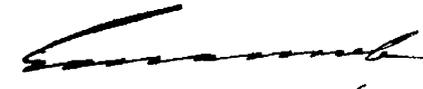


VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ECC. ECC. ECC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici e quello delle finanze
sono autorizzati a presentare al Parlamento nazionale l'unico progetto di
legge per la quale si concede ad una società l'autorizzazione di costruire un
ponte in muratura sulla Miera lungo la strada nazionale di levante, con
goduta di pedaggio, e sono del pari incaricati di sostenere la discussione
Palerma 19 maggio 1856


Relazione
sul Progetto di Legge
per l'erezione di un ponte sulla Magra
presentato dai Ministri dei lavori pubblici
e delle finanze.

Espose
Signori Deputati

N. 99.

Comitato del 23 Maggio 1856.

Il ponte sul fiume Magra che serve
alla continuazione della Strada nazionale
da Genova al confine del Ducato di
Modena e quindi alla Toscana, è il
solo che manchi ed abbia sempre
mancato al passaggio di un grande fiume
nel sistema delle strade Nazionali secondo
lo sviluppo che averano prima della
legge 2. Maggio 1855, e forma uno dei
più sentiti bisogni non solo della
provincia attraversata dalla strada suddetta,
ma da tutto il paese nelle frequenti ed
importanti relazioni internazionali a
cui serve dove la strada stoppa, la cui
importanza sebbene dalla navigazione
a vapore non è stata diminuita
in confronto di quello che era ai tempi
non molto lontani, ed d'altra parte
notabilmente cresciuta in forza di quello
impulso generale e di quel crescente sviluppo
che ottiene il commercio in tutti i paesi
civili d'Europa, progresso nel quale
il nostro paese non fu ad alcuno scordo.

B

Sarebbe supfluo che il Ministero
andasse qui esponendo le molte e disparate
ragioni che inducono tanto ritardo nella
attuazione d'una opera di tanta utilità
e tanto vivamente desiderata. Gli
accidentamenti e le interpellanze che più
volte ed anche recentissimamente in
occasione della discussione del Bilancio
dei lavori pubblici furono rivolte al
Ministero in questo ed in altri recinti
sul mentre stesso che facevagli un dovere
di trovar modo che una volontà nazionale
così chiaramente espressa venisse
adempiuta, gli davano occasione di
giustificare gli indugi suddetti, e lo
dispensavano dal ritessere qui la lunga
istoria.

Senza parlare d'un progetto di ponte
sopreso a catone che era stato discusso nel 1840
ma del quale andò deserto l'appalto per buona
fortuna, giacchè un ponte di questa specie sarebbe
stato inopportuno prima ove non la prospettiva
di fare che sorva quando che sia ad una
strada ferrata, parecchi altri progetti

Così si limitava il Ministero a
dar ragione del partito tecnico ed economico
secondo il quale egli vien proponendovi
l'esecuzione dell'opera di cui si tratta.

parecchi altri progetti furono presentati
per quest'opera: uno di ponte in muratura
era sotto ogni aspetto tecnico inattuabile
di approvazione, ma la spesa per eseguirlo
avrebbe importato oltre 1,100,000, senza
tener conto di quelli eventi che si possono
tenere in edifici idraulici di questa natura.
Vary progetti di ponte in ferro vennero
proposti, ma alcuni annoverando

S.

suchi' cpi a circa £ 900/ mila non
presentavano una economia che com-
pensasse la più grave spesa di manu-
tenzione, non erano in cpi abbastanza
soddisfacenti le spese proposte nella difesa
contro le violente piene del fiume. Quindi
siccome delle difficoltà a superarsi non
era la minore quella di poter contenere la
spesa in limiti quanto si potesse moderati
senza ledere alla stabilità dell'opera ed
alla sua economica conservazione, così
il Ministero adette opportuno di giovani
dell'intereparamento che dimostravano alcuni
cittadini di Sarzana per veduta facili-
tata, incoraggiandoli a far proposizioni
che valgono a soddisfare il vivo e giusto
desiderio di loro compesarsi col minor
possibile aggravio dell'Erario pubblico.
Ed a questo fine riusciva meno legittimo
premiare di uno fra questi cittadini, il
quale è persona che per lungo tempo che
sedette in questa camera s'acquistò e
presso VOI e presso il Governo la più piena
e meritata fiducia, e che indipendentemente
dalla garanzia assicurata che questa offre
ogni desiderabile condizione di moralità
e di solidità.

Il progetto in base del quale è stipulata
la convenzione redatto da un'ispettore
del Genio Civile ed approvato in arte
dal Congresso Permanente, contempla la
costruzione d'un ponte di struttura murale
proporzionato all'ampiezza del letto del

fiume e costituito perciò di non meno
di 13 Archi dell'apertura di M^{re} 17, al
quale grande manufatto s'aggiungono
le opere sussidiarie a regolare lo sfogo del
fiume verso di esso, ed a proteggere
le testate.

L'opera quantunque spoglia d'ogni
superflua decorazione non è punto priva
di quel decoro di forme e di lavoro e di
quel sodo ed armonico carattere architet-
tonico che s'adice ad un'opera pubblica
di tanta importanza; ciò che soprattutto
importa, soddisfa alle condizioni di stabilità
che debbono costituire la qualità principale.

La spesa di quest'opera calcolata
invece con tutta quell'onoraria che mai
potesse consentire l'adempimento delle
preannunciate condizioni tecniche, si riduce
con a L. 650,000; spesa in cui è compresa
quella sola limitata somma che si ridurre-
rebbe per far fronte a impreviste, ma ben
poco dirsi inevitabili maggiori lavori
a cui converrebbe per sottostare negli
ordinarij appalti d'opere somiglianti: ma
perché il Ministero arrisava a garantire
l'erario dello Stato anche contro ogni
fortuito caso di rinvase e dispendij straordinarij
che possono tenersi, avvisandosi ad imporre
sui ponti ad un fiume torrentizio di
così precipitosa natura come la Magra
egli consentì ad un aumento del 10
per cento di questa spesa per corrispettivo
di questi rischi, portando così la somma

Definitiva ed invariabile di perizia) a L. 727,650 su cui si giravano le trattative sulla concessione dell'impresa,

Su questa base fu stipulata che lo Stato avrebbe pagato in denaro effettivo al Concessionario che eseguiva l'opera a suo rischio e pericolo la sola somma di L. 400 mila. in rate divise in tre anni, e che per la rimanente somma di L. 327,650 gli avrebbe ceduto per 75 anni il prodotto in pedaggio da stabilirsi sul pedaggio del Ponte in surrogazione di quello che attualmente si paga sul tragitto della Magra sulla chioffa di Orribiano, e di S. Quirico, tragitto la cui incertezza, i cui guaioli, le cui frequenti interruzioni, e le ancor più frequenti vessazioni che per poco che ingrossino le acque il navalastro fa subire ai viaggiatori che passano per questa via, son troppo note, troppo deplorato e di cui ^{troppo} spesso anche in queste recenti occasioni di troppe interpellanze e di doglianze per la mancanza di un ponte, anche senza alcun dubbio che voi, o Signori, non ne siate fortemente preoccupati.

Dai dotti fatti fondamentali risulta che affinché il Concessionario o la Compagnia che steneva dell'art. 13. della concessione s'è in facoltà di costituire, ricorra nei più stretti limiti un equo compenso dell'anticipato capitale che deve

estinguersi alla fine del periodo per cui
gli si cede la rendita del pedaggio, conviene
che egli da questo pedaggio ritragga:

1° L'interesse del capitale suddetto, che
al 5 per cento ammonta a £ 16,382.50

2° Il fondo d'istruzione
che non potendosi rimborsare meno
d'un quarto per cento sul capitale
da estinguersi..... £ 819. 12

3° Le spese di manutenzione
che si valutano ad annue £ 1200. 00

4° Le spese dell'annua
sociale che si valutano... £ 1800. 00

5° Le imposte che a tenore
delle leggi in vigore importano
all'incirca..... £ 800. 00

E così in totale £ 21,001.62.

Converrà dunque che il pedaggio renda
una tal somma quale possa una Società
col puro interesse legale del capitale impiegato
far fronte all'impiego appunto.

L'appalto attuale fatto dalle finanze
delle quattro chiatte o scaffe che traversano
il fiume sopra e sotto e sul sito istesso in
cui verrà collocato il ponte, dà una rendita
di £ 10,100. Di questa rendita però
la principalissima parte deriva dalla chiatte
di Trebbiano, da quella cioè cui è
surregato il ponte, e supponendo che
questa chiatte renda i $\frac{9}{10}$ di tutto
l'appalto, la sua rendita l'appalto sarà
per sempre limitata a £ 9,090.

Ungersi adunque che converrà

che l'entrata attuale del pedaggio di due
due volte ed un terzo maggiore sufficierà
il Concessionario attinga il suddetto
limitato compreso del capitale impiegato.

Noi decidiamo e confidiamo
che tutti i molti ostacoli che rendono
i viaggiatori alieni dal frequentare lo
stradale di cui si tratta, fra i quali
ostacoli, come dicemmo, il principale
è certamente quello del valico della
Magra, il passaggio si farà più
frequente, e che l'aumento del prodotto
del pedaggio sarà notevolissimo in
confronto di quello che egli è attualmente.
Ma quando si consideri che alla
frequentazione di questo Stradale fa
una affai incisa concorrenza la
navigazione a vapore periodica che
da Genova volge alle coste del Mar
Etrusco, non possiamo certamente
preannunciare un aumento gran fatto
maggiore di quello che si richiederà
secondo i conti fatti.

Il fin qui detto vale a provare
che se una Società può giustamente
costituersi con prospettiva di un utile
sufficiente, non può certo darsi che le si
offrano condizioni di troppo larga profittabilità.

Rispetto poi all'indulgenza dell'Esercizio
pure al Minintao provata la convenienza
ed utilità d'accolgere il partito proposto,
mediante il quale contenendo la spesa
a £ 400 mila, e colla esazione per
un luogo sì ma per sempre limitato

periodo, di un pedaggio che non reca alla
finanza che un limitato canone annuo
di L. 9000, si riesce a compiere una
opera di tanto grande importanza ed
utilità senza esporci a pericoli di spese
maggiori.

Ovvero delle principali condizioni della
Concessione, l'equità e la garanzia che
offrono tutte le altre nell'interesse dello
Stato, sono di per sé abbastanza chiare
perché occorra spendere nuove parole
per giustificarle. Si farà solo un cenno
rispetto a quella in forza della quale
fanno il riscatto del pedaggio merce
un giusto compenso che è lasciato
facoltativo al Governo, si stabilisce che
nel caso che si costruisca una strada
ferrata che attraversi la Magra, questo
riscatto diventa pel Governo obbligatorio,
ma anche l'equità di questo patto si fa
evidente quando si consideri che quando
la strada ferrata venga ad effettuarsi, il
passaggio sullo stradale ordinario sarà
ben più dirsi perduto, e s'annullerà quasi
intieramente la rendita del Pontatico.

Oltretutto questa strada ferrata che può bene
secondo che volgano le circostanze più o meno
propizie, essere più utile o più tardi in equità,
ma che può lo sarà, lo speriamo, ad una
epoca molto più vicina di quella a cui
si mira la presente concessione, questa ferrovia
diciamo, togliendo ogni importanza al

I

passaggio sulla strada ordinaria troverà
un notevole sussidio in un ponte già
costrutto nel sito dimostrato il più
opportuno anche per essa, e che potrà
essere eduto ristabilendo la chianca
che pel passaggio della via comune sarà
allora sufficiente e non darà più
occasione di quei pericoli, disagi ed
angherie che oggidì si lamentano.
Per tutte le quali considerazioni
di economia e di attuale utilità e
per la speranza di facilitare la
esecuzione di una ancora più grande
ed utile opera, il Ministero confida
che il Progetto di legge che egli
ha l'onore di presentarsi sia trovato
meritevole della Vostra approvazione,

Progetto di Legge.

Art. 1°

Approvata la Convenzione
stipulata il 20 Maggio 1856 tra
i Ministri delle Finanze e dei Lavori
Pubblici rappresentanti lo Stato, ed
il Sig. Conte ed Avvocato Francesco
Cattaneo per l'erezione d'un ponte
in muratura sul fiume Magra
colle opere di muramento e rampe

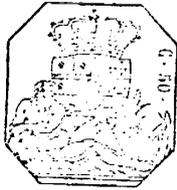
L'accesso alla Strada Nazionale di Levante in base dell'analogo progetto allestito dall'ispettore del Genio civile Cav. Gius. Bella e mediante i corrispettivi ed osservanza delle condizioni nell'atto medesimo convenute.

Art. 2°

60
È autorizzata la spesa di lire quattrocento mila (400,000) da corrispondersi giusta la predetta Convenzione, al Concessionario dell'Opera nel triennio ivi indicato stanziandola nella concorrenza di £ 50/m nel Bilancio passivo dei Lavori pubblici per l'esercizio 1856; per £ 200/m in quello del 1857; e per le rimanenti £ 150/m in quello del 1858.

Art. 3°

Per l'applicazione della parte di spesa cavante come sopra a carico dei bilanci 1856 e 1857 verrà aperta apposita categoria sotto la denominazione = Ponte sulla Magra = Strada Nazionale di Levante = col N.° 40. I. per 1856, e col N.° 67^{bis} per 1857.



Convenzione

tra l'Amministrazione dello Stato rappresentata dal
Sigg. Conte Camillo di Cavour Ministro di
Finanze, Presidente del Consiglio dei Ministri, e dal
Sigg. Commendatore Pietro Paleocapa Ministro dei
Lavori Pubblici ed il Sigg. Conte ed Ufficiale Francesco
Cattaneo, il quale assume ed accetta la costruzione
di un ponte in muratura sulla Magra presso
Sarzana lungo la strada Reale di Levante, a
proprio rischio e pericolo, nei modi e termini, e
in corrispettivi che risultano dalla presente.

Art. 1.

Il ponte con tutti i suoi accessori e dipendenze sarà
costruito in conformità del progetto di cui è redatto
dall'Ispettore del Genio Civile, Sigg. Cavaliere Giuseppe
Bella, il quale progetto è costituito di tre tavole di
disegno, e della perizia dei lavori, in data di Sarzana
29. Marzo 1856, nonché delle condizioni tecniche di
eseguimento, in data di Torino 21 Aprile stesso anno.

Art. 2.^o

La costruzione del ponte e suoi accessori sarà
ispezionata e sorvegliata da Agenti Tecnici
della Regia Amministrazione, incaricati di af-
fermare l'esatto adempimento delle prescrizioni
della presente convenzione, e l'esecuzione dei lavori

in conformità del progetto sovra mentovato secondo le buone regole dell'arte, e con impiego di materiali d'ottima qualità.

In caso che malgrado dei richiami fatti all'Impresa, questa persistesse nell'inadempimento dei suoi obblighi, l'Ingegnere Superiormente incaricato di quest'ispezione avrà facoltà di far sospendere i lavori.

Quest'ispezione non forma però punto la responsabilità del concessionario in dipendenza della presente convenzione.

Art. 3^o

I lavori avranno il loro incominciamento due mesi dopo che sarà approvata per Legge la convenzione; nel quale periodo avrà luogo la stipulazione dell'Atto Pubblico, di cui all'Art. 17 della presente, e faranno ultimati nel corso di due anni successivi, eccettuati i casi di forza maggiore, o d'altra causa che impedissero, o ritardassero l'esecuzione dell'opera indipendentemente da colpa dell'Impresa. In questi casi fatta constare regolarmente la ragione del ritardo, l'Amministrazione Superiore concederà una conveniente prolungazione al suddetto periodo d'esecuzione.

Art. 4^o



Mentre si eseguono i lavori il concessionario avrà facoltà di proporre quei miglioramenti e cambiamenti, che le circostanze locali, od altre considerazioni rendessero plausibili; ma non potrà attuarli senza l'approvazione del Governo, nè pretendere in nessun caso per essi veruna indennità, od ampliazione di concessione.

Art. 5^{to}

Appena ultimati i lavori, avrà luogo una prima collaudazione provvisoria per parte della Pubblica Amministrazione, e dietro il risultato favorevole della medesima verrà tosto aperto il passaggio sul ponte, e sarà pagata al concessionario ogni rendita formata per saldo del fucidivio autorizzato in denaro.

Per un anno successivo alla detta collaudazione, l'intera manutenzione delle opere rimarrà a carico del concessionario. Scaduto l'anno, la manutenzione verrà assunta dall'Amministrazione pubblica, esclusa le gettate attorno al piede, delle spalle, delle pile, dei quarti di arco, e del pignone, le quali saranno ricaricate a misura che si affondano, fino a presentare dopo tre anni della collaudazione suddetta la stessa forma, e le dimensioni stabilite, quali meglio risultano

2

Dai disegni. —

Dopo un anno detto periodo di un triennio riveder
luogo la collaudazione definitiva ovve accertare
se siano esattamente soddisfatte tutte le condizioni
del contratto, e nel caso affermativo, il concessionario
sarà liberato da ogni responsabilità ulteriore,
e rimarrà sciolta di pien diritto l'occupazione da
lui prestata. —

Art. 6°

Tutte le indennità d'occupazione di terreno,
fiano permanenti, fiano temporarie, non che
tutti i danni eventuali alle proprietà, ed alle
persone dovranno ricadere a carico del concessionario,
richiamandosi per ciò l'osservanza di quanto è
prescritto nelle R. Patente 6 Aprile 1839, non che
nel Regolamento 4^{to} unido alle R. Patente
29 Maggio 1847, per tutto quanto si riferisce allo
eseguimento del presente contratto. —

Art. 7°

Deverà inoltre il Concessionario presentare
una cauzione di L. 90000 in stabili, od in effetti
pubblici dello Stato, ovvero una fidejussione
personale con approbazione, offrendo all'Am-
ministrazione persone notoriamente onesti,
e per tali riconosciute dalla medesima. —



Questa malleveria verrà riposta nel modo
tempo stabilito superiormente.

Art. 8°

La scelta dell'appaltatore o degli appaltatori,
ovvia il concessionario affidasse l'esecuzione
delle opere, dovrà essere approvata dall'Am-
ministrazione Superiore.

Art. 9°

In concorrenza di questi obblighi il Governo
concede al Concessionario -

1/a) L'esercizio della staffa di Corchiano at-
tualmente inferente al passo della Sagra-
lungo la strada Reale di Levante, e ciò dal giorno
della pubblicazione della Legge approvativa della
presente convenzione, rinunciandogli la percezio-
ne del pedaggio attualmente stabilito, nonché
di quello che verrà surrogato pel transito sul
ponte costruendo, per termine di anni 15;

1/b) Una somma di concorso di L. 100,000 -
pagabile come infra;

1/c) L'esenzione dal pagamento dei dritti di
Dogana per l'introduzione nello Stato dei
materiali necessari alla costruzione del ponte;

1/d) La riduzione delle tasse di tutti i contratti
che covranno stipularsi in dipendenza di questa

2

concessione al solo dritto fisso di una lira. -

Restano inoltre stabilito che fra il Ponte e le due Scafe di Arcola e d'Ameglia, durante la concessione, non potrà mai esercitarsi il passo del fiume con nessuna barca o scafa pubblica o privata. -

Si dichiara altresì che questi corrispettivi sono basati sulla perizia dell'opera valutata a giusti prezzi come se la medesima dovesse essere eseguita con un ordinario appalto, e così accettata dal concessionario, coll'ammontare della quale si è aggiunto il dieci per cento per la natura del contratto a tutto rischio e pericolo dell'Impresa per ogni evento ordinario e straordinario.

Art. 10^{mo}

Il usufrutto dei pedaggi a favore del concessionario, e però anche il periodo della concessione avranno principio dall'epoca della promulgazione della Legge che approverà la presente convenzione. -

Durante la costruzione del ponte sarà provveduto al vano della Magra lungo la strada Reale di Levante a cura del concessionario, al quale viene, come sopra, ceduto l'esercizio

della spesa ora impiegata in questo servizio,
che dovrà da lui mantenersi senza alterazione,
e precisamente come ora si pratica, fins all'
apertura del transito sul ponte, riponetendo
il pedaggio in base della tariffa ora in
vigore. Invece il pedaggio del ponte
verrà percepito a somma della tariffa e
Regolamento annessi alla presente convenzio-
ne, di cui formano parte integrante.

Art. 11^o

La somma pagata dall'Amministrazione
verrà contribuita dal concessionario in rate
di L. 75,000, fino all'importo di L. 350,000,
dietro certificati dell'Ingegnere incaricato dall'
Amministrazione stessa dell'ispezione superio-
re dei lavori in contraddittorio dei Rappresen-
tanti dell'Impresa, dai quali certificati
risulta che questa ha eseguito lavori per un
importo doppio, cioè per L. 300,000, valutati
in base delle parti d'opere effettivamente
eseguite, misurate e calcolate a tenore di
perizia, cioè secondo quella misura, e quel
valore, che nella perizia stessa sono attribuiti
a queste parti d'opere in conformità del
progetto. —

~~In questi profitti potrà sanare tutto il~~
~~tenuto conto dei materiali portati a piedi~~
~~l'opera, purché riconosciuti dall'Ingegnere~~
~~suddetto della volontà buona buona qualità~~
~~e destinati e necessari alla continuazione~~
~~dei lavori.~~

Il tutto della somma contribuita dall'
Amministrazione sarà poi corrisposta al
Concessionario dopo averne la prima
collaudazione secondo le norme stabilite
all'articolo 5^o della presente.

Art. 13^o
Per ottenere l'esenzione formale
dal pagamento dei diritti di Dogana per
l'introduzione nello Stato dei materiali
destinati alla costruzione del ponte Sauri,
il Concessionario si conformerà esattamente
alle discipline che gli saranno apposta-
mente indicate dall'Amministrazione delle
Finanze.

Art. 13^o
È fatto facoltà al Concessionario di cedere
ad una Società Anonima i diritti, e le
ragioni, che a lui competevano in virtù
della presente concessione, fermo lo

adempimento di tutti gli obblighi ad esso
incombenti come costruttore del ponte.

La tale Società sarà retta da uno Statuto
speciale da sottoporsi all'approvazione del
Governo in conformità delle vigenti leggi.

Art. 11. - La Società
Económica al Governo la facoltà di
riscattare il pedaggio del ponte in qualunque
epoca, previo però l'avviso che ne dovrà
esser dato al concessionario ed alla Società
anonima che gli fosse precedente, almeno
sei mesi prima.

In questo caso il Governo restituirà alla
Società quella quota del capitale anticipato
che corrisponda alle annualità che vengono
a mancare dall'epoca del riscatto fino al
termine della primitiva concessione, e la
quale annualità saranno determinate
dall'interesse del 6 per 100 sul capitale
anticipato dalla Società coll'aggiunta del
fondo d'ammortizzazione necessario per
compiere l'estinzione del capitale medesimo.
Si dichiara che per fondo anticipato dalla
Società s'intende l'ammontare della
perizia in base della quale il concessionario

ha appunto l'imposta, dovute le spese
lire pagate dal Governo.

Art. 15.
Nel caso che si stabilisca una strada
ferrata che attraversi la Anagra il riparto
per parte del Governo sarà obbligatorio,
e se ne darà compenso alla Società nello
stesso modo che pel riparto facoltativo.

Art. 16.
Alla scadenza del termine della concessione,
e pel fatto solo di tale scadenza il Governo
entrerà in pieno possesso del Ponte, e tutti
annessi e connessi, e ricupererà il pieno
suo diritto sulla ripossessione del relativo
pedaggio.

Art. 17.
Qualora il concessionario, ovvero la Società
non adempisse regolarmente alle obbligazioni
espresse nella presente convenzione, e non
avesse ottemperato a due ingiunzioni forma-
li emanate dall'Amministrazione
Superiore alla distanza di un mese l'una
dall'altra, s'intenderà decaduto di pien
diritto dalla concessione, ed incernerà nella
perdita della somma che fosse tuttora

2

vincolata per garanzia dell'Impresa. _____

Art. 18:

La presente convenzione non sarà obbligatoria, se non venga approvata per Legge, e ridotta in pubblico Istrumento. Ed in caso che questa approvazione non si ottenga, ciò non darà diritto alcuno al Spediente la concessione d'aver compenso per studj fatti, per progetti compilati, o per qualsivoglia altro titolo. _____

Corino il 20. Maggio 1856.

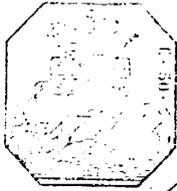
Fatta la presente in doppio originale, e dalle Parti contraenti come infra sottoscritta.

C. Carrara

Paleovano

Francisco Jattano

Il Segretario Carlo Sefione
Castaldi



Regolamento e Tariffa dei dritti con-
venuti pel passaggio del ponte da costruirsi
sul fiume Inagua presso la città di
Barbana.

Art. 1^o

Le persone, vetture ed animali che passeran-
no il ponte andranno soggetti ai dritti qui
appresso specificati:

- 1^o Per ogni persona centesimi dieci .. centesimi 10.
- 2^o Per ogni persona che viaggia col
coniere delle Regie Poste centesimi
quaranta .. " 40.
- 3^o Per ogni bestia da sella o da soma:
Se cavallina o mulattina carica
centesimi venti .. " 20
Se fessica centesimi quindici .. " 15
Se asinina carica centesimi quindici .. " 15
Se fessica centesimi dieci .. " 10.
- 4^o Per ogni capo di bestiame cavallino,
mulattino, asinino, o bovino, non
destinato a trasporto centesimi dieci .. " 10.
- 5^o Per ogni capo di bestiame caprino,
pecorino o porcino centesimi tre .. " 03.

Quando i bestiami, di cui a questo
numero, cederanno, anche promissivamente, il

non compreso il

9

numero di cinquanta, la tassa per ogni capo, oltre di questo numero, sarà ridotta della metà.

6. Per ogni carrozza, legno o vettura qualunque destinata al trasporto di persone, carica o moto.

Se a due ruote, e tirata da un solo cavallo, od altra bestia qualunque fessissimi quaranta lire 40

Se da due fessissimi ottanta " 80

Per ogni bestia di più fessissimi ottanta " 80

Se a quattro ruote e tirata da una sola bestia,

fessissimi cinquanta " 50

Se da due, lire una Lire 1.00

Per ogni bestia di più, lire una " 1.00

7. Per ogni carro, carrettone od altra somigliante vettura si a due che a quattro ruote,

Se tirata da una, due, o tre bestie per ciascuna

bestia, se carico fessissimi quaranta lire 40

Se vuoto fessissimi trenta " 30

Per ogni bestia eccedente il numero di tre,

se carico, fessissimi ottanta " 80

Se vuoto fessissimi cinquanta " 50

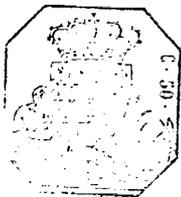
Esenzioni

Art. 2.

Sono esenti dal pagamento del dritto di pedaggio

1. Le staffette e corrieri del Governo coi loro cavalli e vetture.

Compreso il Conduttore



- 2.^o I postiglioni con vetture vuote, o cavalli da ritorno.
- 3.^o Gli Ufficiali dei Supremi Magistrati, e gli altri impiegati dell'ordine giudiziario, e delle Amministrazioni in esercizio delle loro funzioni.
- 4.^o Le truppe transittanti in corpo, ed i soldati di pattuglia, od ordinanza; muniti delle loro armi, od in viaggio con foglio di via, con dichiarazione che a termini del manifesto camerale del 3.^o Gennaio 1855, gli individui isolati appartenenti alle Regie Truppe, qualunque sia il loro grado, debbono soddisfare i dritti di pedaggio, e nel caso viaggiasero per oggetto di Regio servizio, mediante l'esibizione della ricevuta della somma pagata, che l'Appaltatore è in obbligo di loro rilasciare, potranno richiamarne il rimborso, il quale, in questo caso, sarà a carico dello stesso Appaltatore.
- 5.^o I carabinieri Reali di servizio.
- 6.^o I preposti delle A. Dogane, i fantoni, e le Guardie forestali; non meno che i Mesi, Servienti, e Guardie comunali in esercizio delle loro funzioni.
- 7.^o I trasporti, e convogli militari di ogni specie, eseguiti con cavalli del Tesoro, e muniti di una dichiarazione dell'Intendente Generale d'Artiglieria, ovvero

9

effettuati col mezzo di carri amministrati dai comuni,
o dai Particolari, in dipendenza di requisizione, e non
per via d'Impresa. —

8.° Il trasporto dei materiali occorrenti per finizio delle
strade regie, provinciali e comunali, sempre che i
conduttori siano muniti d'un certificato analogo, spe-
dito dall'Ingegnere della Provincia, se trattasi di strade
Regie e Provinciali, o del Sindaco locale se trattasi di
strade comunali. Tale esenzione si estenderà pure alle
persone degli Impresarij delle stesse strade, e loro agenti,
purchè muniti del detto certificato. —

9.° Il trasporto dei detenuti, disertori o vagabondi portati
dai carabinieri Reali, non che quelli dei poveri ammalati,
che si fanno per precetto e non per impresa. —

10.° Gli abitanti del contado della città di Ferrara, e delle
comunità d'Arcola, Corchiano, e Lenci, che si troveranno
nel caso di passare sul ponte per la coltivazione dei loro
beni, pagheranno la solamata dei dritti stabiliti colla
presente tariffa, tanto per le loro persone, quanto per
le bestie attivate agli aratri di agricoltura, od in-
ferienti al trasporto dei sacchi poveri che si conduco-
no al papolo dall'una all'altra sponda. —

Disposizioni relative alla percezione

Art. 3.°

È vietato a chiunque di passare il fiume a guado ad una

distanza minore di quattro mila metri, tanto superiormente quanto inferiormente al porto, da misurarsi tale distanza secondo l'andamento delle acque, e ciò sotto pena di una multa di lire nuove dieci, e punitivamente di tre giorni di carcere.

Una colonna, che sarà collocata sulle due sponde a ciascuna delle due estremità, indicherà lo spazio in cui è proibito il guado.

Art. 4^{to}

Nessuno potrà oltrepassare il sito destinato all'espansione dei dritti senza averne prima effettuato il pagamento, sotto pena di lire nuove dieci; anche in caso di contestazione, salvo a chi paga, il dritto a far prova valere le sue ragioni.

Art. 5^{to}

Nessuno potrà distaccare le bestie, dalla carrozza, cani od altre vetture, all'avvicinarsi del porto per rivoltarle dopo, passato il medesimo, sotto pena di lire nuove venti.

Art. 6^{to}

Chiunque insulterà con parole o con fatti i preposti incaricati della percezione dei dritti, o si opporrà loro con violenza, o minacce; chiunque si farà lecito di recar danno, sia al locale destinato all'espansione, sia al porto, incorrerà la multa

di Lire cinquanta, oltre al ristoro dei carmi, e a
quelle maggiori pene, cui la gravità del caso
potesse dar luogo.

Art. 7.^o

Le Ore poste incaricate dell'espazione non potranno
in verun caso rifiutare la ricevuta dei dritti
peretti a coloro, che la richiedessero, né esigere
dritti maggiori di quelli portati dalla tariffa,
sotto pena della multa di Lire cinquanta, senza
pregiudizio delle pene più gravi, in cui potrebbero
essere incorsi come concussionarij, qualora il
fatto commesso vestisse il carattere di
concussione.

Art. 8.^o

La tariffa dei dritti da pagarsi, ed il
presente regolamento dovranno dagli apparta-
tisti, Preposti o Commessi tenerli continuamente
affissi in luogo comodo, e visibile, avanti il
locale destinato all'espazione in modo da poter
essere letti, e consultati dai passeggeri, sotto pena
di Lire venticinque.

Art. 9.^o

In ogni caso d'infrazione delle precedenti
disposizioni, il reo sarà tradotto nante il
Giudice del Mandamento di Tarzana,

il quale, se si tratterà di semplice contravvenzione, lo condannerà al pagamento della multa, sussidiariamente nella pena del carcere, raggugliata sempre in proporzione di tre giorni per ogni dieci lire di multa: se il fatto principale, e le circostanze, da cui sarà accompagnato, offriranno carattere di delitto, rimetterà la causa al Tribunale competente.

Art. 10.

Il prodotto delle multe per contravvenzioni agli articoli 3.^o, 4.^o, 5.^o e 6.^o sarà devoluto per metà all'Amministrazione incaricata dell'esercizio del pedaggio, e l'altra metà, come pure la totalità delle multe inflitte per contravvenzioni agli art. 7.^o ed 8.^o sarà ripartita secondo la norma delle Leggi in vigore.

Corino il 20. Maggio 1854.

C. Curvour

Palombino

Francisco Jattano

Il Segretario Capo Sezione
Gastaldi

Pellati

SESSIONE 1855

N.º 99-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

DEBENEDETTI, DAZIANI, TORELLI, REZASCO, GALLO,
ARCONATI E COSTA ANTONIO

sul progetto di legge presentato dal Ministro delle Finanze
e da quello dei Lavori Pubblici

nella tornata del 25 maggio 1856

Erezione di un ponte sulla Magra.

Tornata del 28 maggio 1856

SIGNORI,

Il progetto di legge relativo all'erezione di un ponte sulla Magra risponde ad un bisogno reclamato da sì lungo tempo, e fatto presente le tante volte nell'aula parlamentare che sarebbe superfluo di voler diffondersi sulla sua utilità. Ammessa questa da tutti i vostri Commissari, anzi ammessa anche l'urgenza, la Commissione si fece carico dell'esame de'dettagli del capitolato e delle condizioni imposte al pubblico per l'uso di detto ponte.

Contro il complesso di esse venne da uno de'vostri Commissari, per mandato preciso del proprio ufficio, elevata una questione pregiudiziale, quella cioè che il ponte si dovesse costruire a spese totali dello Stato. Appoggiava tale proposta alla ragione che, pagando di già 400m. lire, rinunciando ad un provento di L. 40m. che risponde ad un capitale di lire 200m., non rimanevano che 127,000 mila lire che potevano dirsi realmente pel momento risparmiate, ma anche queste tornavano a carico del Governo coll'obbligo assuntosi del riscatto in base alla somma convenuta sì tosto che il ponte potesse servire ad una strada ferrata; convalidò infine anche con altri argomenti secondari la sua proposta.

Tuttavia la maggioranza della vostra Commissione considerò che nelle attuali strettezze finanziarie l'anticipazione di lire 527 mila non era condizione da rifiutarsi, nè essere l'identica cosa il percepire in meno 10 m. lire o dover sborsare il relativo capitale, tanto più che oggigiorno lo Stato non può procurarsi il danaro alle condizioni di cento di capitale per cinque di rendita; ma quanto più importa si è la sicurezza di non oltrepassare la somma prestabilita essendosi dal conte Francesco Cattaneo assunta la costruzione *à forfait*, talchè rimangono a suo rischio e pericolo gli eventi fortuiti, pur troppo frequenti nel corso di simili lavori.

Eliminata la questione, per sua natura pregiudiziale, della costruzione per parte dello Stato, la Commissione si addentrò nell'esame del capitolato annesso alla legge.

Tre gravi obiezioni si presentarono all'accettazione pura e semplice di quel contratto. La prima riguarda la larghezza del ponte; la seconda, la distanza di 4000 metri, prescritta come limite perchè sia *a monte* che in *a valle* del ponte, nessuno possa passare il fiume a guado; la terza riguarda il prezzo della tariffa.

La prima obiezione venne fatta in pressochè tutti gli Uffici, e venne divisa da tutti i membri della Commissione. L'art. 15 determina che *nel caso che si stabilisca una strada ferrata che attraversi la Magra, il riscatto per parte del Governo sarà obbligatorio, e se ne darà compenso alla Società nello stesso modo che pel riscatto fucollativo*. La larghezza del ponte è determinata in metri 8 compresi i marciapiedi: è più del bisogno per una strada ferrata, è troppo poco per una strada ferrata con accanto una strada comune. Verificandosi il caso previsto dal riscatto obbligatorio, caso ben fortunato e da tutti desiderato, ne verrebbe la conseguenza che il ponte non potrebbe più servire per i rotanti, ossia per il bisogno quotidiano dei terrazzani che volendo transitare il fiume con carri sarebbero di nuovo rimandati agli scafi, ossia al metodo d'oggi con tutti i suoi inconvenienti che diverrebbero tanto più gravosi quanto più tornò grato il beneficio del ponte usufruito per un lasso di tempo più o meno lungo, ma certo per più anni.

Questa condizione parve troppo dura alla vostra Commissione per non doversi prendere in seria considerazione, tanto più che dati 8 metri di larghezza, pareva che poco più si esigesse per poter adempiere al doppio scopo di dar passo ad una via ferrata ed alla via ordinaria.

La Commissione pregò quindi gli onorevoli signori ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze a volersi recare nel suo seno onde avvisare a modi di togliere l'inconveniente annunciato. I signori ministri che, interpellati anche in rapporto alla questione di far eseguire l'impresa a carico dello Stato, non vollero assentire, riconosciuta invece fondata l'obiezione posta innanzi relativa alla larghezza del ponte, annuirono in massima che nella costruzione del ponte si allargasse di tanto la

sua base che potesse servire al doppio citato scopo, tuttavia per non ingolfarsi nell'ignoto, il signor ministro delle Finanze pose un *maximum* di spesa di 40 mila lire che andrebbero in aumento delle 400 mila accordate dallo Stato. Rimarrebbe affidato al signor ministro dei Lavori Pubblici il far studiare in dettaglio le opere necessarie, prendendo poi gli opportuni concerti coll'impresa, la quale richiese solo che l'aumento ritenuto indispensabile, venisse a lei corrisposto nella rata del 1857, per essere l'anno nel quale dovranno aver luogo le opere principali.

Passando alla seconda obbiezione, cioè a quella relativa al contenuto dell'articolo 3 delle *Disposizioni relative alla percezione*, il quale stabilisce: *che è vietato a chiunque di passare il fiume a guado ad una distanza minore di quattromila metri, tanto superiormente quanto inferiormente al ponte, da misurarsi tale distanza secondo l'andamento delle acque, sotto pena d'una multa di L. 10*, parve tale disposizione troppo forte, ossia parve troppo lata l'estensione di quattromila metri dall'una e dall'altra parte del fiume.

Non potendosi però alterare quella cifra senza il concorso della parte contraente, approfittandosi della circostanza che il conte Cattaneo si trova nella capitale, si ottenne in suo concorso la riduzione alla sola metà di quel limite, cioè a metri duemila sia in *a monte* che in *a valle* del fiume, nel qual senso venne riformato l'articolo menzionato.

Rimane l'ultima obbiezione, ossia quella relativa alla tariffa a proposito della quale si trovò troppo gravosa la tassa di centesimi 10 imposta ad ogni persona transitante su detto ponte.

È bensì vero che l'art. 10 del regolamento prescrive che *gli abitanti del contado della città di Sarzana e delle comunità d'Arcola, Trebbiano e Lerici, che si troveranno nel caso di passare sul ponte per la coltivazione dei loro beni, pagheranno la sola metà dei diritti stabiliti colla presente tariffa, ecc.*, ma non è men vero che, essendo pressochè tutti obbligati a ripassare il ponte entro la giornata, la riduzione ritorna a completarsi ed arrecherà sempre ad una famiglia, per poco che sia numerosa, un carico non indifferente per ogni giorno che passa il ponte. La Commissione desiderava ridurre questa tassa, non per tutti i transitanti in genere, ma per i terrazzani agricoltori i quali sono nella necessità di passarvi.

Tuttavolta su questo punto non fu ammessa alcuna riduzione, poichè il reddito dei pedoni costituisce l'unica risorsa di rilevanza dalla quale l'impresa spera trarne non già un gran lucro, ma almeno un onesto interesse; si esternò pronta ad una riduzione sì tosto i redditi lo permettessero. Si fu nello scopo di conseguire quel ribasso, senza d'uopo di ritornare al Parlamento, che la Commissione aggiunse il 5.º articolo alla legge che autorizza il Governo a procedere alla riduzione delle tariffe, mediante Editto Regio d'accordo coll'impresa. Ritenuto

quanto sia animata per il ben pubblico, la persona del resto già ben nota, che si pose alla testa di questa impresa, non si ha dubbio che, verificandosi il caso previsto, procederà alla riduzione di quell'articolo di tariffa. Giova però osservare che la limitazione a 2000 metri, accordata per il passo a guado, influisce già in parte sul prezzo, prestando maggiore facilità per tutti quelli ai quali non è troppo gravoso quel giro per passare il fiume senza ricorrere al ponte; come in pari tempo questa riduzione agevererà gli accordi fra i privati e l'impresa per abbonamenti, metodo praticato anche oggigiorno con soddisfazione di ambe le parti. Mediante le modificazioni introdotte parve alla vostra Commissione essere il progetto migliorato, rispondere ai bisogni presenti e prevedere anche ai futuri, epperò degno della vostra approvazione.

Certo, se lo stato delle finanze fosse stato più prospero, sarebbe stato meglio che l'opera intera si esiguisse per conto dello Stato, e fosse libero il passaggio senza imposta di sorta; ma l'articolo 14 facendo facoltà al Governo di riscattare il pedaggio del ponte in qualunque epoca colla sola restituzione del capitale anticipato, senz'altro indennizzo, rimane sempre aperta la via allo sgravio sia totale, sia parziale, facendosi discendere la corresponsione ai limiti ordinarii dei pedaggi imposti nelle altre parti dello Stato, e ciò si tosto lo permetteranno le condizioni delle nostre finanze. Non è però men vero che il progetto, anche quale ora si propone, presentasi come un vero beneficio, se si pon mente ai gravissimi inconvenienti che oggigiorno si verificano per l'interrotto passaggio della Magra. Omettendo quello che concerne il pericolo, che pur troppo non è sì raro, contando quel precipitoso torrente quasi ogni anno le sue vittime, siccome inconveniente al disopra di ogni calcolo, la condizione è migliorata anche sotto il rapporto finanziario. Infatti quando si tenga conto del tempo perduto nell'aspettare il tragitto anche in tempi normali; di quello, ben assai più rilevante, e talvolta di giorni interi che si perde aspettando di passar il fiume senza pericolo, e dei sacrifici certi che si va incontro, volendolo passare *in piena*, quando la legge dà il diritto al navicellaio di chiedere un franco per persona, e con che non siano in minor numero di sei, od altrimenti di pagare per sei; quando, ripeto, si ponga mente a queste condizioni odierne, si ravviserà che anche il tenue aumento del quinto sulla tariffa dei pedoni è largamente compensato dagli altri vantaggi, anche sotto l'aspetto finanziario; oltre di chè in alcuni casi la tariffa è diminuita in confronto di quella attualmente in vigore.

Per tutte le esposte ragioni la vostra Commissione nutre fiducia che vorrete sancire col vostro voto il progetto che vostra Commissione ha l'onore di presentarvi.

LUIGI TORELLI *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 20 maggio 1856 tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, rappresentanti lo Stato, ed il signor conte ed avvocato Francesco Cattaneo per l'erezione di un ponte in muratura sul fiume Magra, colle opere di munimento e rampe d'accesso alla Strada Nazionale di Levante, in base dell'analogo progetto allestito dall'Ispettore del Genio Civile, cav. Giuseppe Bella, e mediante i corrispettivi e l'osservanza delle condizioni nell'atto medesimo convenute.

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire quattrocentomila (400,000) da corrispondersi, giusta la predetta convenzione, al concessionario dell'opera nel triennio ivi indicato, stanziandola pella concorrente di lire 50 mila nel bilancio passivo dei lavori pubblici per l'esercizio 1856; per lire 200 mila in quello del 1857; e per le rimanenti lire 150 mila in quello del 1858.

Art. 4.

Per l'applicazione della parte di spesa cadente come sovra a carico dei bilanci 1856 e 1857 verrà aperta apposita categoria sotto la denominazione — PONTE SULLA MAGRA — Strada Nazionale di Levante — col N. 40-I pel 1856, e col N. 67bis pel 1857.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

5

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 20 maggio 1856 tra i ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, rappresentanti lo Stato, ed il signor conte ed avvocato Francesco Cattaneo per l'erezione di un ponte in muratura sul fiume Magra, colle opere di munimento e rampe d'accesso alla Strada Nazionale di Levante, in base dell'analogo progetto allestito dall'Ispettore del Genio Civile, cavaliere Giuseppe Bella, e mediante i corrispettivi e l'osservanza delle condizioni nell'atto medesimo convenute, e colle modificazioni portate dalla presente legge.

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 5.

È fatta facoltà al Governo di aumentare la larghezza del ponte sino alla misura che sarà giudicata necessaria, per servire ad un tempo ad una strada ferrata, ed alla strada ordinaria, quando ciò non richieda una spesa maggiore di lire 40,000.

Questa maggior spesa verrà portata in aggiunta all'assegno stipulato per il 1837.

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 5.

È fatta facoltà al Governo di diminuire per Decreto Reale la tariffa di pedaggio d'accordo coll'impresa.

Approvato nella Tornata del 30. Maggio 1856.
Bella

REGOLAMENTO E TARIFFA

(99-A)

dei dritti convenuti pel passaggio del ponte da costruirsi sul fiume Magra presso la città di Sarzana.

Modificati all'art. 1 ed all'art. 3 dalla Commissione.

ART. 1.

Le persone, vetture ed animali che passeranno il ponte andranno soggetti ai dritti qui appresso specificati:

1. Per ogni persona Cent. 40
 2. Per ogni persona che viaggia col corriere delle RR. Poste » 40
 3. Per ogni bestia da sella o da soma : non compreso
 Se cavallina o mulattina , carica » 20 il conducente
 Se scarica » 15 id.
 Se asinina , carica » 15 id.
 Se scarica » 10 id.
 4. Per ogni capo di bestiame cavallino, mulattino, asinino, o bovino, non destinato a trasporto » 10 id.
 5. Per ogni capo di bestiame caprino, pecorino, o porcino » 05 id.
- (Allorquando i bestiami, di cui a questo numero, eccederanno, anche promiscuamente, il numero di cinquanta, la tassa per ogni capo, oltre di questo numero, sarà ridotta della metà).
6. Per ogni carrozza, legno o vettura qualunque destinata al trasporto di persone, carica o vuota :
 - Se a due ruote, e tirata da un solo cavallo, od altra bestia qualunque Cent. 40 compreso
 - Se da due » 80 il conducente
 - Per ogni bestia di più » 80 id.
 - Se a quattro ruote e tirata da una sola bestia » 80 id.
 - Se da due L. 1 » » id.
 - Per ogni bestia di più » 1 » » id.
 7. Per ogni carro, carrettone od altra somigliante vettura sì a due che a quattro ruote :
 - Se tirato da una, due, o tre bestie, per ciascuna bestia, se carico » 40 id.
 - Se vuoto » 50 id.
 - Per ogni bestia eccedente il numero di tre, se carico » 80 id.
 - Se vuoto » 50 id.

(99-A)

ART. 2.

Sono esenti dal pagamento del dritto di pedaggio:

- 1.° Le staffette e corrieri del Governo coi loro cavalli e vetture;
- 2.° I postiglioni con vetture vuote, o cavalli di ritorno.
- 3.° Gli ufficiali dei Supremi Magistrati, e gli altri impiegati dell'ordine giudiziario, e delle Amministrazioni in esercizio delle loro funzioni.
- 4.° Le truppe transistanti in corpo, ed i soldati di pattuglia, od ordinanza, muniti delle loro armi, od in viaggio con foglio di via, con dichiarazione che a termini del manifesto Camerale del 50 gennaio 1858, gli individui isolati appartenenti alle Regie Truppe, qualunque sia il loro grado, debbono soddisfare i diritti di pedaggio, e nel caso viaggiassero per oggetto di regio servizio, mediante l'esibizione della ricevuta della somma pagata che l'appaltatore è in obbligo di loro rilasciare, potranno richiamarne il rimborso, il quale in questo caso, sarà a carico dello stesso appaltatore.
- 5.° I Carabinieri Reali di servizio.
- 6.° I preposti delle Regie Dogane, i cantonieri, e le guardie forestali, non meno che i messi, servienti, e guardie comunali in esercizio delle loro funzioni.
- 7.° I trasporti, e convogli militari d'ogni specie, eseguiti con cavalli del Treno, e muniti di una dichiarazione dell'Intendente Generale d'Artiglieria, ovvero effettuati col mezzo di carri somministrati dai comuni, o dai particolari, in dipendenza di requisizione, e non per via d'impresa.
- 8.° I trasporti dei materiali occorrenti per servizio delle strade regie, provinciali e comunali, semprechè i conducenti siano muniti d'un certificato analogo, spedito dall'Ingegnere della provincia, se trattasi di strade regie e provinciali, o dal Sindaco locale se trattasi di strade comunali. Tale esenzione si estenderà pure alle persone degl'impresari delle stesse strade, e loro agenti, purchè muniti del detto certificato.
- 9.° I trasporti dei detenuti, disertori o vagabondi scortati dai Carabinieri Reali, non che quelli dei poveri ammalati, che si fanno per precetto e non per impresa.
10. Gli abitanti del contado della città di Sarzana, e delle comunità d'Arcola, Trebbiano e Lerici, che si troveranno nel caso di passare sul ponte per la coltivazione dei loro beni, pagheranno la sola metà dei dritti stabiliti colla presente tariffa, tanto per le loro persone, quanto per le bestie attaccate agli attrezzi di agricoltura, od inservienti al trasporto dei raccolti, ovvero che si conducano al pascolo dall'una all'altra sponda.

Disposizioni relative alla percezione.**ART. 3.**

È vietato a chiunque di passare il fiume a guado ad una distanza minore di duemila metri, tanto superiormente, quanto inferiormente al ponte, da misurarsi tale distanza in linea retta dal ponte, e ciò sotto pena di una multa di lire nuove dieci e sussidiariamente di tre giorni di carcere.

Una colonna, che sarà collocata sulle due sponde a ciascuna delle due estremità, indicherà lo spazio, in cui è proibito il guado.

ART. 4.

Nessuno potrà oltrepassare il sito destinato all'esazione dei dritti senza averne prima effettuato il pagamento, sotto pena di lire nuove dieci, anche in caso di contestazione; salvo a chi paga, il dritto a far poscia valere le sue ragioni.

ART. 5.

Nessuno potrà distaccare le bestie dalla carrozza, carri od altre vetture all'avvicinarsi del ponte per riattaccarle dopo passato il medesimo, sotto pena di lire nuove venti.

ART. 6.

Chiunque insulterà con parole o con fatti i preposti incaricati della percezione dei dritti, o si opporrà loro con violenza, o minacce: chiunque si farà lecito di recar danno sia al locale destinato all'esazione, sia al ponte, incorrerà la multa di lire cinquanta, oltre al ristoro dei danni, ed a quelle maggiori pene, cui la gravità del caso potesse dar luogo.

ART. 7.

I preposti incaricati dell'esazione non potranno in verun caso rifiutare la ricevuta dei dritti percetti a coloro, che la richiedessero, nè esigere dritti maggiori di quelli portati dalla tariffa, sotto pena della multa di lire cinquanta, senza pregiudizio delle pene più gravi, in cui potrebbero essere incorsi come concessionari, qualora il fatto commesso vestisse il carattere di concussione.

ART. 8.

La tariffa dei dritti da pagarsi, ed il presente regolamento dovranno dagli appaltatori, preposti o commessi tenersi continuamente affissi in luogo comodo, e visibile, avanti il locale destinato all'esazione in modo da poter essere letti, e consultati dai passeggeri, sotto pena di lire venticinque.

ART. 9.

In ogni caso d'infrazione delle precedenti disposizioni, il reo sarà tradotto nante il Giudice del Mandamento di Sarzana, il quale se si tratterà di semplice contravvenzione, lo condannerà al pagamento della multa, e sussidiariamente nella pena del carcere, ragguagliata sempre in proporzione di tre giorni per ogni dieci lire di multa: se il fatto principale è le circo-

(99-A)

10

stanze, da cui sarà accompagnato, offriranno carattere di delitto, rimetterà la causa al tribunale competente.

ART. 10.

Il prodotto delle multe per contravvenzioni agli articoli 3, 4, 5 e 6, sarà devoluto per metà all'Amministrazione incaricata dell'esercizio del pedaggio, e l'altra metà, come pure la totalità delle multe inflitte per contravvenzioni agli articoli 7 ed 8, sarà ripartita a norma delle Leggi in vigore.

Torino, il 20 maggio 1856.

C. CAVOUR — PALEOCAPA

FRANCESCO CATTANEO

Il Segretario Capo Sezione
GASTALDI

*Approvato nella Tornata del 30. Maggio 1856.
Pellati*