  
se attuale della Società concessionaria  
è argomento che politicamente  
ci induce a meglio apprezzare que-  
sto progetto di legge.

Proprio, di cui si tratta, ebbe la  
sua natura tutta particolare che  
la concessione originaria le sia stata  
data dal governo Sardo di  
Milano che con Decreto del  
29. Aprile 1848. nell'accordarla  
autorizzò con tanto accorgi-  
mento la detta concessione ad  
esercitare il diritto di espropriazione  
dei terreni da occuparsi della fer-  
rovìa. Or bene fu in odio di questa  
concessione del governo Sardo  
di Milano che il governo Austriaco  
inco' negozi di pace alla detta concessi-  
one il diritto di espropriazione  
che le usò pure ogni facilitazione  
ad. l'ordine d'esecuzione delle rotaje e  
l'apertura della ferrovia, facilitazioni  
che per tempo concedeva a  
tutte le società costruttrici delle  
ferrovie, che avevano avuti  
e ne avevano altri vantaggi che non  
quella per rimanere alle

vantaggi in confronto a quello del  
1° fiume; ma se per vi' avesse baleno  
2° due si ostinasse a rimorchiare le  
3° sue barche sul Reno sarebbe egual-  
4° mente obbligato lo Stato a costrui-  
5° re ~~le~~ i tronchi mancanti della  
6° strada ~~acqua~~? La Commissione  
7° risponde negativamente che no: per-  
8° ché quando lo Stato ha appui-  
9° rata una via più comoda e più  
10° sicura e che coll'interesse stesso  
11° dei proprietari e conduttori di barche  
12° ha fissato una modesta tariffa  
13° dei noli, che la Società concepiva:  
14° non un obbligo trascurabile, ha fatto  
15° il dover suo anche nei rapporti dei  
16° poderi restanti, i quali a se stessi  
17° soltanto potranno attribuire i dispa-  
18° ri danni e i pericoli d'una naviga-  
19° zione generalmente condannata.  
20° Da qui non ci siamo occupati, o si può  
21° Del primo articolo del progetto di  
22° legge col quale verrebbe abolita  
23° la Società concepiviana del paga-  
24° mento di L. 51018. 25. che  
25° da ora erano dovute alle finanze  
26° austriache per riguardo all'importo del  
27° danno d'entrata delle ruote che  
28° venivano ad armare la ferrovia.  
29° Ma parvi dirò ad ognuno che  
30° se v'erano ragioni sufficienti per  
31° sopprimere la Società è logico  
32° di incominciare coll'abolirla  
33° di ciò che sta dovendo allo Stato  
34° come ~~subordinata~~ <sup>subordinata</sup> all'  
35° ~~del~~ <sup>del</sup> ~~erario~~ <sup>erario</sup> austriaco,

6

banche da Tomacuto a Scito. Or  
 la provvista del detto di ciproprimo  
 condusse naturalmente all'effetto di  
 aver dovuto la Società ~~\_\_\_\_\_~~  
 sopportare i sofferti eccezionalmente  
 alti nell'acquisto di terreni - e  
 quanto al debito d'entrata delle rotaje  
 gravi richiama ciò che ha operato  
 il Ministero delle finanze nel suo Rep.  
 posto del 21. Agosto 1861. col quale  
 dava la sua adesione a quanto pro-  
 vede di legge, che cioè, la Società  
 concessionaria avendo pagato alla  
 finanza per soltanto la metà del  
 debito d'entrata questa le tariffe  
 esordiche pagò più del restrople  
 di quanto ora per l'introduzione  
 delle nuove rotaje pagherà colle  
 tariffe nazionali.

B. B.

Questa ragione e la ingiustizia d'aver con  
 cui la Società di Tomacuto fu  
 trattata dal governo Auspice  
 toloro ogni scampo anche sulla  
 forma, sotto la quale è proposto  
 all'articolo primo la toborazione  
 della Società stessa dell'obbligo del  
 pagamento di quel residuo dazio,  
 perche non è capo questo che  
 per la sua specialità possa essere  
 tratto ad esempio per incoraggiare  
 altre Società a chiedere la stessa faci-  
 litazione, oltre che prova anche  
 di richiamarsi, o Signori, che già  
 nella tornata del 22. giugno 1860.

voi insistete il Ministero sulla Scelta:  
ne del 6671. a provvedere, quando  
se fosse d'uopo, anche legislativamente  
sulla domanda di esonerazione, che appunto  
porgeva alla Camera delle Società  
Ripetendovi la vostra Commissione dire  
che se ancora non esistesse la fermezza  
del Parlamento a tutto pel rinvio  
delle banche sarebbe d'uopo di ~~aver~~  
<sup>fare</sup> ~~una~~ nell'interesse pubblico e del  
commercio ad un punto del rinvio:  
vise gli inconvincibili del rinvio  
sul fronte ferro. Ora già avendo  
una Società provvista a giusta  
pubblica bisogna con una fermezza  
che permanentemente raggiunge il suo  
scopo e subisce alla vostra Com:  
missione che l'assicurazione l'esper:  
tizio. colla provvidenza che vi è  
proposta si soddisfa ad un tempo  
ad una epigona di interesse  
pubblico e si compie un buon  
atto di amministrazione.

Queste ragioni raccomandando, o Signori,  
questo progetto di legge alla vostra  
approvazione.

Il  
Vostro obbediente



Il Sotto Ministro Segretario di Stato  
 per i lavori pubblici è autorizzato a presentare di  
 concerto col Ministro delle Finanze e dell' Agricoltura,  
 Industria e Commercio un progetto di legge al Parla-  
 mento per abolire la Società della ferrovia per il  
 rimpochio delle banche di Comarato a sette balende  
 dal pagamento di un residuo importo di dazio di  
 entrata dovuto alle Finanze e per concedere alla  
 medesima un sussidio di Lire trecento sepausomila  
 Dato a Torino 16 Marzo 1862

*[Handwritten signature]*

*Deputato*