Numero della proposta

94

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1863.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 14. Luglio 1863.
dal Ministro Dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» **2°**

» **3°**

» **4°**

» **5°**

» **6°**

» **7°**

» **8°**

» **9°**

Relatore

Respinta ~~Adottata~~ **nella tornata del** 14. Dbre **1863**

SESSIONE 1863

N° 94

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(MENABREA)

nella tornata del 14 *luglio* 1863.

Cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia sociale da Novara a Cava d'Alzo.

SIGNORI! — Colla legge 5 luglio 1860 venne approvata a favore del signor Carlo Galland la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a cavalli, che partendo da Novara si dirigesse in Val d'Agogna per Caltignana, Momo, Suno e Borgomanero a Gozzano ed alla Cava di Granito d'Alzo. Il movente del signor Carlo Galland nel domandare la concessione di quella ferrovia si era di soddisfare ai bisogni locali ed alle relazioni commerciali delle popolazioni disseminate lungo la valle dell'Agogna, e principalmente di procurare uno smercio ai bellissimi graniti bianchi della cava d'Alzo sita presso il lago d'Orta.

Se non che con decreto ministeriale in data 5 giugno 1862 essendo stata approvata la trasmissione della concessione in capo ai signori Thomas Collet Sandars, Thomas Carlo Bruce e Niccolò Philippot Leader, fu da questi ultimi intrapresa e condotta testè a compimento la costruzione della intera linea da Novara a Borgomanero e si sta costruendo il tronco per Gozzano ed Alzo.

L'intenzione dei concessionari attuali sarebbe di prolungare la loro linea oltre Gozzano, costeggiare il lago d'Orta, e scendere a Gravellona nella valle della

Briychi, Giorgini, Botti, Guglianotti, Balli, Macchi, Da Cesare, Ongeggi G.

28 luglio 1863

Toce, per quindi rimontarla, dirigendosi pel Sempione al confine svizzero.

Allo stato però delle cose, ogni discussione su questo argomento sarebbe prematura; il riferente ha tuttavia creduto doverlo accennare allo scopo soltanto di giustificare il disegno di sostituire all'esercizio con cavalli quello con locomotive (come ne era fatta riserva nella concessione), e di dare maggior peso alla deliberazione presa di presentare alla vostra approvazione l'unita convenzione, per la quale lo Stato si assume, sotto determinate condizioni, l'obbligo di esercitare per tutta la durata della concessione e col suo materiale per la nuova linea.

Onde la Camera possa essere in grado di giudicare con perfetta cognizione di causa dei vantaggi e dei carichi che lo Stato si assume imprendendo l'esercizio della nuova linea, il riferente farà una breve esposizione dei prodotti presunti della medesima, e delle spese d'esercizio nelle sue diverse fasi, quali sono contemplate dalla unita convenzione.

Dietro calcoli accurati sul movimento probabile della linea da Novara ad Alzo, risulterebbe che il prodotto lordo della linea suddetta salirebbe ad annue lire 324,000, ed a sole lire 287,000 durante la costruzione dell'ultimo tronco da Gozzano ad Alzo, e quando l'esercizio resti per conseguenza ridotto al tronco da Novara a Gozzano. Ad un traffico limitato a proporzioni così ristrette sarà facilmente dato sfogo con due convogli giornalieri misti da Novara a Gozzano, e con uno da Gozzano ad Alzo, ed altrettanti di ritorno.

Posta la questione in questi termini, le spese d'esercizio furono calcolate nelle somme seguenti:

1° Per l'esercizio intero da Novara ad Alzo:

Spesa di locomozione, manutenzione e vigilanza	L. 168,500
Ammortizzazione del capitale d'acquisto del materiale fisso	» 53,000
Totale . .	L. 221,500

2° Per l'esercizio del solo tronco da Novara a Gozzano:

Spesa di locomozione, manutenzione e vigilanza	L. 153,500
Ammortizzazione del capitale d'acquisto del materiale fisso	» 45,000
Totale . .	L. 198,500

Ciò premesso, l'articolo 9 della convenzione unita al presente progetto di legge stabilisce, che il Governo preleverà il 60 per cento del prodotto lordo per l'esercizio della linea da Novara a Gozzano, e da Gozzano ad Alzo, e qualora a capo di tre anni la quota di prodotto assegnata allo Stato non fosse sufficiente a coprire le spese di esercizio, gli verrà dalla Società corrisposto un assegno fisso di 6,000 lire per chilometro. Quando poi la linea avesse a prolungarsi oltre Gozzano, allora l'assegno per l'esercizio salirebbe a lire 7 mila per chilometro.

Verificandosi infine il caso, che il prodotto lordo della linea superi le 14 mila lire al chilometro, il Governo potrà pretendere dalla Società la divisione dei proventi in parti eguali fino a raggiungere per la sua quota la somma di 10 mila lire al chilometro, salvo a dividere colla Società per una maggior somma, se le 10,000 lire assegnate come massimo non fossero sufficienti a coprire le sue spese d'esercizio.

Dall'esposizione di quanto precede chiaramente si scorge, che mentre il Governo desidera incoraggiare per quanto può lo sviluppo della ricchezza pubblica, non intende però che questo incoraggiamento riesca di troppo grave pregiudicio alle finanze, nè vuole per altra parte approfittare dei vantaggi eventuali a cui i concessionari hanno diritto, per essersi sobbarcati da soli, e senza aiuto per parte dello Stato ad una impresa, che trae con sè gravi spese, con prospettiva di incerto guadagno.

Ragionando sulle risultanze dei calcoli suesposti si può prevedere, che nei primi tre anni d'esercizio la quota spettante al Governo, benchè non copra le sue spese d'esercizio, non gli ridonderà però di grave scapito. Ammessa infatti la quota del 60 per cento del prodotto lordo che gli è devoluta per le spese d'esercizio, lo Stato percepirà annue lire 172,200, quando la linea giunga sino a Gozzano, e lire 194,400 quando venga prolungata sino ad Alzo, per cui subirà nel primo caso la perdita di lire 26,300, e di lire 21,100 nel secondo.

Queste perdite pel primo anno di esercizio si ridurrebbero a nulla, atteso l'obbligo della società di provvedere alla manutenzione della via e caseggiati, e pei due anni successivi sarebbero compensate dal maggior traffico che la nuova linea farà affluire sulla intera rete del Governo.

Che se per mala ventura i calcoli precedenti fallis-

(94) sero, e lo Stato avesse realmente a subire pei primi tre anni delle perdite rilevanti nel fare l'esercizio della linea per conto dei concessionari, resta sempre in sua facoltà di riclamare in seguito l'assegno di lire 6000 al chilometro stabilito dalla convenzione, e queste gli basteranno a rimborsarsi di ogni spesa. Infatti la distanza da Novara a Gozzano essendo di 37 chilometri, e quella da Gozzano ad Alzo di 6 chilometri, ne segue che per l'esercizio del primo tronco lo Stato percepirà lire 222,000, e per l'esercizio dell'intiera linea 258,000 lire, somme ambedue che coprono abbondantemente le spese di esercizio.

Ma si obbietterà che le spese di esercizio furono finora calcolate per due soli convogli giornalieri, e che l'assegno di 6000 lire al chilometro fatto allo Stato sarebbe insufficiente a coprirle, quando li bisogni del crescente traffico richiedessero un terzo convoglio giornaliero di andata e di ritorno da Gozzano a Novara. Il riferente ha esaminato anche da questo lato la questione, e dai calcoli fatti gli risulterebbe che il prodotto della linea deve sorpassare di altre 100,000 lire quello presunto, prima che l'abbondanza dei trasporti sia tale da richiedere un terzo convoglio. Onde ne segue che quando si faccia sentire il bisogno di fare un terzo convoglio, il 60 per cento del prodotto lordo che lo Stato ha sempre il diritto di reclamare in compenso del suo servizio gli tornerebbe più vantaggioso delle 6000 lire per chilometro, per cui la spesa del terzo convoglio, la quale si calcola a lire 34,000 annue, gli sarebbe compensata abbandonando le 6000 lire per chilometro, e ritenendo il 60 per cento del prodotto lordo chilometrico, rimanendogli inoltre il vantaggio del maggior traffico che la nuova linea riversa sulle linee dello Stato.

Da quanto precede il riferente ha motivo di lusingarsi che la Camera condivida la sua opinione, che l'assunzione per parte dello Stato dell'esercizio della ferrovia di Cava d'Alzo se non gli torna di gran vantaggio non gli è neppure di discapito, onde senza perdita per l'erario lo Stato avrà condotto a buon termine un'impresa che senza il suo valido aiuto sarebbe riuscita d'impossibile esecuzione.

Che se la Camera abbisognasse di argomenti di altra natura per convincersi dell'esattezza dei calcoli suesposti, il riferente estrarrà dai rendiconti ufficiali pubblicati dalla direzione generale delle ferrovie dello

Stato le spese di esercizio di quelle fra le linee comprese nella sua rete, il cui traffico più si approssima a quello presunto della linea da Novara a Gozzano ed Alzo, e che per la loro costruzione hanno maggior attinenza colla medesima. (94)

Sono desse le linee di Acqui e di Pinerolo, la prima della lunghezza di 34 chilometri, e di chilometri 38 la seconda. Consultando i rendiconti delle due linee sovradette per gli anni 1858-59 e 60, nei quali si fecero su ciascuna linea tre convogli giornalieri di andata ed altri tre di ritorno, si riscontrano le seguenti cifre per le spese di esercizio relative ad ogni chilometro di via:

	1858	1859	1860
Linea di Pinerolo.....	5,455 64	5,989 41	5,865 64
» di Acqui.....	4,917 91	5,783 97	5,157 17

le quali tutte sono inferiori al corrispettivo pattuito dallo Stato dopo i primi tre anni d'esercizio.

Da qualunque lato si consideri la questione, rimane dunque abbondantemente provato, che lo Stato si rifarà delle spese d'esercizio della ferrovia da Novara a Gozzano, ed Alzo, mediante il corrispettivo che gli viene assegnato dall'unita convenzione.

Le considerazioni che precedono trovano la loro applicazione al caso in cui prolungandosi la linea oltre Gorzano lo Stato debba esercitarla al prezzo di lire sette mila al chilometro, come è detto all'articolo 10 della convenzione.

In mancanza di dati per istabilire il traffico presunto dai prolungamenti progettati, la convenzione stabilisce che le pendenze non saranno mai superiori all'8 per mille.

In tali condizioni, le spese d'esercizio saranno ampiamente compensate dal corrispettivo pattuito, e quando il traffico fosse col tempo tale da richiedere più di tre convogli giornalieri e quindi una spesa superiore alle lire sette mila per chilometro, in allora i prodotti, seguendo la legge progressiva che si manifesta in tutte le ferrovie, raggiungeranno tale una cifra, che lo Stato avrà a vantaggiarsene per sua parte, rimanendo ad ogni modo assicurata la riuscita dell'impresa, la niuna perdita dell'erario pel concorso dello Stato alla sua effettuazione, oltre alla soddisfazione di aver fatto partecipare ai beneficii risultanti dalle facili comunicazioni ferroviarie popolazioni industri, le quali col coltivare le sorgenti di ricchezza, che la natura ha

(94) loro impartito si mostreranno grate pei vantaggi che loro ridonderanno dall'approvazione dell'unita convenzione.

E benchè alle suesposte considerazioni non sia necessario aggiungerne altre in favore dell'unito progetto di legge, tuttavia non si ristarà il riferente di ricordare l'ordine del giorno votato dalla Camera in occasione della discussione della legge di concessione della ferrovia da Cavallemaggiore ad Alessandria col quale incoraggiava il Governo ad accelerare l'unione delle diverse parti di questa nostra Italia collo spingere alla costruzione delle ferrovie, e col sopportare sacrifici all'uopo per raggiungere lo scopo desiderato.

Dopo quanto precede, il riferente confida che la Camera vorrà accogliere l'unito progetto di legge che approva la convenzione conchiusa con i concessionari della ferrovia d'Alzo, e fissa per l'anno corrente la somma presuntiva occorrente all'esercizio della linea suddetta.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata in data 7 luglio 1863 fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici rappresentanti lo Stato, ed i signori Thomas Collet, Sandars, Th., Carlo Bruce, e Niccolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo, in virtù della quale lo Stato assume, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della ferrovia suddetta, mediante l'osservanza dei patti e condizioni pattuite nella concessione stessa,

Art. 2.

Tutti i prodotti del servizio della linea suddetta saranno versati nelle casse dello Stato.

Art. 3.

È autorizzata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1863 la spesa di lire 95 mila per per far fronte alle spese di esercizio della nuova linea, le quali rimangono a carico dello Stato. La spesa suddetta sarà da portarsi in aumento ai capitoli 29, 30, 31 e 33 del bilancio medesimo, nel modo che verrà stabilito con decreto reale.

Art. 4.

È parimente autorizzata la spesa di lire 50 mila da portarsi sul bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1863 in aumento del capitolo 35 del bilancio medesimo pel versamento nella cassa della società del 40 per cento del prodotto lordo ad essa devoluto.

colle modificazioni risultanti dall'esemplare unito alla presente legge —

Art. 2.

Il rapporto al qui contro

Il rapporto della legge come contro

(94)

Convenzione stipulata fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici nell'interesse dello Stato da una parte, e dall'altra fra i signori Thomas Collet Sandars direttore, Thomas Carlo Bruce e Nicolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara ad Alzo, come da decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 5 giugno 1862, rappresentati da Th. C. Sandars come da procura notarile rilasciata in Londra il 1° aprile 1862, insinuata in Torino il 14 aprile 1862, volume 61, foglio 155, atti esteri, per l'esercizio della ferrovia suddetta.

ART. 1.

Lo Stato assume con materiale suo proprio e sufficiente l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, del tronco da Gozzano alla Cava di Granito d'Alzo ~~e del tronco da Gozzano alla frontiera Svizzera quando i concessionari della ferrovia d'Alzo prolunghino la loro linea sino alla Cava suddetta, e sino a quel confine.~~

ART. 2.

Ad esecuzione della presente convenzione che dovrà ritenersi stipulata per tutta la durata della concessione, i concessionari cedono in consegna allo Stato i diversi tronchi della loro linea, a misura che saranno ultimati e pronti all'esercizio, compresi i piazzali delle stazioni, i caseggiati, gli attrezzi ed arredi, nonchè il materiale fisso, ed i meccanismi che costituiscono l'armamento, ed il corredo necessario per un regolare esercizio della linea.

ART. 3.

La linea fra Novara, e Gozzano sarà aperta al pubblico tosto che sarà compiuta, ed in stato d'esercizio, previe alcune corse d'esperimento, ed una regolare consegna fatta dagli agenti dei concessionari ad uno o più ingegneri incaricati dal Governo a riceverla. Il compimento di alcune case cantoniere, e di alcune stazioni non sarà ostacolo all'apertura della linea, purchè i concessionari provvedano a loro spese a dare conveniente alloggio ai capi stazione, ed al personale di vigilanza, e

Come contro fino all'articolo 9 inclusivo.

manutenzione in località non distanti da quelle in cui debbono prestare il loro servizio giornaliero.

Il compimento però di tali opere non potrà essere ritardato oltre a tre mesi dal giorno dell'apertura della linea.

ART. 4.

Oltre allo sviluppo dei binari richiesti dall'importanza delle stazioni poste lungo la linea, dovranno i concessionari provvedere i meccanismi fissi, gli attrezzi e meccanismi pel servizio di locomozione, manutenzione e vigilanza, e per quello delle officine, nonchè degli oggetti di mobiglio delle stazioni, le macchine ed accessori pel servizio telegrafico, il tutto come da nota che farà parte integrale della presente convenzione.

ART. 5.

Dovranno inoltre i concessionari far costrurre a Gozzano un'officina con annessi capaci di ricoverare due locomotive colle due fosse per poterle visitare; una rimessa capace di 10 vetture, ed una tettoia a merci. Una seconda tettoia a merci dovrà essere innalzata a Borgomanero pel carico, scarico e ricovero delle merci durante la loro giacenza nella stazione.

Ambo le stazioni dovranno pure essere provvedute di uno scalo a bestiami.

Infine saranno fatte a spese dei concessionari le modificazioni occorrenti alla stazione di Novara giusta il progetto approvato, per ricevere i convogli della ferrovia d'Alzo.

ART. 6.

Qualora in progresso di tempo coll'aumentarsi del traffico si riconoscesse il bisogno di aumentare i piazzali delle stazioni, e lo sviluppo dei binari, i meccanismi fissi, le macchine, ed attrezzi d'officina, quanto insomma è contemplato negli articoli 4 e 5 della presente convenzione, sarà in facoltà del Governo, quale assuntore dell'esercizio, di provvedere a quanto richiede la regolarità del servizio, e l'ammontare delle spese debitamente giustificato, sarà prelevato sulla quota di prodotto spettante ai concessionari.

ART. 7.

Nelle spese d'esercizio della linea, a totale carico del Governo, sono comprese le spese di locomozione, e manutenzione del materiale mobile, quelle di vigilanza, di manutenzione del corpo stradale, opere d'arte, armamento, meccanismi fissi, caseggiati, scarpe, fossi e siepi.

(94) I danni però che fossero in qualunque tempo cagionati alla ferrovia, opere d'arte e fabbricati, da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero le irruzioni di torrenti, gli uragani, i terremoti, saranno a carico dei concessionari.

Il Governo però provvederà esso stesso alla riparazione di questi danni, e giustificatene le spese, mediante testimoniali di Stato, e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importo sulla parte di prodotto lordo destinato ai concessionari.

Durante il primo anno d'esercizio, le spese di manutenzione, ricarico materiali, riparazioni alle scarpe, siepi, opere d'arte, e simili, saranno a carico dei concessionari.

ART. 8.

Saranno a carico dei concessionari le imposte stabilite, o da stabilirsi sul corpo stradale, fabbricati, meccanismi fissi, ed in genere le imposte tutte che gravitano, o graviteranno su oggetti che spetti ai concessionari di provvedere, eccettuate quelle stabilite, o da stabilirsi sull'industria.

ART. 9.

In corrispettivo dell'esercizio, e dell'uso della stazione di Novara (luogo di partenza della ferrovia d'Alzo) il Governo preleverà il 60 per 100 del prodotto lordo della linea fra Novara e Gozzano, e Gozzano ad Alzo.

Esso godrà inoltre esclusivamente dei proventi del suolo stradale, suoi annessi, e dei fabbricati. Quando però a capo di tre anni il Governo dimostrasse che sovra l'esercizio da Novara a Gozzano, e Cava d'Alzo, ha subito una perdita, esso preleverà in seguito dal prodotto di quella linea, la somma di lire sei mila per ogni chilometro e per ciascun anno.

Li concessionari avranno essi pure il diritto di domandare che l'esercizio sia fatto per annue lire sei mila al chilometro. Tale domanda dovrà essere fatta un mese prima della fine dell'anno ed in qualunque epoca della concessione.

Se poi le sei mila lire annue non rifacessero il Governo delle spese d'esercizio, allora soltanto potrà riclamare il mantenimento del corrispettivo lordo pattuito al primo alinea del presente articolo.

ART. 10.

Soppresso

Aperta la linea sino al confine svizzero o sino ad Intra o Gravellona, od altro luogo intermedio, il Governo preleverà dal prodotto lordo di tutta la linea da No-

vara alla frontiera svizzera, annue lire sette mila per ogni chilometro di strada con che le pendenze dei nuovi tronchi non eccedano l'8 per 1000.

Quando poi il prodotto lordo superi le lire quattordici mila, il Governo parteciperà ai beneficii della linea in proporzioni eguali ai concessionari, senza però che la quota spettante al Governo possa oltrepassare le dieci mila lire per chilometro, eccetto nel caso in cui questa somma non bastasse a coprire le spese d'esercizio.

In tale caso si aggiungeranno alle dieci mila lire pattuite quanto abbisogni per rifare il Governo della maggiore spesa.

ART. 11.

L'incasso dei proventi si farà dal Governo, il quale pagherà mensilmente ai concessionari quanto sarà loro devoluto, con deduzione delle maggiori spese contemplate agli articoli 6 e 7 della presente convenzione.

ART. 12.

Il numero dei convogli fra Novara e Gozzano sarà di due viaggiatori, o misti di andata, ed altrettanti di ritorno, oltre ad un convoglio merci, se lo si riconosce necessario.

Quanto alla tratta da Gozzano alla Cava d'Alzo, il numero dei convogli sarà proporzionale ai bisogni del traffico.

Il numero dei convogli per merci, e viaggiatori quando sarà aperta la linea sino al confine svizzero, sarà regolato in proporzione del traffico, ed in modo che si abbia un lodevole servizio per tutta la linea.

ART. 13.

Le tariffe dei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci ~~saranno uguali a~~ quelle adottate sulle linee dello Stato.

L'amministrazione potrà inoltre col consenso dei concessionari fare convenzioni temporanee e speciali per trasporto di merci con ribasso di tariffa, sempre quando se ne ravvisi la convenienza, o per la quantità delle merci a trasportarsi, o per altri vantaggi qualsiasi che si possano sperare dai ribassi suaccennati.

Sarà infine mantenuto in vigore il disposto degli articoli 20, 21, 22 e 23 del capitolato di concessione, riguardanti il trasporto sulla ferrovia dei pieghi postali, degli oggetti di privativa demaniale, dei militari, e dei materiali e munizioni da guerra, con quelle modifica-

Art. 10
Identico al qui contro.

Art. 11
Il numero, ecc., come contro

Quanto alla tratta, ecc. come contro

Soppresso:

Art. 12
saranno eguali a
~~[illegible]~~
l'amministrazione ecc., il resto dell'articolo come contro

(94) zioni che venissero introdotte dal Governo con altre società rispetto ai trasporti suddetti.

ART. 14.

I concessionari saranno rappresentati presso il Governo da un delegato speciale incaricato di vegliare ai loro interessi, e di promuoverne il maggior possibile incremento. Esso godrà di un biglietto di favore lungo la linea.

ART. 15.

Dovranno i concessionari tenere rilevato il Governo da qualunque domanda fatta dai terzi di compensi per occupazioni di terreni, d'indennità, o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada.

ART. 16.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere in qualunque tempo l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, Cava d'Alzo ~~[illegible]~~, a quella società, che assumesse l'esercizio delle altre linee esercitate dallo Stato, con che siano mantenute intatte le condizioni di esercizio pattuite nella presente convenzione.

ART. 17.

Sarà pure in facoltà dei concessionari di costituirsi in società anonima, od in accomandita, con che sia la medesima legalmente rappresentata presso il Governo, per gli effetti portati dalla presente convenzione.

ART. 18.

Il capitolato annesso alla legge di concessione della ferrovia di Cava d'Alzo promulgata in data 5 luglio 1860, ~~ed il regio decreto 5 giugno 1862 sono~~ mantenuto in vigore in quanto non è derogato colla presente convenzione, la quale non sarà esecutiva, se non approvata per legge.

Torino, 7 luglio 1863.

Firmato: THOMAS C. SANDARS.

Firmati: MINGHETTI.
L. MENABREA.

Art 13
Identico al qui contro.

Art 14.
Identico al qui contro.

Art 15

, acc, come contro.

Art 16
Identico al qui contro.

Art 17

in vigore acc, il resto come e contro

NOTA degli oggetti accennati all'articolo 4 della convenzione per la cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia da NOVARA a GOZZANO ed ALZO.

Attrezzi ed utensili per la rimessa di Gozzano.

1. Banchi da limatore di metri 4, p. 0, 75. . . N° 1
2. Banco semplice per le macchine a trapanare di metri 0 80 × 0 80 1
3. Botti di latta della capacità di chilogrammi 10 1
4. Idem Idem 3 1
5. Carrucole da cantoniere 1
6. Focone quadro in lamiera di ferro 1
7. Lanternini a mano quadri 1
8. Lumi in ottone da rimessa. 2
9. Panche in legno di pioppo. 1
10. Secchie di ferro. 1
11. Secchielli di zinco 1
12. Secchie di legno noce 2
13. Stepponi di quercia per la fossa della rimessa 2
14. Tavola a scrittoio. 1
15. Capra per locomotive a doppio movimento completa della portata di 12 tonnellate . . . 1
16. Ceppi da incudine 1
17. Chiave inglese 1
18. Filiera grande 1
19. Filiera piccola 1
20. Cuscinetti per madreviti assortiti da 1 centimetro a 3 centimetri e mastii corrispondenti 20
21. Fucina completa a due fuochi 1
22. Asse a gomito in ferro per macchine a trapanare (Vilbrequin) 1
23. Incudine da fucinatore. 1
24. Leva in ferro (palanchino) 1
25. Macchina a trapanare 1

26. Mantice a due fuochi. . . . . N° 1
27. Martinelli in ferro con movimento orizzontale 2
28. Morse da banco grosse 1
29. Morse da banco piccole 1
30. Vasca in ferro per la fucina 1
31. Pietra da arrotare montata, con martellini . . 1
32. Pompa a carrucola mobile (capace di 15 atmosfere di pressione) 1
33. Tavolato di ghisa da 0 70 p. 0 50. 1
34. Attizzatoi curvi e retti. 2
35. Martelli da banco, e da fucina, e mazza da fucinatore 3
36. Mestola in ferro e paletta da fucina. 2
37. Compassi assortiti 2
38. Lime bastarde assortite 12
39. Lime dolci 4
40. Martelli da banco. 2
41. Morsetti a mano 1
42. Recipienti di latta per l'olio 1
43. Scalpelli e bulini 4
44. Squadre assortite. 1
45. Bicornia sul suo ceppo 1
46. Tenaglie da fucina 2
47. Pialle doppie 1
48. Piallette assortite 1
49. Sgorbie 2
50. Succhielli 2

Oggetti necessari per l'impianto d'un ufficio telegrafico (Quattro assorbimenti).

1. Tavola per le macchine . . . . . N° 1
2. Macchine Morse 1
3. Soccorritori con campana 1
4. Trasmettitori 1
5. Bussole 1
6. Commutatori a 3 spine. 1
7. Scaricatori Hipp. 1
8. Chiavi per macchine 1
9. Chiavette 1

		15
10. Bicchieri Daniell	N°	50
11. Zinchi Daniell		50
12. Diaframmi Daniell		50
13. Rami polari		4
14. Zinchi		6
15. Serrafili a due fori		6
16. Serrafili a quattro fori		3
17. Ampolle		1
18. Imbuti di vetro		1
19. Damigiane impagliate per soluzioni		1
20. Solfato di rame	Chilog.	10
21. Carta Morse	Id.	3
22. Pinzette piatte	N°	1
23. Cacciaviti ordinari		1
24. Cacciaviti piccoli		1
25. Coltelli per le pile		1
26. Spazzole per le pile		2
27. Spazzole per apparati		2
28. Carta smerigliata	Fogli	2
29. Filo rame coperto di gutta percha	Chilog.	1
30. Sopporti in legno con isolatori per l'interno degli uffici	N°	12
31. Armadio per le pile		1
32. Scrittoio con scaffaletto superiormente		1
33. Sedie impagliate		6
34. Scaffale per le carte		1
35. Armadio per gli stampati		1
36. Catino e portacatino		1
37. Asciugamani		6
38. Vasca di terraglia per lavare le pile		1
39. Stracci per la pulizia degli apparecchi		
40. Siringhe di vetro per le pile		1
41. Lastre di rame per la comunicazione colla terra		1
42. Lime dolci triangolari e piatte		2
43. Tanaglie		1
44. Martelli		1
45. Portamantelli a due piazze		1
46. Orologio a quadrante		1
47. Oggetti di cancelleria (*in proporzione*).		

Attrezzi di stazione occorrenti pel servizio da Novara ad Alzo.

1. Bagnatoi di latta grandi e piccoli . . . . . N° 8
2. Bilancini per l'oro coi campioni delle varie monete 6
3. Carretti da bagaglia 2 ruote ordinari 6
4. Carretti da bagaglia 4 ruote ordinari 4
5. Casellari pei biglietti dei viaggiatori colle rispettive cassette 6
6. Casse forti in ferro 6
7. Chiavi per girare le piattaforme 6
8. Compositori completi pel bollo dei biglietti a secco 6
9. Macchinette (Lecocq) a secco pel bollo dei biglietti dei viaggiatori 12
10. Martinelli in legno (Crik) 6
11. Palanchini di ferro grossi 6
12. Pesi a bilico della portata di chilogramma 1000 10
13. Pinze da perforare i biglietti dei viaggiatori . . 12
14. Scale a mano a 15 gradini 6
15. Tenaglie per l'impiombamento dei vagoni . . . 6

Mobiglio per gli uffici.

(Un assortimento per ogni stazione)

1. Banconi di rovere ferrati per l'ufficio dei bagagli e merci . . . . . N° 1
2. Scrittoio coperto di tela cerata con tiretto, serratura e chiave per l'ufficio guardiani . . 1
3. Sedie impagliate 4
4. Portamantelli torniti 1
5. Portamantelli a 2 piazze 1
6. Tavoli d'albera con un tiretto, serratura e chiave 1

Sala di 1ª e 2ª classe.

7. Sedie fatte con legno di noce imbottite e coperte di stoffa lana e seta . . . . . N° 10
8. Tavolo rotondo del diametro di metri 1 20 . . 1

Sala di 3ª classe.

9. Panche in legno di noce colle gambe tornite da collocarsi all'ingiro della sala . . . . . N°

Ufficio del capo-stazione.

10. Botti per l'inchiostro . . . . . N° 2
11. Orologio in cassa oblunga 1
12. Portamantelli di noce torniti 1
13. Scansia a sei divisioni con sei buste di cartone per le carte d'ufficio 1
14. Scatola di latta con tampone e timbro col nome della stazione 1
15. Scrittoio d'albera colorito, fatto a tombarello coperto di tela americana con portina ai lati, munito di serrature e chiavi 1
16. Sedie di noce coperte di tela americana od impagliate 4
17. Seggioloni di noce 1
18. Tavolino di noce con un tiretto, serratura e chiave 1
19. Scansia d'albera colorita a sei divisioni 1
20. Tavolo d'albera, con tiretto, serratura e chiave pei guarda-sale 1
21. Portamantelli d'albera a tre piazze 1
22. Sedie di noce impagliate 2
23. Candelieri d'ottone 2
24. Calamai oblunghi 1
25. Calamai rotondi di vetro 3
26. Fanali pei segnali dei convogli 1
27. Lanterne a segnali a tre colori 1
28. Forbici da ufficio lunghe . . . . . Paia 3
29. Lampade da ufficio in ottone con cappelletto N° 3
30. Lanterne a globo 2
31. Lanterne per l'esterno della stazione con *quinquets* all'interno 4
32. Lanternini quadri 1
33. Lumi di latta pei corridoi e cessi 2

(94) 34. Molle, palette e soffietti . . . . . N° 1
35. *Quinquets* da sala in ottone a globo per la sala di 1ª e 2ª classe 1
36. *Quinquets* per la sala di 3ª classe 1
37. Sciugamani 6
38. Portacatini, catini e brocche in ferro 2
39. Botti in latta per l'olio da chilogrammi 20 . . 1
40. Idem idem 10 . . . 2
41. Idem idem 5 . . . 1
42. Idem idem 1 . . . 2
43. Imbuti di latta per l'olio 2
44. Orcii di terra per l'olio, e casse in ferro da 100 a 150 chilogrammi 2
45. Armadio d'albera con piani alti interni per la custodia dei lumi 1
46. Panche d'albera di metri 2 di lunghezza 2
47. Scaffale d'albera di varie dimensioni pel magazzino 1

Ufficio del bigliettaro.

48. Tavolo d'albera coperto di tela americana con tiretto, serratura e chiave . . . . . N° 1
49. Sedie di noce impagliate 3
50. Portamantelli d'albera coloriti ad una piazza . 1
51. Armadio di noce a quattro sportelli, con piani all'interno, muniti di serratura e chiave pel deposito dei biglietti 1
52. Scansia d'albera colorita a otto divisioni . . . 1

NB. Nelle stazioni ove non c'è bigliettaro si ommette quanto è indicato ai numeri 48, 49, 50.

Ufficio merci a piccola velocità.

53. Tavolo d'albera, simile a quello del bigliettaro . . . . . N° 1
54. Sedie di noce impagliate 3
55. Portamantelli d'albera coloriti 1
56. Scaffale d'albera colorito di metri quattro, ed a diversi piani 1

Materiale fisso nelle stazioni, da provvedersi nelle quantità e qualità sottoindicate.

1. Campanella montata pei segnali della partenza. 2. Orologio da muro o da colonna.	Uno per ogni stazione
3. Colonna idraulica per alimentazione delle locomotive. 4. Pompa aspirante e premente a doppio cilindro, con cavalletto e volante.	Uno a Gozzano altro a Momo
5. Serbatoi da acqua in lamiera di ferro da metri 7 × 1,65 × 1,20.	Uno a Momo e due a Gozzano
6. Peso a ponte bilico della portata di 16 tonnellate. 7. Gru per merci della portata di 5 tonnellate. 8. Cavalletto con sagoma per misurare l'altezza dei vagoni carichi.	Da collocarsi nelle stazioni con scalo a merci

9. Segnali a disco e leve di manovra: due per ogni stazione intermedia ed uno alle stazioni terminali.

Firmato: THOMAS C. SANDARS.

Firmati: F. MENABREA.
M. MINGHETTI.

Signori

Il progetto di legge affidato all'esame della vostra Commissione ottenne in massima favorevole il voto degli uffizii. Esso è un'applicazione del principio proclamato esercito dal Parlamento, che quando si tratta di ferrovie costrutte senza alcun aggravio dello Stato questo possa (permettendolo le condizioni locali) assumerne l'esercizio a patti ragionevoli per modo da non averne sensibile danno. È quello un principio che si fonda su evidenti motivi di equità; giacchè se lo Stato ha dovuto a tutto suo carico promuovere la costruzione di lunghe e dispendiose linee di ferrovia, sarebbe poco conforme ~~ad equità~~ alle norme d'eguaglianza il ricusare questo liere ~~bene~~ concorso ~~fisso~~ a chi ~~a~~ procurò al paese il beneficio di una ferrovia, e solo domanda d'essere esonerato

dalle spese d'acquisto del materiale mobile, e di una speciale amministrazione. D'altronde i calcoli ~~fatti~~ presentatici dal Ministero, e che si vogliono ritenere esatti perchè fatti da suoi agenti, ci rassicurano contro ogni rischio di sensibile scapito per lo Stato, ~~mercè~~ per l'agione dell'esercizio che assume di quel tronco di ~~ferrovia~~ strada ferrata. Ca nissuno meglio che al Governo può quell'esercizio essere affidato perchè (in forza ~~delle~~ anche della convenzione colla società N. C.) ~~essendo egli~~ avendo esso ~~acquistato~~ la proprietà di tutte le ferrovie che confluiscono a Novara, esso solo può e in grado di procrederci con dispendio ~~non~~ proporzionato ~~spesa relativamente minore~~ al compenso assegnatogli nella convenzione.

Starei poi un motivo speciale in favore del contratto che non

si riferisce ai concessionarii ~~della~~
~~ferrovia~~, ma alle popolazioni
cui ~~quella~~ serve la ferrovia
~~della~~ quale si tratta, Una legge
area decretato, che la linea da
Genova ad Arona dovesse nel
tratto tra ~~Novara e~~ quest'ulti-
ma città e Novara percorrere
la valle dell'Agogna. Già
era stato appaltato il primo
tronco, da Novara a Momo; già
erano stati acquistati i terreni,
e i lavori in gran parte compiuti;
Quando ad un tratto al Governo, mutò pen-
siero, e propose cioè di condurre ~~cioè~~ la
linea da Novara ad Arona per
la valle del Ticino, e la quale
proposta fu dal Parlamento ++
approvata non ostante i rispettivi
reclami di quegli abitanti delusi
nelle loro legittime speranze. La
ferrovia da Novara a Gozzano e
alla Cava d'Alzo costrutta da
privati col concorso de' Municipi
ed altri Corpi Morali offre loro un

Andrea

++ Subalpino

qualche compenso pel danno
patito dalla mutazione del tracciato; e sarebbe diremmo quasi
inumano il volere loro negare
quel beneficio pronto e sicuro
che si ripromettono dalla ~~sua~~
presente convenzione sottoposta
alle vostre deliberazioni.
Se ~~poi~~ per i motivi suaccennati la Commissione ~~accettò~~
il concetto della ~~presente~~ legge,
non credette però di potere
acconsentire a quelle parti della
convenzione, che si riferiscono
ad eventuali prolungamenti
della ferrovia oltre Gozzano, sino
al Confine Svizzero, # ~~Se questo~~ Se loro
pensiero ~~de' concessionarii~~ non può
essere tradotto in atto, che per legge,
e quando questa legge sia presentata
al Parlamento, sarà allora soltanto
che si potranno discutere le condizioni dell'esercizio per la linea
prolungata. Oltrechè continuando
la ~~linea~~ ferrovia verso la valle della Toce
s'incontrerebbe colla linea già

non esitò ad accettare

che secondo la relazione del Ministro sono nell'Intenzione de' Concessionarii

conceduta alla Società della Ligne d'Italie, che ha l'obbligo di costruire il tronco da Domodossola ad Arona — e potrebbero perciò da questa prematura concessione sorgere conflitti di ragioni tra le due Società. Inoltre la concessione di strade ferrate è un argomento sempre delicato, perchè tocca a diversi interessi che il più delle volte si muovono a gran guerra; conviene perciò al Governo ed al Parlamento tenersi affatto liberi, e non vincolarsi neppure in maniera indiretta. Tanto più che nel caso concreto non havvi alcun pericolo di contrasto tra il Governo e la Società; convenendo ad ambedue le parti d'intendersi sulle condizioni dell'esercizio pei tronchi che in seguito vennero aggiunti alla ferrovia da Novara ad Alzo. Pertanto la Commissione ha deliberato di proporre l'approvazione della presente legge, e della annessa Convenzione per ciò che riferisce all'esercizio della linea da Novara a Gozzano e dalla

~~linea~~ Cava d'Alzo, ~~cancellando~~ ~~togliendo~~ ommettendo soltanto ~~quella~~ parte che riguardano future eventuali concessioni di linee, delle quali si reputa inopportuno ~~[illegible]~~ ~~maturo~~ l'occuparsi presentemente

Gagliardi Bel[illegible]

Modificazioni proposte dalla Commissione

~~All'~~ Art. 1.° della legge — ~~colle modificazioni~~

Aggiungere al fine dell'art. 1.° colle modificazioni risultanti dall'esemplare unito alla presente legge —

all'art.° 1.° della Cond.e

Sopprimere le parole successive a quelle della Cava ~~di~~ Granito d'Alzo sino al fine.

Art. 10. [illegible] —

Soppresso —

Art. 12.

Ultimo alinea soppresso.

~~Art. 13.~~

~~Le tariffe dei trasporti viaggiatori tanto dei viaggiatori che delle merci non saranno mai superiori a quelle etc. come nell'art.do~~

Art. 16.

Togliere le parole e confine Svizzero

Art. 18.

~~Togliere le parole, ed il Regio Decreto~~

Il capitolato annesso alla legge di concessione della ferrovia di Cava d'Alzo promulgata in data 5 luglio 1860 è mantenuto in vigore etc come nell'articolo —

N° 94 A

Relazione

Brioschi Giorgini Betti
Guglielmetti, Belli, Macchi
De Cesare, Vegezzi G.

Tornata del 28. luglio 1863

Pillati

SESSIONE 1863

N° 94-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

BRIOSCHI, GIORGINI, BETTI, GUGLIANETTI, BELLI, MACCHI, DE CESARE, VEGEZZI Z.

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 14 *luglio* 1863.

Cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia sociale da Novara a Cava d'Alzo.

Tornata del 28 luglio 1863.

SIGNORI! — Il progetto di legge affidato all'esame della vostra Commissione ottenne in massima favorevole il voto degli uffizi. Esso è un'applicazione del principio proclamato e sancito dal Parlamento, che, quando si tratta di ferrovie costrutte senza alcun aggravio dello Stato, questo possa (permettendolo le condizioni locali) assumerne l'esercizio a patti ragionevoli per modo da non averne sensibile danno.

È quello un principio che si fonda su evidenti motivi di equità, giacchè, se lo Stato ha dovuto a tutto suo carico promuovere la costruzione di lunghe e dispendiose linee di strada ferrata, sarebbe poco conforme alle norme d'eguaglianza il ricusare questo lieve concorso a chi procurò al paese il beneficio di una ferrovia, e solo domanda d'essere esonerato dalle spese d'acquisto del materiale mobile e di una speciale amministrazione. D'altronde, i calcoli presentatici dal Ministero,

(94-A) e che si vogliono ritenere esatti perchè fatti da suoi agenti, ci rassicurano contro ogni risico di sensibile scapito per lo Stato per cagione dell'esercizio che assume di quel tronco di strada ferrata. E a nessuno meglio che al Governo può quell'esercizio essere affidato, perchè, in forza anche della convenzione colla società *Vittorio Emanuele*, avendo esso la proprietà di tutte le ferrovie che confluiscono a Novara, esso solo è in grado di provvedervi con dispendio proporzionato al compenso assegnatogli nella convenzione.

Havvi poi un motivo speciale in favore del contratto, che non si riferisce ai concessionari, ma alle popolazioni cui serve la ferrovia della quale si tratta.

Una legge avea decretato che la linea da Genova ad Arona dovesse nel tratto tra quest'ultima città e Novara percorrere la valle dell'Agogna. Già era stato appaltato il primo tronco da Novara a Momo; già erano stati acquistati i terreni, e i lavori in gran parte compiuti, quando ad un tratto il Governo mutò pensiero; propose, cioè, di condurre la linea da Novara ad Arona per la valle del Ticino; la quale proposta fu dal Parlamento subalpino approvata non ostante i vivissimi reclami di quegli abitanti delusi nelle loro legittime speranze. La ferrovia da Novara a Gozzano e alla Cava d'Alzo, costrutta da privati col concorso dei municipi ed altri corpi morali, offre loro un qualche compenso pel danno patito dalla mutazione del tracciato; e sarebbe, diremmo, quasi inumano il volere loro negare quel beneficio pronto e sicuro che si ripromettono dalla presente convenzione sottoposta alle vostre deliberazioni.

Se per i motivi suaccennati la Commissione non esitò ad accettare il concetto della legge, non credette però di potere acconsentire a quelle parti della convenzione che si riferiscono ad eventuali prolungamenti della ferrovia oltre Gozzano sino al confine svizzero, che secondo la relazione del ministro sono nell'*intenzione* de'*concessionari*. Il loro pensiero non può essere tradotto in atto che per legge; e quando questa legge sia presentata al Parlamento, sarà allora soltanto che si potranno discutere le condizioni dell'esercizio per la linea prolungata. Oltrechè continuando la ferrovia verso la valle della Toce s'incontrerebbe colla linea già conceduta alla società detta *Ligne d'Italie*, che ha l'obbligo di costrurre il tronco da Domodossola ad Arona, e potrebbero perciò da

questa prematura convenzione sorgere conflitti di ragioni tra le due società.

Inoltre la concessione di strade ferrate è un argomento sempre delicato, perchè tocca a diversi interessi che il più delle volte si muovono aspra guerra; conviene perciò al Governo ed al Parlamento di tenersi affatto liberi, e non vincolarsi neppure in maniera indiretta. Tanto più che nel caso concreto non havvi alcun pericolo di contrasto tra il Governo e la società, convenendo ad ambedue le parti d'intendersi sulle condizioni dell'esercizio pei tronchi che in seguito venissero aggiunti alla ferrovia da Novara ad Alzo.

Pertanto la Commissione ha deliberato di proporvi l'approvazione della presente legge e della annessa convenzione per ciò che si riferisce all'esercizio della linea da Novara a Gozzano ed alla Cava d'Alzo, ommettendo soltanto quelle parti che riguardano future eventuali concessioni di linee, delle quali si reputa inopportuno l'occuparsi presentemente.

GUGLIANETTI, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata in data 7 luglio 1863 fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici rappresentanti lo Stato, ed i signori Thomas Collet, Sandars, Th., Carlo Bruce, e Niccolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo, in virtù della quale lo Stato assume, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della ferrovia suddetta, mediante l'osservanza dei patti e condizioni pattuite nella concessione stessa.

Art. 2.

Tutti i prodotti del servizio della linea suddetta saranno versati nelle casse dello Stato.

Art. 3.

È autorizzata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1863 la spesa di lire ~~35~~ mila per per far fronte alle spese di esercizio della nuova linea, le quali rimangono a carico dello Stato. La spesa suddetta sarà da portarsi in aumento ai capitoli 29, 30, 31 e 33 del bilancio medesimo, nel modo che verrà stabilito con decreto reale.

Art. 4.

È parimente autorizzata la spesa di lire ~~50~~ mila da portarsi sul bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1863 in aumento del capitolo 35 del bilancio medesimo pel versamento nella cassa della società del 40 per cento del prodotto lordo ad essa devoluto.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata in data 7 luglio 1863 fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici rappresentanti lo Stato, ed i signori Thomas Collet, Sandars, Th., Carlo Bruce, e Niccolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo, in virtù della quale lo Stato assume, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della ferrovia suddetta, mediante l'osservanza dei patti e condizioni pattuite nella concessione stessa, colle modificazioni risultanti dall'esemplare unito alla presente legge.

~~Il resto della legge come contro.~~

I 40.

I 10.

Approvato nella Tornata del Dicembre 1863.

Pellatis

PROPOSTA DEL MINISTERO

Convenzione stipulata fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici nell'interesse dello Stato da una parte, e dall'altra fra i signori Thomas Collet, Sandars direttore, Thomas Carlo Bruce e Niccolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara ad Alzo, come da decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 5 giugno 1862, rappresentati da Th. C. Sandars come da procura notarile rilasciata in Londra il 1° aprile 1862, insinuata in Torino il 14 aprile 1862, volume 61, foglio 155, atti esteri, per l'esercizio della ferrovia suddetta.

ART. 1.

Lo stato assume con materiale suo proprio e sufficiente l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, del tronco da Gozzano alla Cava di Granito d'Alzo, e del tronco da Gozzano alla frontiera Svizzera quando i concessionari della ferrovia d'Alzo prolunghino la loro linea sino alla Cava suddetta, e sino a quel confine.

ART. 2.

Ad esecuzione della presente convenzione che dovrà ritenersi stipulata per tutta la durata della concessione, i concessionari cedono in consegna allo Stato i diversi tronchi della loro linea, a misura che saranno ultimati e pronti all'esercizio, compresi i piazzali delle stazioni, i caseggiati, gli attrezzi ed arredi, nonchè il materiale fisso, ed i meccanismi che costituiscono l'armamento, ed il corredo necessario per un regolare esercizio della linea.

ART. 3.

La linea fra Novara, e Gozzano sarà aperta al pubblico tosto che sarà compiuta, ed in stato d'esercizio, previe alcune corse d'esperimento, ed una regolare consegna fatta dagli agenti dei concessionari ad uno o più ingegneri incaricati dal Governo a riceverla. Il compimento di alcune case cantoniere, e di alcune stazioni non sarà ostacolo all'apertura della linea, purchè i concessionari provvedano a loro spese a dare conveniente alloggio ai capi stazione, ed al personale di vigilanza, e

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Lo Stato assume con materiale suo proprio e sufficiente l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, e del tronco da Gozzano alla Cava di Granito d'Alzo.

~~*Come contro sino all'articolo 9 inclusivo.*~~

manutenzione in località non distanti da quelle in cui debbono prestare il loro servizio giornaliero.

Il compimento però di tali opere non potrà essere ritardato oltre a tre mesi dal giorno dell'apertura della linea.

ART. 4.

Oltre allo sviluppo dei binari richiesti dall'importanza delle stazioni poste lungo la linea, dovranno i concessionari provvedere i meccanismi fissi, gli attrezzi e meccanismi pel servizio di locomozione, manutenzione e vigilanza, e per quello delle officine, nonchè degli oggetti di mobiglio delle stazioni, le macchine ed accessorii pel servizio telegrafico, il tutto come da nota che farà parte integrale della presente convenzione.

ART. 5.

Dovranno inoltre i concessionari far costrurre a Gozzano un'officina con annessi capaci di ricoverare due locomotive colle due fosse per poterle visitare; una rimessa capace di 10 vetture, ed una tettoia a merci. Una seconda tettoia a merci dovrà essere innalzata a Borgomanero pel carico, scarico e ricovero delle merci durante la loro giacenza nella stazione.

Ambo le stazioni dovranno pure essere provvedute di uno scalo a bestiami.

Infine saranno fatte a spese dei concessionari le modificazioni occorrenti alla stazione di Novara giusta il progetto approvato, per ricevere i convogli della ferrovia d'Alzo.

ART. 6.

Qualora in progresso di tempo coll'aumentarsi del traffico si riconoscesse il bisogno di aumentare i piazzali delle stazioni, e lo sviluppo dei binari, i meccanismi fissi, le macchine, ed attrezzi d'officina, quanto insomma è contemplato negli articoli 4 e 5 della presente convenzione, sarà in facoltà del Governo, quale assuntore dell'esercizio, di provvedere a quanto richiede la regolarità del servizio, e l'ammontare delle spese debitamente giustificato, sarà prelevato sulla quota di prodotto spettante ai concessionari.

ART. 7.

Nelle spese d'esercizio della linea, a totale carico del Governo, sono comprese le spese di locomozione, e manutenzione del materiale mobile, quelle di vigilanza, di manutenzione del corpo stradale, opere d'arte, armamento, meccanismi fissi, caseggiati, scarpe, fossi e siepi.

I danni però che fossero in qualunque tempo cagionati alla ferrovia, opere d'arte e fabbricati, da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero le irruzioni di torrenti, gli uragani, i terremoti, saranno a carico dei concessionari.

Il Governo però provvederà esso stesso alla riparazione di questi danni, e giustificatene le spese, mediante testimoniali di stato, e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importo sulla parte di prodotto lordo destinato ai concessionari.

Durante il primo anno d'esercizio, le spese di manutenzione, ricarico materiali, riparazioni alle scarpe, siepi, opere d'arte, e simili, saranno a carico dei concessionari.

ART. 8.

Saranno a carico dei concessionari le imposte stabilite, o da stabilirsi sul corpo stradale, fabbricati, meccanismi fissi, ed in genere le imposte tutte che gravitano, o graviteranno su oggetti che spetti ai concessionari di provvedere, eccettuate quelle stabilite, o da stabilirsi sull'industria.

ART. 9.

In corrispettivo dell'esercizio, e dell'uso della stazione di Novara (luogo di partenza della ferrovia d'Alzo) il Governo preleverà il 60 per 100 del prodotto lordo della linea fra Novara e Gozzano, e Gozzano ad Alzo.

Esso godrà inoltre esclusivamente dei proventi del suolo stradale, suoi annessi, e dei fabbricati. Quando però a capo di tre anni il Governo dimostrasse che sovra l'esercizio da Novara a Gozzano, e Cava d'Alzo, ha subito una perdita, esso preleverà in seguito dal prodotto di quella linea, la somma di lire sei mila per ogni chilometro e per ciascun anno.

Li concessionari avranno essi pure il diritto di domandare che l'esercizio sia fatto per annue lire sei mila al chilometro. Tale domanda dovrà essere fatta un mese prima della fine dell'anno ed in qualunque epoca della concessione.

Se poi le sei mila lire annue non rifacessero il Governo delle spese d'esercizio, allora soltanto potrà riclamare il mantenimento del corrispettivo lordo pattuito al primo alinea del presente articolo.

~~ART. 10.~~

~~Aperta la linea sino al confine svizzero o sino ad Intra o Gravellona, od altro luogo intermedio, il Governo preleverà dal prodotto lordo di tutta la linea da No-~~

Soppresso.

Art. 10.

~~vara alla frontiera svizzera, annue lire sette mila per ogni chilometro di strada con che le pendenze dei nuovi tronchi non eccedano l'8 per 1000.~~

Quando ~~poi~~ il prodotto lordo superi le lire quattordici mila, il Governo parteciperà ai beneficii della linea in proporzioni eguali ai concessionari, senza però che la quota spettante al Governo possa oltrepassare le dieci mila lire per chilometro, eccetto nel caso in cui questa somma non bastasse a coprire le spese d'esercizio.

In tale caso si aggiungeranno alle dieci mila lire pattuite quanto abbisogni per rifare il Governo della maggiore spesa.

ART. 11.

L'incasso dei proventi si farà dal Governo, il quale pagherà mensilmente ai concessionari quanto sarà loro devoluto, con deduzione delle maggiori spese contemplate agli articoli 6 e 7 della presente convenzione.

ART. 12.

Il numero dei convogli fra Novara e Gozzano sarà di due viaggiatori, o misti di andata, ed altrettanti di ritorno, oltre ad un convoglio merci, se lo si riconosce necessario.

Quanto alla tratta da Gozzano alla Cava d'Alzo, il numero dei convogli sarà proporzionale ai bisogni del traffico.

Il numero dei convogli per merci, e viaggiatori quando sarà aperta la linea sino al confine svizzero, sarà regolato in proporzione del traffico, ed in modo che si abbia un lodevole servizio per tutta la linea.

ART. 13.

Le tariffe dei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci saranno uguali a quelle adottate sulle linee dello Stato.

L'amministrazione potrà inoltre col consenso dei concessionari fare convenzioni temporanee e speciali per trasporto di merci con ribasso di tariffa, sempre quando se ne ravvisi la convenienza, o per la quantità delle merci a trasportarsi, o per altri vantaggi qualsiasi che si possano sperare dai ribassi suaccennati.

Sarà infine mantenuto in vigore il disposto degli articoli 20, 21, 22 e 23 del capitolato di concessione, riguardanti il trasporto sulla ferrovia dei pieghi postali, degli oggetti di privativa demaniale, dei militari, e dei materiali e munizioni da guerra, con quelle modifica-

~~ART. 10.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~ART. 11.~~

~~Il numero, ecc., *come contro.*~~

~~Quanto alla tratta, ecc., *come contro.*~~

~~*Soppresso.*~~

~~ART. 12.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

zioni che venissero introdotte dal Governo con altre società rispetto ai trasporti suddetti.

ART. 14.

I concessionari saranno rappresentati presso il Governo da un delegato speciale incaricato di vegliare ai loro interessi, e di promuoverne il maggior possibile incremento. Esso godrà di un biglietto di favore lungo la linea.

ART. 15.

Dovranno i concessionari tenere rilevato il Governo da qualunque domanda fatta dai terzi di compensi per occupazioni di terreni, d'indennità, o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada.

~~ART. 16.~~

~~Il Governo si riserva la facoltà di cedere in qualunque tempo l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, Cava d'Alzo e confine svizzero, a quella società~~ che assumesse l'esercizio delle altre linee esercitate dallo Stato, con che siano mantenute intatte le condizioni di esercizio pattuite nella presente convenzione.

ART. 17.

Sarà pure in facoltà dei concessionari di costituirsi in società anonima, od in accomandita, con che sia la medesima legalmente rappresentata presso il Governo, per gli effetti portati dalla presente convenzione.

~~ART. 18.~~

~~Il capitolato annesso alla legge di concessione della ferrovia di Cava d'Alzo promulgata in data 5 luglio 1860, ed il regio decreto 5 giugno 1862 sono mantenuti in vigore~~ in quanto non è derogato colla presente convenzione, la quale non sarà esecutiva, se non approvata per legge.

~~Torino, 7 luglio 1863.~~

~~*Firmato:* THOMAS C. SANDARS.~~

~~*Firmati:* MINGHETTI.~~
~~L. MENABREA.~~

~~ART. 13.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~ART. 14.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. ~~15.~~ 16.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere in qualunque tempo l'esercizio della strada ferrata da Novara a Gozzano, Cava d'Alzo a quella società ~~ecc., come contro.~~

~~ART. 16.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. ~~17.~~ 16.

Il capitolato annesso alla legge di concessione della ferrovia di Cava d'Alzo promulgata in data 5 luglio 1860 è mantenuto in vigore ~~ecc., il resto come contro.~~

Approvato nella Tornata del Dicembre 1869.

Filadelfi

MINISTERO
DEI
Lavori Pubblici
Gabinetto del Ministro

3311.

Torino 28 Novembre 1863

Il sottoscritto ha l'onore di comunicare all'Onorevole Signor Presidente della Camera i due documenti richiesti dal Signor Deputato Valerio, e relativi all'esercizio della Ferrovia da Novara a Cava d'Also:

1. Decreto ministeriale del 5 Giugno 1862, col quale è approvato il trasferimento della concessione della anzidetta ferrovia alla Società dei Signori Sandey, Bruce, e Zender, rappresentata dall'Ingegnere Sankey.

2. Promemoria sui prodotti presuntivi e spese d'esercizio della linea Novara-Also.

Onorevolissimo
Signor Presidente della Camera
dei Deputati.

Il Ministro dei Lavori pubblici
[illegible]

Commissione per la legge
Ferrovia sociale da Novara a Cava d'Aligo

Presenti — Vegezzi Lao — Guglianetti — Belli — De-Cesare — Macchi — Betti

Officio 1 (Brioschi) — approva
" 2 (Giorgini) assente
" 3 ....
" 4 (Betti)
" 5 (Guglianetti) approva, in massima; salvi gli art. della convenzione per cui il governo si obbligherebbe ad esercitare la linea quand'anche fosse condotta fino al confine svizzero. Non si può patteggiare per l'esercizio d'una linea non piu ancora concessa
" 6 (Betti) approva
" 7 (Macchi) approva — all'art. 13 le tariffe non siano soltanto eguali a quelle dello Stato, ma basti si dica non maggiori, non più elevate.
" 9 (Vegezzi) approva, con osservazioni quasi identiche a quelle dell'Officio V.

Si modifichi l'art. I. della convenzione, arrestandosi al periodo da Gozzano alla Cava di Granito d'Aligo, e sopprimendo il periodo successivo che implica l'idea di prolungare l'esercizio fino al confine svizzero.
In conseguenza si sopprime l'art. 10, e si sopprime nell'art. 16 la parola confine svizzero.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento Nazionale una Legge per la cessione al Governo dell'esercizio della Ferrovia Sociale da Novara a Cava d'Arco.

Dato a Valdieri addì 12 Luglio 1863.

Vittorio Emanuele