

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici e incaricato di presentare al Parlamento il progetto di Legge del tenore che segue, e di sostenere la Discussione:

Art. 1.

La Società anonima costituita con atto dell' 2 Ottobre 1852, rogato Ciscornia, ed approvata con Decreto Reale dell' 27 successivo Novembre e autorizzata a divenire alla costruzione di una strada ferrata da Genova a Voltri.

Art. 2.

La stessa Società e' e rimane concessionaria di detta strada sotto l'effatta osservanza delle clausole e condizioni del Capitolato annesso alla presente Legge.

Vittorio Emanuele

18
L. Abouy

Ministero
dei
Lavori Pubblici

Relazione

SUL
Progetto di Legge
DI
Concessione della Strada Ferrata da Genova a Voltri

Oggetto

Relazione sul Progetto di Legge
Di concessione della Strada Ferrata
Da
Genova a Voltri

Signori

gli è sentito bisogno di
tutte le grandi e popolate Città, ^{e specialmente} ~~comuni~~
di quelle vicine al commercio ed all'industria,
l'aperti brevi, ^{rette} ~~rette~~ comunicazioni
col luoghi vicini ^{relazioni} ~~comuni~~ di traffico,
necessità di approvvigionamento, ed attrattiva
di ameni diparti; traggono in copia i loro
abitanti; onde vediamo che all'approssimarsi
di queste Città l'attività della circolazione
sulle strade già stabilite cresce a misura
che si va accostando, ed in proporzione
dell'importanza di centri di popolazione.
Questo fatto verificatosi in enormi
proporzioni presso le primarie Capitali
d'Europa, dove indubbiamente verificarsi
anche nel nostro paese; nel quale per
non parlar della capitale ove è a tutti
evidente il movimento di persone che
particolarmente in certe stagioni dell'anno
ha luogo in varj paesi circostanti; non
hanno Città in cui le strade ordinarie

che si fanno capo sicuro così frequentate
quanto quella di Genova.

Posta la città di Genova sul
pendio degli Appennini, e limitata dal
mare, essa non è per via di terra
accessibile che dai due littorali di Levante
e di Ponente, lungi però eguali percio-
sioni gradatamente sviluppandosi ed
aumentando il movimento commerciale
ed industriale, che concentrato nella città
non avea altro sfogo che la via del mare.

L'attività sempre crescente di quell'
importantissimo imperio del Mediterraneo,
mal reggendo nei ristretti confini imposti
dalla natura all'ingrandimento dell'
abitato, cioè nelle vicinanze l'area
necessaria per nuovi stabilimenti industriali,
e per locali di magazzini e di depositi,
piorandosi pelto sbarco di talune merci
e demate di quei tratti del littorale che
prestavano facilità di prender terra, e
scegliendo di preferenza la riviera di ponente,
perchè da questa più agevole le si parava
la comunicazione coll'interno del paese.

Da siffatte circostanze ebbe origine
ed a breve andar di tempo si accrebbe
il considerevol movimento di persone ed
merci al cui trasporto provvede quel gran
numero di veicoli d'ogni maniera che
giornalmente battono la strada di ponente
massime nel tratto da Genova a Voltri.

on ai bisogni del commercio e della
industria locale si aggiunge l'altitudine
di alcune città a favore di un
corso continuo di viaggiatori.

Un tale stato di cose formò
l'attenzione di alcuni rispettabili cittadini
di Genova e di Torino dotti in essi
l'idea di far servire alle necessità di
quel progressivo movimento un mezzo di
comunicazione e trasporto più facile e
più celere, quale sarebbe una via ferrata
con fermate o stazioni presso i più
popolosi centri intermedi; e raccolto con
prome obblazioni competente fondo, si
costituirono sin dal mese di Aprile 1850
in regolare Società ad oggetto di far
eseguire gli studi di questa strada.

Conspiramente allo scopo di riuscire
a raccogliere per mezzo di azioni il capitale
occorrente all'opera, ed a costituire una
Società definitiva, che se ne potesse
condizionaria, gli stessi promotori presen-
tarono, in giugno 1851, al governo alcuni
articoli di condizione preliminare formati
in base di quelli stati intesi tra il
Ministero ed altre consimili Società
onde facilitar loro l'attuazione di egual
divisamento.

Fra i diversi favori chiesti con detti
preliminari, i più essenziali erano:
primariamente la facoltà di raccogliere,

la ferrovia di Voltri con quella dello Stato a S. Pier d'Arrena, e far quindi su di essa transitare i convogli della Società sino a Genova mediante i corrispettivi da determinarsi: secondariamente l'uso dei locali della Stazione dello Stato a Genova pel servizio delle persone delle navi colla stessa condizione di debite compensi.

Le Condizioni preliminari della Società promotrice erano ragionevoli e quindi il Ministero di Agricoltura, il 24. Marzo 1851, ad accettarle salvo alcune modificazioni restrittive dell'uso della Stazione di Genova, fatto espressa riserva però di nulla pregiudicare ~~in quanto~~ ^{alla} concessione definitiva ~~che~~ ^{privilegio} che si sarebbe ~~provocata~~ ^{provocata} dal Parlamento.

Coni concretato il contratto della Società, e resane possibile l'attuazione col preventivo scioglimento delle due più serie difficoltà, che ben poteransi riguardare come insuperabili, vale a dire la costruzione d'un apposito tronco di strada ferrata da S. Pier d'Arrena a Genova in località difficilissime ed atterrate proprietà di ingente valore; e lo stabilimento di un pure apposito scalo in detta Città ove è tanta mancanza di sito; tolti, dicesi, li più forti ostacoli si all'estiva per cura della Società un accurato progetto di massima

ma la riconosciuta convenienza di non
intercettare a quella grande officina dello
Stato il libero accesso alla marina, della
cui spiaggia ha stretto bisogno sia
per carico e scarico di materie prime
o di suoi manufatti, sia per lavori
occorrenti ai Proscapi, consiglio di
dirigere la strada dalla parte opposta
allo Stabilimento.

Altri suoi ostacoli al definitivo
tracciamento della strada furono le
opposizioni di alcuni proprietari di
villie e giardini intersecati, che si
richiamarono presso il Governo, nello
scapito ^{temerario} della costruzione di questa
strada a ^{risentita} il valore
delle loro proprietà, difficilmente
espressabile nel calcolo delle indennità
che sono assolute che relative. Benché si
trattasse di un'opera di manifesta
utilità pubblica, a fronte della quale
tutto deve ogni privato interesse, tuttavia
il Ministero per un riguardo al diritto
di proprietà, senza giusta causa irrimediabile
comunicò siffatte opposizioni all'autore
del progetto, invitandolo a studiare ogni
mezzo per rendere il passaggio della
strada meno nocivo a quei fondi; scopo
questo da lui raggiunto con opportune
varianti di tracciato e di altimetria,
mercé le quali toccando la strada le

Di qui fabbricate nel modo
meno noioso che far si possa, sarà
tutto ogni fondato argomento airichiosa;
talora di quali saranno soddisfatte,
altri di un ordine affatto secondario
potranno avere all'interesse generale
dell'opera, salvi sempre i doveri
compensi.

Si come lo scopo principale della
strada sarebbe di servire ai bisogni
delle località intermedie, d'onde è a
spersarsi un prodotto forse maggiore
che dal movimento fra i punti estremi
della linea, il progetto comprende la
costruzione di sei stazioni, inclusa
quella di Genova, la quale però è
limitata allo stabilimento per parte
della Società, di tettoji pel ricovero
de' suoi convogli, e di rimpa nelle
stazioni in un sito che è stato già
dal governo preventivamente designato.

Le altre stazioni sarebbero fissate
la prima a Voltri, estremo punto
della linea, la seconda a Bra, la
terza a Bigli, la quarta a Sestri,
la quinta a S. P. d'Arma, scalo questo
richiesto dalla naturale disposizione
della località, che non permetterebbe
alla Società di valersi di quello della
ferrovia dello Stato presso S. P. d'Arma
a motivo che la ^{collegazione} ~~collegazione~~ di questo scalo



che perire calcolate con esatti elementi
di spesa, onde evitare che intrapresa
l'opera, difettino i fondi per compierla,
potranno condurre ad un importo totale
assai riducante.

Periò, e perchè altrove il progetto
dell'Ingegner Perodi è stato encomiato
e approvato da Giudici competenti,
il suindicato inevitabile grave importo
dell'opera, poteva tanto meno essere
ostacolo a che il Ministero prestasse
favore alla domandata costruzione, quanto
che a malgrado dell'importo medesimo
l'impresa offre la prospettiva di un
notevole profitto di capitali impiegati
per compierla.

La Società Promotrice ha fatto per
più mesi esplorare da persone appostate
a tal fine sulla via, quale fosse il movimento
attuale di persone e di merci sulle
strade da Tortri a Genova. Essendo a
calcolo questo movimento, e portatovi un
aumento ben moderato in confronto di quanto
l'esperienza ci mostra continuamente veri-
ficarsi in altri siti per l'apertura di
strade ferrate, ne ha dedotto un prodotto
brutto di L. 51,000 al chilometro calcolato
colle proposte moderate tariffe: il quale
prodotto brutto, sottratte le spese di
manutenzione e di esercizio, sottratte
inoltre un annualità per l'estinzione

Del Capitale, ed un fondo di riserva
sarebbe un dividendo di £ 176 mila
oltre all'interesse del 5 per cento del
capitale impegnato. Oud'è che quando
ancora si volesse revocare in dubbio
la probabilità di così vantaggiosi
risultamenti, non si potrà però
con ragione negare la sicurezza che
l'impresa sarà proficua.

Dopo aver brevemente discusso
del merito del progetto sotto il rispetto
tecnico ed economico, non si farà
il Ministero a dimostrare l'utilità
dell'opera nell'interesse pubblico, ~~all'impresa~~ troppo
note ormai essendo, anche per l'esperienza
fatta fra noi, i vantaggi nati dalle
Strade ferrate al commercio, all'industria,
ed ad ogni maniera di sociale rapporto
in paesi da quelle attraversate, e quindi
si limiterà a rappresentarvi, o Signori,
quale sia la somma degli utili ed i
pesi che dal capitale di concessione
convenuto colla Società e sottoposto alla
Vostre approvazione sarebbe per risultare
allo Stato.

I principali favori che si concederebbero
alla Società, e che son richiesti dalle
speciali circostanze in cui trovasi la sua
strada sono due: Il primo è il transito
sulla ferrovia dello Stato da S. Pier
d'Arona a Genova mediante un

moderato pedaggio; il secondo l'uso della
Stazione di Genova più viaggiatori e
per le merci, e quello della via di
comunicazione dalla Stazione al Mare.

Quanto al primo si è già osservato
che il negarlo sarebbe stato come rendere
impossibile l'impresa: concesso, anche
la Società s'abbia una propria Stazione
anche a S. P. d'Arma, è di reciproca
convenienza. Perchè il 25 per cento del
prodotto brutto che perviene allo Stato, il
quale non ha le cariche sue le spese di
esercizio, e che di pochissimo è gravato
di più in quelle di manutenzione, sarà
già un notevole profitto. Né molto è
a temere della concorrenza che la Strada
Sociale far possa a quella dello Stato
fra Genova e S. P. d'Arma; doppiato
tante cose speciali sarà necessario stabilire
fra Genova e la Val di Polcevera, che quelle
della Società poco potranno toglierne rispetto
al movimento limitato a S. P. d'Arma
e terminato ad una Stazione meno
opportunitamente collocata. Il grande
movimento della via Sociale sarà diretto,
e procederà da oltre S. Pietro; di quello
che per la concorrenza ne toglierne sino
a S. Pietro pagando la Società $\frac{1}{4}$ del
prodotto senza spesa compensa in gran
parte la perdita. Oltre l'influenza
maggiore che la Strada di Voltri

richerà su quella dello Stato in
viaggiatori ed in merci, supererà d'affai
quello scapito che derivar potesse dalla
accennata concorrenza.

Quanto al secondo favore ripeteremo
anche per esso, che negarlo sarebbe impedire
assolutamente l'attuazione dell'impresa.
A nominare il servizio di viaggiatori
delle merci se è in mancanza di ogni
città, un grande vantaggio, al quale solo
potrebbe fare ostacolo le grandi spese di cui
fosse ragione, a Genova dove invece
questo vantaggio procura anche il
risparmio dell'ingente spesa che sarebbe
necessaria per creare un nuovo sito,
esso è una vera necessità. E più stringente
necessità ancora è quella di rendere di
comune uso la via di comunicazione
colla piazza di caricamento, e col Dock
quando sia che venga costruito; perchè
mancherebbe assolutamente; per dispendio
che si vorrebbe fare, il modo di provvedere
altrimenti.

Gli atti favori concepiti alla Società
di Lotteri non si scostano da quelli che
ante concepiti ad altre Società che prima
ora si costituiscono per simiglianti intraprese
e la ragione di poche stranie di terreno
infruttifero che è favore spuale a questa,
non ha tale importanza che meriti
tenere discorso.

I vantaggi diretti che offre la
ferrovia di Voltri alle finanze dello
Stato sono per quegli stessi che su
altre simili strade si conseguirono, cioè:
servizio gratuito della Posta — trasporto
di militari in servizio, del materiale di
guerra e di prigionieri a metà tariffa —
egual riduzione per generi di privativa;
oltre, come noterassi, il pedaggio Da S.
Pia d'Arma a Genova che non può
valere meno di 30 m. lire annue, e il
prodotto maggiore della ferrovia dello Stato
procurato dall'influenza di quella di Voltri.

Non resta che a farvi osservare,
o Signori, che il continuamento di lavori
e il loro termine all'epoche fissate sono
convenientemente garantiti; e che a questo
scopo la Società deve depositare nelle
casse dello Stato la somma di L. 300 m.
che risponde circa ad un decimo della
somma per la quale la Società ha posto
un contratto d'appalto.

Il Ministero adunque, considerato
il complesso delle esposte condizioni che
si sarebbero convenute coi legali rappresentanti
della Società, e ^{confidate} dall'incoglimento
che Voi faceste ai primi passi della
privata industria voltrasi a costruire
strade ferrate in Piemonte con altre
congiunture, presenta per questa alla
Cauzione Vostra per la prima impresa

di simil genere promossa sotto il
costituzionale regime dall'industria
Ligure.

La Camera non ignora quante
importanti ed urgenti opere sieno
desiderate per condur Genova
a quel grado di prosperità cui la
vantaggiosa sua posizione ed altre
proprie circostanze concorrono a
chiamarla.

Ma al disidato e pronto
equipamento di queste opere fa d'uopo
il concorso della privata industria animata
dalla ricchezza locale, e dallo spirito di
associazione che in altri paesi fu
fonte di tanta prosperità. Ed a
promuovere questo spirito d'associazione
molto gioverà favorire i primi passi
con larghe concessioni fatte a quelle
imprese che hanno, come questa che Vi
rinc sottomesa, la prospettiva di
un esito sicuro e fortunato.

Palazzo

Progetto di legge 12.º 73.

presentato dal Ministro di Lavori Pubblici
nella tornata del 25 10.º 1892.

Concessione della strada ferrata
da Genova a Voltri

Ferruvia di T. Atri Capitolato

24172

Art. 1.^o

La Società anonima costituita con atto delli 2. 8^{mo} 1852. ed approvata con Decreto Reale delli 27. novembre successivo, si obbliga ad eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo, ed a terminare nel periodo di due anni al più tardi dalla data della legge di concessione, salvo i casi di forza maggiore tutte le opere necessarie alla costruzione e stabilimento d'una ferrovia da Tottori a Genova ad un sol binario di rotaie da riuondarsi in San Pier d'Arceva con quella dello Stato in modo che sia agevole all'esercizio e sia praticabile in ogni sua parte allo spianare del termine sopra fissato.

Art. 2.^o

La strada passando per Pia, Pegli, Sottoli e Cornegliana sarà eseguita a norma del progetto dell'ingegnere Cesare Parodi in data 27. luglio 1852. stato approvato dal Consiglio speciale delle Stadi Senale in adunanza delli 25. Novembre successivo, e mediante l'intervisione in caso delle modificazioni suggerite dal medesimo Giunta del progetto redatto dal Ministero dei lavori pubblici la strada verrà ad unirsi in San Pier d'Arceva alla strada ferrata dello Stato, sulla quale sino a Genova si concede alla Società il transito giornaliero, mediante le condizioni ed i corrispettivi infra specificati.

Art. 3.^o

Il Governo approva in massima il modo progettato per punto di riunione delle due strade a S. Pier d'Arceva, dove la Società dovrà stabilire una stazione, il piano però dettagliato sia del punto di riunione, sia della stazione, e relativi disegni dovranno essere previamente esaminati ed approvati dal Governo.



Art. 4°

La stazione della Società a Genova sarà costrutta a di lei spese in
proximita della stazione dello Stato, ed in quella localita che sara
designata col consenso del ministero mediante approvazione speciale
del piano esecutivo della stessa. Il Governo concede il uso della propria
stazione per carico e scarico ^{delle merci} dei passeggeri e del loro bagaglio, mediante
un corrispettivo da stabilirsi. Le fermate però dei convogli della Società
nella stazione dello Stato non potranno essere maggiori del tempo
necessario a tale carico e scarico sotto la stretta sorveglianza di quelle
uomme che l'Amministrazione vorra stabilire.

Art. 5°

Nel caso che dal Governo si procedesse all'esecuzione di qualche disa-
missione della ferrovia dello Stato per portarla nella stazione piu verso il
centro della città di Genova, sarà pure fatta facolta alla Società di prin-
cipio di tali dismissioni, mediante quelle somme e compensi da stabilirsi.

Art. 6°

I punti di stazione delle due ferrovie in San Pier d'Alba e di comuni-
cazione delle due stazioni a Genova saranno continuamente chiusi con
cancelli la cui custodia rimarra affidata agli agenti del Governo.
Non potra la Società occupare questi cancelli con convogli di qua-
lunque specie, se non se nelle ore fissate dall'Amministrazione superiore, e contrar-
viando a tale disposizione ed occupando i cancelli quando formo aperto
sui medesimi quel segnale di fermata dei convogli che sara determinato
in apposito regolamento: la Società rimarra passibile di ogni danno
che ne avvenira all'Amministrazione ed ai terzi.

Tutte le spese necessarie per lo stabilimento dei cancelli, punti di unione
e di comunicazione, non che per la manutenzione di queste opere sono
a carico della Società.

Art. 7°

La Società non potra mai ingerirsi, sia nella costruzione che nella
manutenzione della ferrovia dello Stato nella quale sara concesso il transito.

in caso di accidenti su questa potrà avere ricorso verso il Governo a qualunque titolo.

Art. 8.

Il transito suddetto sarà in ogni tempo subordinato all'ordine giornaliero di servizio sulla Strada dello Stato procurato però il Governo di far in modo che la Società possa introdurre ed eseguire quelli ordini di movimento ed i servizi più convenienti all'esercizio della ditta linea, senza che possa spettare alla Società diritto alcuno d'indennità, in caso d'interruzione d'esercizio della Strada dello Stato.

Art. 9.

In corrispettivo del transito tanto dei viaggiatori che delle merci di ogni sorta operato sulla ferrovia dello Stato dalla Società, dovrà questa pagare il 25 % dei diritti portati dalla tariffa da essa adottata, operando sul resto le norme stabilite dalla stessa tariffa stabilita.

Art. 10.

Da quel punto che sarà determinato d'accordo fra l'Amministrazione superiore alla Società, dovrà costruirsi dalla Società succedanea un altro binario che dalla Strada e dalla Stazione dello Stato in Genova vada alla Stazione della Società.

Art. 11.

La ferrovia sarà fatta ad un solo binario su tutta la sua lunghezza da Voltri a San Pier d'Aprua. La distanza fra le guide o rails sarà identica a quella della ferrovia dello Stato.

Art. 12.

La Stazione di partenza a Voltri dovrà essere collata in maniera che offra la maggiore opportunità all'eventuale prolungazione della ferrovia verso Savona.

Art. 13.

Tutti i progetti parziali delle Stazioni e dei rami di ferrovia di carico o scarico delle merci e dei passeggeri non potranno essere intrapresi che in base di progetti di dettaglio esecutori in tempo presentati ed approvati dal Governo.

Art. 14

Quando si occorra con altre strade dietro fondate e ragguarantate motivi sarà concesso di sostituire ai cavallavia e sotto-passaggi le travate orizzontali, o passaggi di livello.

In tutte queste occorrenze come in tutti quelli altri in cui è specialmente interessata la sicurezza pubblica, oltre all'approvazione accordata al progetto di massima si richiederà sempre la presentazione e l'approvazione speciale del piano esecutivo dell'opera di cui si tratta.

Art. 15.

Tutte le opere della ferrovia dovranno essere eseguite secondo i migliori sistemi, e colla solidità corrispondente all'uso cui sono destinate.

Le cavallavia, sottovia, ponti, acquedotti ed in genere tutti i lavori d'arte dovranno essere costrutti secondo i migliori sistemi e regole tecniche ed i loro piani esecutivi dovranno essere previamente sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione superiore.

Art. 16.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe o con mura di cinta, o con barriere o siepi su tutta la sua lunghezza.

Art. 17.

Saranno resi comuni ed applicati alla ferrovia di Toltri il Regio Decreto 25. Agosto 1848. nel quale tutte le leggi e regolamenti di Polizia e sicurezza pubblica ^{già} in vigore, e che emanarono per le ferrovie dello Stato.

Art. 18.

La contribuzione prediale della strada sarà a carico della società, e non debilita in ragione della superficie dei terreni occupati dalla medesima e sue dipendenze. I fabbricati e magazzini affetti all'esercizio della strada saranno assimilati agli altri edifici di simile natura, e la società dovrà egualmente pagare tutte le contribuzioni a cui possono essere sottoposti.

Art. 19.

La costruzione della ferrovia da Genova a Toltri è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono alla medesima applicati le disposizioni



Delle Regie Patenti 6 Aprile 1839. riflettenti specialmente le espropriazioni
ed i compensi dovuti ai proprietari espropriati, non che le formalità
necessarie per la liberazione dei beni in ipotechi ed ipotechi.

Il Governo concede gratuitamente alla Società i terreni occorrenti in tutto
per lungo il lido di lavoro che non fossero stati né ceduti né dati in
affitto ai terzi.

15. m. 1. Per quelli che sono stati ceduti o dati in affitto dalla Società, l'Amministrazione
indennizza i terreni al prezzo giusto e pagano i lavoratori.

Oltre le espropriazioni di cui nelle sopraddette Regie Patenti è permesso autorizzato
dalla legge della Patenti 1839, l'occupazione temporanea dei terreni necessari
alla costruzione di strade laterali, provvisorie o convenienti alla condotta
dei materiali, e ad altri servizi relativi alla costruzione della strada
principale, fino al compimento dei lavori di questa, e non che quelle delle
occupazioni ausiliarie che si richiedano necessariamente dallo stabilimento e per
variazioni di comunicazioni soppressi o mutati, o di corsi d'acqua o
sedi richieste dalla costruzione della strada ferrata.

Art. 20.

Tiranno del pari applicate alla strada stessa le disposizioni degli
Arti 6, 7, 8, 9, 10 dell'Editto 8 Aprile 1847, e quello dell'Art. 11, per ciò che
riguarda le costruzioni, provvisorie e scavi eseguiti dopo che autor.
Dalla concessione definitiva sarà fatta conosciuta in regolare pubblica
azione la linea della ferrovia.

Art. 21.

Per gli atti e contratti della Società tutti stipulati per uno scopo
che riguarda tassativamente ed esclusivamente la costruzione ed il servi-
zio della ferrovia si accorda l'esenzione d'ogni diritto ad eccezione del
suo diritto fino di circa liva.

Art. 22.

La Società non potrà intraprendere i lavori, né procedere ad alcuna
espropriazione di terreni, se entro tre mesi a data della promulga-
zione della legge di concessione non avrà recitato nella forma della Regia

Finire la somma di Lit. 300 per articolo di cauzione per l'esatto adempimento degli obblighi che la Società si è assunta verso i terzi in dipendenza della concessione.

Non adempendosi all'obbligo del versamento di detta cauzione del termine sopra indicato la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento, o costituzione in mora.

Il versamento di cui sopra potrà essere eseguito, sia in numerario, sia in idolo del debito pubblico, ed obbligazioni dello Stato al loro valore nominale.

Art. 23.

La cauzione sarà restituita per decimi nella domanda della Società, purché faccia constare di lavori eseguiti, e cautamente pagati, di lavori eseguiti e provati, fatte parit. di ogni della somma di cui s'indica la restituzione.

Per lavori eseguiti si intenderanno esclusivamente i lavori incaricati al suolo, e che facciano già parte della strada.

Per l'ultimo decimo della cauzione non sarà restituito, se non che dopo aperta all'esecuzione tutta la linea.

Art. 24.

I lavori di costruzione della strada saranno interposti con più tardi di quattro mesi dalla data della legge di concessione, il qual termine trascorso, se la Società si troverà in contravvenzione del presente articolo, sarà punita della perdita di metà del deposito fatto, a tenore dell'articolo 22.

Art. 25.

Se la Società Concessionaria otta l'udenza del termine fissato all'Art. 1.º non avrà dato pieno esequimento, alle contratte obbligazioni, senza che abbia fatto constare di legittimo cause d'impedimento, s'intenderà di pieno diritto decaduta dalla concessione, senza d'opo di alcuna costituzione in mora, ed in tal caso i terzi, dopo d'aver



il cui valore fu computato per la restituzione della cauzione, e non meno che la porzione di questa, ossia i decimi che non fossero per esso restituiti, rimarranno di piena proprietà dello Stato.

Art. 26.

V In questa occasione il Governo procederà ad proseguimento delle opere ed imbanda dell'arte pubblica, da aprirsi sulla base della presente convenzione, e previo esame delle opere già costruite, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati, e dei tronchi di strada già aperti all'uso.

L'appaltatore debberà al migliore offerente rimborsare il tutto, esclusi però i comissionarii deceduti, e il loro averito causal.

Art. 27.

I nuovi comissionarii saranno obbligati di pagare a quello deceduto ^{o alla famiglia} pulverato anzitutto l'ammontare della parte già costruita, il valore finto per i tronchi di strada già eseguiti, loro terreni e dipendenze più materiali, provviste, macchine e possetta rispetto di cui non loro fatta cessione.

Art. 28.

Quando un primo esperimento d'arte d'acqua decede, si farà luogo, con ribatto sul prezzo d'ultimo ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà fissato dal Governo, e se questo esperimento rimanesse infruttuoso, potrà lo Stato ritenere le cose tutte caviate in ogni modo, e mandare un commissario, e senza obbligo di proseguir i lavori.

Art. 29.

L'Amministrazione superiore potrà far sorvegliare per mezzo di Commissarii l'andamento e l'esecuzione dei lavori, e venendo a scovare che alcune opere non sono eseguite giusta le regole d'arte, ed in conformità delle stabilite condizioni, i comissionarii dovranno riferirne, e in difetto e dietro diffidamento loro dato, l'Amministrazione si farà dar opera d'uffici a loro spese.

Art. 30.

Per l'esecuzione dei lavori non si potranno interrompere

S

comunicazioni precedenti, senza prima averli provvisti con permessi
provvisori, i quali non saranno ammessi in esercizio se non coll'autorità
dei Commissarij di cui all'Art. precedente.

Le acquedotti ed altri corsi d'acqua intersecati dalla ferrovia saranno
sua responsabilità, a meno che gli interessati si rinunciassero.

Art. 31.

Nessun braccio della ferrovia potrà essere aperto al pubblico,
se prima tutte le parti che lo costituiscono comprese i magazzini e gli
edifici annessi e dipendenti, non sono esaminati e collaudati dai
Commissarij delegati dal Governo, i quali redigeranno apposite processu-
verbalie da omologarsi dall'Ammin. superiore, prima che cominci lo
esercizio.

Art. 32.

Qualunque volta, a tenore dell'Art. 14. saranno concessi permessi a
livello, dovranno questi essere muniti di cancello, custoditi da appositi guardi.

Art. 33.

Dopo il totale compimento dei lavori e la loro definitiva collauda-
zione, i Commissarij faranno procedere in contraddittorio di Commis-
sarij delegati dall'Ammin. superiore alle approprie verifiche di
Stato, unite alla formazione di un piano geometrico nella scala
di 1. a 2500. della ferrovia, di suoi fabbricati, e di tutte le sue parti
annesse e dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico
di delimitazione, saranno formati a tutto spese dei Commissarij
in due originali, l'uno ad uso dei giudici, e l'altro dell'Ammin.
superiore a cui sarà trasmesso.

Art. 34.

La ferrovia e tutte le sue dipendenze saranno sempre mantenute
in buon stato, in guisa che il collegamento vada in ogni tempo
facile e sicuro.

Lo Stato della ferrovia e sue dipendenze sarà ricognuto una volta



all'anno, dove d'uofo più spesso da una Commissione del Governo ed
in contraddittorio dei concessionarij.

Art. 14. Le spese di manutenzione e quelle di riparazione fatte ordinarie
che straordinarie, saranno interamente a carico della Società.

Per tali manutenzione e per le occorrenze di riparazioni, la Società
rimane soggetta al controllo, ed alla sorveglianza dell'Amministrazione
superiore.

Se la ferrovia una volta ultimata non sarà costantemente man-
tenuta in buono stato, si provvederà d'ufficio a cura dell'Amministrazione
superiore della Società concessionaria.

Art. 15.

Le spese tutte relative alla visita di sorveglianza, di collaudazione
delle parti che giacciono a carico della Società, compresi per
l'incarico dovute ai periti e ad altri uffiziali delegati dall'Amministrazione
superiore, la quale se formerà il regolamento di concessione anticipatamente
per semestre nella forma ^{della legge} ~~della legge~~ che verrà a tale effetto indicata

Art. 16.

La Società concessionaria è autorizzata a fare quei regolamenti che
credesse opportuni, sia per l'ordinamento di sua Amministrazione, che per
il servizio ed esercizio della strada; i quali ultimi però non saranno
esecutori se non previa l'approvazione dell'Amministrazione superiore.

Art. 17.

Nell'esercizio della strada dovranno essere adottati i
sistemi di locomozione siccome i migliori, uniformandosi strettamente
ai regolamenti che sono e saranno in vigore per l'esperimento, ed uso
delle locomotive per la solita diiferenza di peggiori, per le maggiori o minori
classe delle forze per le diverse segnali e l'aula delle vie e stazioni
quanto di fornagli, e generalmente per tutto ciò che riguarda
suggerimenti la sicurezza del servizio.

Art. 18.

Tracci, curionetti, macchine, locomotive e ferriamenti

lavorato ad ogni specie, esclusivamente destinati ed assolutamente necessari all'armamento ed esercizi della ferrovia che venissero introdotte dall'estero saranno soggetti ad un proprio diritto d'entrata cioè iraili o regolati: d. l. 4. e i fumatori di t. 3. per ogni quantità mista che macchinari e fornimenti relativi al diritto fino del 4.9% sul loro valore.

Dovrà però la società conformarsi a tutte le cautele che a tal riguardo venissero ordinate dal Ministero delle Finanze.

Art. 39.

Nessuna macchina di locomozione, vettura, carro o vagoni per trasporto di viaggiatori, benché sia omessa per nessun servizio se non è prima approvata dall'Amministrazione superiore.

Art. 40.

Le macchine ed altri veicoli che in occasione di ordine od altrimenti venissero acquistati dal Governo riconoscute in stato di deperazione dovranno essere posti fuori di servizio.

Art. 41.

Per indennizzare la società dei lavori e spese che si obbligò di farne in dipendenza di questo capitolo e sotto la formale esplicita riserva che ne assumerà tutte le disposizioni e accondate alla medesima per la durata di 99 anni dal giorno dell'emanazione della legge di concessione, l'Amministrazione della strada si è tenuta di percepire le tasse di pedaggio, ed i prezzi di trasporto provvisoriamente infrascripti.

Art. 42.

Tariffa

Dei prezzi di trasporto per ogni chilometro.

Viaggiatori

Vettura di 1 ^{ma} Classe	L. 0 10
Vettura di 2 ^a Classe	" 0 17
Vettura di 3 ^a Classe	" 0 14.

I viaggiatori sono in facoltà di portare seco loro oggetti di peso minore di 20. Kilogrammi, purchè non eccedano il volume di 0.70 x 0.25 x 0.30, e possano collocarsi sotto i sedili delle letture senza incomodo degli altri viaggiatori.

Il bagaglio dei viaggiatori suddetti ed il volume ad esso per sé: pagheranno per ogni 100. Kilogrammi calcolati di 10. in 10. fr. 0.04

Bestiame

Bestie bovine, cavalli, muli, asinari etc

Per bestia fr. 0.15

Mulle viaggiati " 0.05

Mercato, per un colpo " 0.03

Il prezzo del trasporto di cavalli, bestie bovine ed altri animali alla velocità dei viaggiatori sarà doppio di quello portato in carozze.

Il Cane sarà ammesso sotto certe condizioni di bagaglio e si pagherà per medesima la somma di fr. 0.05

Oggetti diversi

Oggetti di stoffe per 100 Kilogrammi " 0.06

Letture a due ruote " 0.25

Letture a quattro ruote " 0.30

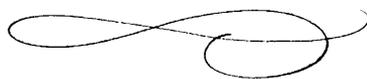
Collezionisti di viaggiatori il prezzo di trasporto sarà doppio; ma nelle lettore a due ruote potranno viaggiare due persone, ed in quella a quattro ruote, tre persone.

Carbon fossile per forneltate " 0.125

Mercurio per forneltate.

per Chim.

Metalli in polvere, ferro, rame, stagno ed altri metalli lavorati oggetti, stoffe, stoffe, spirito, olio, sapone, cotone, lana lino, canapa, tabacco, liquore da bevervi o da fumare, liquore caffè, droghe o generi coloniali ed oggetti manufacturati 0.20.



2^{da} Classe.

Travi, farine, calcinazioni e sostanze minerali, carboni di legna, lignite, torba, legna e portiche, travi, cotti, sassi granoni e macigni in blocco, pietra da taglio, bitumi, feno grezzo, feno in larea ed in fogli, piante in lastre, " 0, 18

3^a Classe

Travi da calcina e calcinazioni, ghiaie, ciottoli, sabbia argilla, tegole, fanticci, bitumi dringiano, mattoni, lastre e materiali d'ogni specie per la costruzione e ristruzione di Strade. " 0 16

Le merci che dietro domanda degli Speditori verrebbero trasportate alla velocità dei viaggiatori, pagheranno in ragione di 1/4 per tonnellata.

Le donati, merci, animali ed altri oggetti non designati nelle precedenti tariffe saranno per diritto facoltativo classificati in quella categoria colla quale avranno maggior analogia.

Art. 14.

Il diritto sono regolati in ragione di ogni Chilometro percorso; un Chilometro incominciato sarà pagato per intero.

Il peso della tonnellata, è di mille chilogrammi; le frazioni di peso saranno calcolate per centesimi di tonnellata; di quia di qua dunque peso di diritto di dieci chilogrammi, pagherà come dieci chilogrammi, e così di seguito.

Il minimo peso della merce per il trasporto dei bagagli sarà di ventini so.

Art. 14.

Il trasporto di oggetti particolari, ancorché non vietati dalle leggi di Polizia, come alberi, quello delle maglie indivisibili pesanti più di cinque mila chilogrammi, o delle vetture eccedenti col loro carico 8 mila chilogrammi, senza però oltrepassare i due metri d'altezza non sarà obbligatorio per i concessionarii, i quali

Domando in ogni caso strettamente attenzione alle norme e regole assegnate a tale trasporto nelle tariffe già esistenti, o che dovranno essere in vigore sulla ferrovia d'alto Adato.

Art. 45.

I prezzi enunciati nelle tariffe non sono applicabili:

1.^o Alle denari e oggetti, che sotto il volume d'un metro cubo non pesano duecento chilogrammi.

2.^o All'oro ed all'argento in lingotti, monete e baroni, ed ai platinidi, bronzi d'argento, orificiani, pietre preziose, ed altri oggetti di valore.

3.^o A qualunque pacco o collo pesante eccedenti 50. chilogrammi salvo che quelli fatti facciano parte d'un peso complessivo di cinquanta chilogrammi, spediti da una persona stessa, e di una stessa natura quantunque imballati a parte.

Nei tre casi suddetti si stabilirà dalla Società, previa approvazione dell'Amministrazione superiore, una tariffa relativa a ciascuna specialità.

Art. 46.

Le tariffe ridurranno i valori per tutta la ferrovia saranno applicate alle sezioni o tronchi della medesima, che venissero aperti all'esercizio prima dell'attivazione della stessa linea.

Art. 47.

Il trasporto dei militari con armi e bagagli d'ordinanza, sia in corpo che individualmente, avrà luogo colla riduzione della metà sul prezzo di posti di 2.^o e 3.^o classe purchè siano muniti di provvidute di apposite foglie di via.

Art. 48.

Quando il governo intendesse valersi della ferrovia per trasporto di truppe, artiglierie ed altro materiale di servizio militare, la Società sarà obbligata di porre a di lui disposizione i mezzi di trasporto destinati all'esercizio della ferrovia alle smette delle tariffe, ed in caso d'urgenza di sospendere anche l'esercizio ordinario.



La stessa diminuzione di tariffa sarà applicata ai salii, tabacchi ed altri generi di privativa demaniali, il cui trasporto si vola effettuare dal governo sulla strada medesima.

Art. 49.

Le lettere ed i dispacci accompagnati da un agente d'Amministrazione postale saranno trasportati gratuitamente per tutta l'estensione della strada, limitatamente però ai bisogni di spazio, non potra però la società per questo servizio essere vincolata a norme speciali, né ad alterare gli orari stabiliti, salvo ciò che venisse determinato in convenzioni speciali.

A tale effetto la società sarà obbligata di riservare in ogni convoglio dei viaggiatori l'intero il traino delle vetture, una cassa di sufficiente capacità e chiusa a chiave, come pure un posto conveniente all'agente incaricato di accompagnare i pacchi postali.

Art. 50.

Qualora il governo venisse nella determinazione di stabilire degli uffici postali ambulanti sotto di feriate, in tal caso la società di Posti sarà obbligata di far addattare ai convogli della sua strada la settima vettura che le verrà somministrata dal governo, il cui trasporto insieme a quello degli agenti dell'Amministrazione postale e dei dispacci, sarà fatto gratuitamente.

Art. 51.

Il trasporto dei commissarii, agenti doganali ed altri ufficiali del governo specialmente incaricati di visite ed ispezioni lungo la linea seguirà pure gratuitamente nelle vetture di ogni classe.

Art. 52.

Il trasporto dei prigionieri sia apposte lettere cellulari provviste dal governo, e della forza armata che gli accompagna sia nell'andata che nel ritorno dalla condotta dei detenuti



venni eseguito mediante pagamento della sola metà dei diritti portati dalla tariffa per i porti di 3^a classe.

Il trasporto per i Vetturisti cellulari, che dovrà eseguirsi ad ogni richiesta del fisco, sarà gratuito.

Art. 53.

Le spese ausiliarie, contemplate nella tariffa, come sono quelle di assicurazione, stanziamiento, deposito ecc. in primaggio saranno fissate con un regolamento speciale da sottoporsi alla approvazione dell'Amministrazione superiore.

Art. 54.

La tariffa di cui al regolamento di cui all'art. precedente, dovrà essere rimessa costantemente affissa in tutte le stazioni principali, e in luogo ben visibile al pubblico.

Art. 55.

I concessionari sono obbligati di eseguire a loro spesa un accurata, precisa, e solita cura, preferenza, il trasporto dei viaggiatori coi proprii bagagli, delle merci d'ogni genere non esclusi dalla tariffa, delle lettere, cavalli, bestiami, valoni e sommi d'ogni specie, che saranno ad essi affidati, il tutto ai prezzi segnati nella tariffa.

Art. 56.

La tariffa di cui all'art. 42, non essendo che provvisoria, la Società previa l'approvazione dell'Amministrazione superiore potrà modificarla.

In caso di modificazione consentita ed approvata dal fisco, ne dovrà essere pubblicata la tariffa in un mese prima di essere posta in esecuzione.

Sarà facoltativo alla Società di facilitare in casi speciali il trasporto dei viaggiatori e di alcune merci d'ogni genere, mediante diminuzione di alcuni diritti di tariffa, previa approvazione del fisco.

Art. 5^o.

Potrà il governo deputare un commissario per intervenire a tutte le adunanze della Società e dovranno sul processo verbale delle medesime venire inserite quelle approvazioni che egli viderà di fare.

Potrà egualmente il governo, onde riconoscere il prodotto della ferrovia per la minima parte che si formerà tutti i registri e conti della Società, la quale dovrà ad ogni occasione darne ragione.

Art. 18.

La Società compiesse che sia la strada, dovrà nell'ordinamento del personale, non tenere addebtato all'esercizio della strada alcun qualche abruccese di brigantelle, bratti, dappi, ufficiali, soldati, ufficiali o soldati in congedo, deficiatori, quind'abozioni o riformati, che abbiano ottenuto titoli onorevoli dai rispettivi loro corpi.

Saranno riguardati come tali anche gli ufficiali surditi per legge speciale.

Art. 19.

Quando dopo 15. anni d'esercizio, venisse annullare dai conti della Società che il prodotto netto della strada calcolato sul reddito medio del decennio quinquennio scade il 10. per cento, la stessa dispona della società di questo maggior prodotto, e come ordinarà il regolamento sulla parte della strada, e col governo rivederà intatto ed in parte delle tariffe.

Art. 20.

Dopo il periodo di 15. anni potrà il governo riscattare in ogni tempo la intera concessione della ferrovia.

Per regolare il prezzo di tale riscatto si tenano a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società nel corso dei cinque anni precedenti quello in cui si voglia effettuare il riscatto.

Si determinano le due minori annate, e si stabilisce il medio

§

utile netto delle altre tre annate.

Determinato con il prodotto netto di capitale per la ragione di cento di capitale per s. di annuità. Tutto quindi il valore del materiale mobile come macchine di locomozione, carri, vagoni mensili, arredi delle stazioni, e di tutto ciò che con forma in somma corpo della ferrovia, e non è in fiero nel suolo, se non pagherà integralmente il valore alla società nel termine di tre anni.

Debito il valore dei mobili suddetti della capitale totale come sopra determinato, si corrisponderà alla società nel rimanente un'annuità ragguagliata al 5.9%, sino alla scadenza del periodo di ammortamento di 99. anni, e successivamente si pagherà alla medesima con capitale corrispondente a tale annuità ragguagliata al 5.9%.

Art. 61.

Alla scadenza del termine fissato all'Art. 41. per la durata della presente concessione e per fatto solo di tale scadenza, il bene intero in potere della ferrovia, suoi annessi, connessi e dipendenti rimanendo surrogato alla società nell'uso e pieno godimento di tutto il suo prodotto.

Art. 62.

I Concessionari faranno tutti i congegni e rimetteranno in perfetto stato di conservazione la ferrovia, e per tutte che la compongono, e le loro dipendenze come stazioni, luoghi di carichi e di scarico, stabilimenti ai punti di partenza ed arrivo, case di guardia e di vigilanza, uffici di percezioni, macchine fonderie e ingenerato tutti gli altri oggetti immediati e indiretti pertinenti a ragione propria e speciale di servizio del trasporto.

Art. 63.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti la scadenza della concessione la società non si trova in grado

Di soddisfare esattamente al disposto dell'art. precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada, e valersene per far eseguire d'uff. i lavori che rimarrebbero imperfetti.

Art. 64.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, attuari, materiali, combustibili ed approvvigionamenti d'ogni genere, ugualmente che gli oggetti immobili non compresi nell'art. 62, cederanno altresì allo Stato, mediante peri pagamenti del loro valore a prezzi ordinati nei termini successivi alla scadenza della concessione.

Art. 65.

Qualora venisse ordinata la costruzione di strade Reali o autorizzate, quella di Strada provinciale, o comunale, o di paese che attraversa per la ferrovia la Società non potrà opporvisi: ciò avvenendo peranco per le necessarie disposizioni per cui non faccia ostacolo alla costruzione od all'esercizio della ferrovia. La Società non abbia a sopportare danno, od incontrare spese di sorta.

Art. 66.

Resta vietata la costruzione di quartieri alla ferrovia di Pavia a Genova.

Per le diramazioni secondarie o prolungazioni che si intendesse eseguirsi di detta strada, sarà accordata la preferenza alla Società concessionaria, ed in ogni caso queste diramazioni o prolungamenti non potranno farsi, nè riparsi senza il consenso e l'intelligenza e convenienza con essa per l'uso che si rende necessario d'un tronco o di tutta la sua strada. In caso di controversia con la Società spetterà al Governo il decidere.

Art. 67.

Qualora la Società di Pavia si disponesse ad eseguire il prolungamento o diramazione della sua linea di ferrovia, oocramente



e fondarsi per tale oggetto con qualche altra Società potrà nel far-
mutare la sua domanda di nuova concessione, essere all'inter-
linea, chiedere che le siano accordate più ampie facilitazioni e
favori, che in vista degli aggravi dell'impresa, ed in considerazione
della maggior utilità pubblica, il Governo si riserva di proporre
al Parlamento.

Art. 68.

Una Società elettrica verrà stabilita dalla Società per il ser-
vizio speciale della sua Strada in tutta la sua lunghezza. E fili
e gli apparecchi necessari di tutte le stazioni saranno secondo i
migliori metodi conosciuti all'epoca del loro collocamento, e doman-
do approvati dal Governo, il quale avrà il diritto di piazzare a sua
spesa quelli altri fili, che siederà necessari per suo uso particolare
del commercio. Una convenzione speciale verrà stipulata
onde ripartire la spesa in proporzione dell'uso che ne faranno
il Governo e la Società; questa però limitatamente a quanto
significherà l'esercizio della sua Strada.

Art. 69.

I Concessionari e gli appaltatori dell'esercizio della Strada rimar-
ranno irresponsabili verso lo Stato, verso i particolari dei Comuni
di qualunque natura che fossero ricorsi dai loro Amministratori,
Regenti, Proprietari ed altri impiegati qualsivanti addetti all'e-
sercizio della Strada.

Art. 70.

La Società sarà passibile verso lo Stato d'ogni danno che
provenisse dall'occupazione di alcuna delle condizioni della prima
concessione, e dall'inoperanza degli statuti sociali.

Art. 71.

I danni ed interessi a cui la Società, a tenore del disposto
di precedenti due articoli, fosse tenuta verso lo Stato, saranno
dovuti per solo fatto della inoperanza delle pattuite condizioni.

S

Sono però eccettuati i casi di forza maggiore debitamente accertati.

Art. 72.

All'effetto di tale accertamento i concessionari, dovranno nel termine di 30. giorni dalla data degli avvenimenti o delle circostanze che avessero data causa all'inadempimento delle pattuite condizioni, rappresentare l'occorso al Ministero dei lavori pubblici e provare la realtà e le conseguenze.

In difetto essi si ritengono di pieno diritto disubbiditi, in qualunque ragione d'azione.

Art. 73.

In caso di gravi contravvenzioni o di recidiva nelle medesime il Governo promuova avanti ai Tribunali Amministrativi ordinari la decadenza della Società dalla presente concessione.

Art. 74.

I Concessionari consentiranno ammissioni e richiami in dipendenza delle modificazioni che potranno introdursi nelle tariffe di pedaggio, e nei regolamenti relativi di comunicazioni per esecuzioni, o di nuova costruzione.

Non potranno neppure relativamente alle variazioni che fossero introdotte nelle tariffe doganali, e qualunque che per qualunque disposizione d'ordine pubblico emanata dai Poteri dello Stato.

Art. 75.

Qualora per guerra o altro stato il Governo facesse rimuovere in tutto o in parte le rotaie o interrotta il corso della strada in rapporto a ogni fatto sospeso o avvenute.

Cessate le circostanze che porrebbero luogo all'interdizione, considera un'equitativa indennizzazione calcolata però ristretta, veniente per valore degli oggetti e materiali demolti o deteriorati in simile occasione.



Art. 76.

Gli impiegati ed Agenti di servizio al servizio della Società, onde possano accertare le contravvenzioni, dovranno essere approvati dal Governo, prestaurando giuramento avanti il Consiglio d'Amministrazione.

Dovranno egualmente essere approvati dall'Amministrazione le locomotive, Di. fuochette (Chuffens) i quali inoltre rimarranno soggetti alle stesse discipline di quelli adetti alla ferrovia dello Stato.

Art. 77.

Non saranno ammessi requisiti sugli averi della Società, sui capitali, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale.

Gli eredi perciò o gli eredi degli azionisti, non potranno sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni, e gli averi della Società, né prendere ingerenza di sorta nella sua Amministrazione. Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali, ed alle deliberazioni della Assemblea generale.

Art. 78.

La Società dovrà designare uno di suoi Membri per ricevere le notificazioni, o le intimazioni che occorrono indispensabile.

Il membro designato eleggerà il suo domicilio a Genova.
In difetto di tale designazione, o di elezione di domicilio, qualsiasi notificazione, o intimazione diretta alla Società sarà valida, quando venga fatta alla segreteria dell'Amministrazione generale della Divisione Amministrativa di Genova.

Art. 79.

La presente concessione non sarà definitiva, né valida che per legge.

Corino li 21. Dicembre 1852

Il Ministro Dei Lavori Pubblici.
firmato all'originale = Paleocapa

I Delegati della Società dabi costituiti per atto di procura
dell'Assemblea Generale dell'18. Novembre 1852. Morga to
Cuniorcia Notajo a Genova per scattare e concludere col
loro nome la seguente concessione

firmati all'originale = Paolo Varina = F. Paroni = A. Monti

Il Superintendente Capo Della 1.^a Div.^{ne} al Ministero dei lavori pubblici.
firmato all'originale = Carignani

Per copia conforme all'originale restituita al Ministero
dei lavori pubblici

Il Superintendente Capo Della 1.^{ma} Divisione
Carignani