

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a ritirare dal Parlamento nazionale il progetto di legge per la concessione di una ferrovia a cavalli tra San Pier d'Arena ed il porto di Genova

Corino il giugno 1873.

Vittorio Emanuele

Palazzo

9

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il seguente progetto di legge e di sostenere la discussione.

Articolo unico

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione conclusa addì 3 Aprile 1853 tra il Ministro dei Lavori pubblici rappresentante lo Stato ed il Comune di San Pier d'Orona per l'apertura ed esercizio di una ferrovia a cavalli che metta in comunicazione diretta il suo abitato col Porto di Genova a seconda del relativo progetto in data 3 Gennaio 1853 dell'Ingegnere Capo in ritiro Cavaliere Arquati visitato dal Ministro dei Lavori pubblici.

Fatto a Torino addì tre Aprile 1853.

Vittorio Emanuele

Alcega

1 /
Corino addi 9. Aprile 1852.

Relazione

alla Camera dei Deputati
sul progetto di legge per la
concessione d'una strada ferrata
a cavalli da S. Pier d'Orta
al Porto di Genova.

San Felice
Signori

Fin dal 1841 il Comune di San Pier d'Orta
meditava di procurarsi una comunicazione
diretta per mezzo d'una ferrovia a cavalli
col porto di Genova attraversando con
una galleria il promontorio di
San Benigno.

Fatto all'istare il progetto ha una
spesa veniva valutata a L. 500,000
circa, il Comune di San Pier d'Orta
unanime l'approvava; e visti
i vantaggi notevolissimi che da
quest'opera gliene sarebbero derivati
vedeva di contrarre un'imprestato
per sopprimere alla relativa spesa
imponendo un dritto di transito
o pedaggio onde far fronte sia

agli interessi che all'estinzione del
Capitale.

Sottoposto quindi il progetto in
un'olle deliberazioni del Comune
all'Intendenza Gen. di Genova
pella sua approvazione, questa
penetrata dall'importanza ed
utilità somma dell'opera, non solo
nell'interesse speciale del Municipio
promotore, ma eziandio nell'interesse
generale, lo comunicava al
Ministero di Lavori Pubbli
appoggiando istantemente la
domanda del Comune d'essere
autorizzato ad eseguirla.

Il Ministero di Lavori Pubbli
avuto riguardo ai molti rapporti
che la divisata comunicazione
avrebbe colla strada ferrata dello
Stato, ne commetteva l'esame al
Consiglio Speciale delle Strade Ferrate
il quale nella sua Tornata del
Ottobre 1871. commendando il

cometto dell'opera la giudicava
meritevole d'approvazione, salvo
alcune modificazioni e perfezionamenti.
Ma siccome le parti più
importanti dell'opera ^{erano} l'apertura
della menzionata galleria di San
Benigno, e la costruzione dello scalo
nel porto di Genova per lo sbarco
delle merci; così il Consiglio ^{esprimo} opinava
doversi prima d'ogni cosa sentire
l'avviso del genio Militare e della
Amministrazione del Porto di Genova;
e suggeriva inoltre che si dovessero
consultare l'Amministrazione
Vogonale e la Sanitaria per quelle
disposizioni e precauzioni che ciascuna
avesse a proporre per ^{il} riguardi dovuti
loro, e per la tutela del proprio ufficio.
Convinto il Ministero di Lavori
Pubblici della giustizia di questi
suggerimenti, si rivolgeva esso
agli altri Dicasteri interessati
e con una sua informazione

Dell' 11. Novembre 1831., che
unitamente alle altre carte della
pratica viene rassegnata alla
Camera, esponendo lo stato dell'opera
divisata, i vantaggi che si potevano
rimettercene, la complicazione
degli svariati interessi e servizi
pubblici che potevano esserne
compromessi, si invitava
a concorrere all'istituzione d'una
Commissione, che tutti li rappresentasse
e suggerisse le cautele e i provvedimenti
che per avventura si richiedessero
onde garantirli.

Questa Commissione così
istituita, dopo aver preso in matura
disamina il progetto sotto tutti
i suoi rispetti, conseguiva in
un'elaborato rapporto del 9.
Febbrajo 1832. il risultato delle
sue osservazioni, adittando quelle
norme e discipline alla cui osservanza
doveva doversi subordinare la



superiore approvazione dell'opera,
che d'altronde altamente commendava.

Senza entrare in estesi ragguagli
sulle considerazioni sviluppate dalla
Commissione ^{intorno al} merito del progetto
ed ~~al~~ modo di render l'opera più
avvantaggiosa agli interessi generali
del commercio, giovando insieme
piuttosto che pregiudicare al
regolare andamento ^{dei} rispettivi servizi
pubblici, il Ministero si limiterà
qui a riassumere in brevi cenni le
conclusioni della Commissione, le
quali furono:

1.^a Essere per più rispetti preferibile
fra le varie direzioni proposte per
l'ultimo tronco di ferrovia, quella
che mette capo al nuovo ponte
da sbarco progettato nel porto di
Genova, lasciando in disparte il
Molo nuovo ed il Sagaretto.

2.^a Non ostare all'esecuzione
dell'opera il sistema di difesa

Del porto e della spiaggia di Genova
giurche sieno eseguiti i lavori di
difesa suggeriti dalla Direzione
del Genio Militare.

3.^o Non essere il nuovo scalo a
costituire impedimento alcuno
né all'ingresso dei bastimenti nel
porto di Genova, né al libero ormeggio
dei mercantili.

4.^o Doversi la ferrovia protendere
senza interruzione dall'origine
stanziale alla stazione della
statale fermata presso S. Piero d'Acqua,
merci il suo rioridamento col
tratto di via che dal detto scalo
metterà allo stabilimento metal-
-lurgico di spettanza comunale.

5.^o Doversi munire la ferrovia di
quel numero di piattaforme necessarie
a deviare i vagoni diretti alla Cogara,
ai Magazzini e depositi particolari,
ovvi sia sempre libero il passo ai
convogli avviati ai due capi estremi.

6.^o Essere conveniente di modificare
il tracciato del tronco di strada dis-
=corrente dall'uscita della galleria
sino all'ingresso di San Pier d'Arno,
onde sottrarlo alla violenza e corrosione
del mare.

7.^o Doversi nei fabbricati costruendi
sul nuovo ponte da sbarco ad uso
di magazzini, di depositi o simili
riservare apposite locali per ufficii
di Dogana, corpo di guardia di
preposti, ed ove d'uopo di quell'altra
forza armata che onorebbe stabilirsi
per le esigenze della difesa.

8.^o Essere meritevole di speciale attenzione
il punto se non convenga che l'esercizio
della nuova ferrovia considerata quale
dipendenza della strada ferrata dello
Stato sia appunto dal governo ed
attivato sotto la sua mediata
direzione e vigilanza.

9.^o Dover far parte del regolamento
moderatore dell'economia e politica

coll' esercizio le discipline suggerite
nell' interesse delle Dogane ed dirette
ad impedire ogni frode e contrabbando.

Dividendo pienamente il
Ministero l' avviso della Commissione,
ed approvando le singole proposte
da essa fatte, invitava il municipio
di San Pier d' Arena a far riformare
in base di queste, non che delle
avvertenze suggerite dal Consiglio
speciale delle Scuole 2^e nel suo
suo parere 23. Ottobre 1871, il progetto
presentato. Il che venne debitamente
adempito, e la pubblicazione fatta
del riformato progetto non fece
sorgere opposizione alcuna.

Dopo vari ponderati e ripetuti
studi ed esami del progetto in
discorso, da cui chiaramente emergeva
la vera utilità pubblica dell' opera,
e dopo che il Ministero dell' Interno
ebbe promossa l' autorizzazione per
Decreto Reale delli 3 Marzo 1871.

al Comune di San Pier d'Orta per
contrarre l'imprestito per sopporre
alla spesa dell'opera; il Ministero
dei Lavori Pubblici diveniva addì 12
Aprile convenuto coi rappresentanti
del predetto Comune, a quella
convenzione per la concessione della
ferrovia in discorso; che egli in
oggi rassegna alla sanzione vostra.
Con questa convenzione il Comune
di San Pier d'Orta posto in così
floride condizioni economiche, da
non lasciar dubbio che trovi i fondi
ocorrenti a condurre a termine la
sua impresa, si obbliga d'aprire
a tutte sue spese nel termine di
anni due la ferrovia dal suo
abitato al Porto di Genova in
conformità del progetto dal Governo
approvato, ed a tenore delle condizioni
pattuite nell'atto medesimo, le
quali comprendono tutte le norme
ed avvertenze consigliate sia dalla

Commissione che dal Consiglio Superiore
della Marina è.

Lo Stato non incontra per
quest'opera aggravio o peso di
sorta, non contribuendo all'esegui-
mento della medesima che per
la cessione gratuita d'una piccolissima
area del porto, occorrente alla costruzione
d'uno scalo od imbarcatojo protratto
solo quanto è necessario, per trovare
buon fondo, e posto in un sito in
cui bisognerebbe ad ogni modo
avanzarsi in mare onde stabilire
una strada di servizio pel trasporto
dalla lava della Chiappella di
mapi di pietra occorrenti al
prolungamento, ed alla manutenzione
del molo nuovo: al qual fine
appunto all'art. 5^o si è imposta
al Comune la spesa di passaggio
di questa strada attraverso il suo scalo.

Il nuovo favore concesso al Comune
sarebbe una rinunzia di Dazio sulla

introduzione delle feramenta e macchine
esclusivamente destinate a questa
ferrovia, riduzione identica a quella
stata teste fatta alla Società Compagnia
della Strada ferrata da Genova a
Nolli.

Allo stesso


Tutte le altre disposizioni riguardano
essenzialmente la regolare condotta dei
lavori, la loro esecuzione delle
opere e le cautele principali da usarsi
perchè questa nuova strada di comunicazione
nel soddisfare col migliore successo agli
usi cui è destinata, non turbi nel suo
percorso attraverso l'abitato, l'ordinario
carreggio ed i continui rapporti della
popolazione.

La durata della concessione fu
stipulata per 99 anni, termine questo
che stato accordato generalmente alle
Società concessionarie di strade ferrate
non si poteva ragionevolmente
negare al comune promotore di
questa bell'opera.



Nella previsione però che possa
torner utile allo Stato l'appropriazione
di questa strada, che in realtà sarebbe
una dipendenza della sua, si è
pattuita la facoltà al Governo
di riscattare dopo il periodo di trent'anni
la strada e tutti i suoi annessi,
convenendo col comune il corrispettivo
da pagargli in somma però non
minore di quella da lui realmente
incontrata.

Ora venendo a parlare del punto
più importante della concessione,
quale è quello dell'esercizio, molte
considerazioni indurrebbero a credere
che fosse il ragionevole interesse dello
Stato e del comune che esso fosse
assunto dalla *M^a* Amministrazione,
anzi ciò potrebbe ammettersi come
positivo se l'esercizio medesimo si
effettuasse colle locomotive. Ma
la cosa è assai dubbia trattandosi
d'una strada fermata a cavalli.



1
Il materiale di cui si dispone la
Amministrazione dello Stato se il
cui impiego può farsi in comune
sulle due strade ferrate consiste in
vagoni così per le merci come per
i viaggiatori; può anche servire in
comune una parte del personale.

Ma l'Amministrazione non abbisogna
per la propria ferrovia di forza
animale trattenute; quindi è assai
dubbio se possa convenirle farne
un' apposito acquisto, e provvedere
alle complicate e vistose cure, che
esigono il nutrimento e la conserva-
zione in istato completo e vigoroso di
questa forza animale.

Bisognerebbe potere stabilire, con
buon fondamento di dati e calcoli,
se possa esser più utile lasciare
interamente l'esercizio della strada
a conto e carico del comune; o fare
invece che l'Amministrazione
l'apuma interamente a conto ed

a vario suo, o finalmente se il
miglior partito non fosse quello
di lasciare che il Comune s'incaricasse
dell'acquisto, del governo e del
mantenimento della folla animale,
non che del personale addettovi,
limitando la parte dell'Amministrazione
a fornire i veicoli, e a far concorrere
nel servizio i proprii impiegati.

Ma i dati occorrenti per venire
alla scelta fra questi partiti e
stabilirne i pratti e i corrispettivi,
non possono essere forniti che dalla
esperienza che mostri l'utilità degli
utili e delle spese. Ed è perciò che
il Governo si è nella concessione
riservata la facoltà, che spera gli
sia da Voi concessa, di trattare
a suo tempo col Comune, e di
stipulare una speciale convenzione
che torni a reciproca utilità.

Amigliamenti considerazioni fanno
conoscere come sarebbe precorre

1

Determinare autograalmente le
tariffe che vorrebbe al comune
concesso d'imporre sulla sua strada.
Il Governo senza disconsentimento
al comune quelle tariffe che si
presumeranno egue e convenienti,
salvo a modificarle ogni offarsi
procurato quei medesimi sicuri dati,
che avranno giovato e jaudio a
stabilire il migliore sistema per la
gestione dell' servizio.

Cou questo cauto modo di procedere
si assicura la riuscita, e la continuata
e permanente prosperità dell' impresa,
garantendo i reciproci interessi dello
Stato e del comune. Onde il
Ministero confida che vi piaccia,
o signori, approvare una concessione
dalla quale la città di S. S. P. Arena
può ripromettersi il più
lusinghiero avvenire; che vantaggia
il commercio generale, procurando
al Porto di Genova una nuova

3

179° 107.

Proj. D. Legge.

memoria del Collegio dei Nobili
nella tornata del 9 Aprile 1872.

Concessione d'una ferrovia a cavalli
da S. Piero d'Arona al Porto di Genova.

Convenzione fra il Ministro Legittimo

di Stato per i Lavori pubblici rappresentante lo Stato, ed il Comune di San Pier d'Arena legittimamente rappresentato dai consiglieri comunali Sebastiano Nobile, Car. Fortunato Randi ed An. Girolamo Bonanno in vista di procura speciale in burretto delli 26. Marzo 1853 autentica di Sig. Sereno Grasso notaio a San Pier d'Arena, loro computa dal Consiglio comunale di San Pier d'Arena con apposito ordinato 26. Marzo 1853. approvato con Decreto dell'Intendenza Generale di Genova 28. genn. 1853 ed anno, quali due atti sono inseriti alla presente convenzione.

Art. 1^{mo}

Il Comune di San Pier d'Arena si obbliga di eseguire a sue spese e di mettere in esercizio fra il termine di anni due a datare dalla approvazione legislativa della presente convenzione, una fenovia a cavalli che metta in diretta comunicazione l'abitato di San Pier d'Arena col porto di Genova secondo il relativo progetto in data 3. genn. 1853 dell'ing. capo in ritiro Car. Regenti, ed a norma delle seguenti condizioni, e ciò sotto pena della decadenza da questa convenzione nella quale subentrerà lo Stato colla rifusione a giudizio di parte delle spese già fatte dal Comune.

Art. 2^o

Questa strada fenovia a cavalli sarà protesa senza interruzione dal nuovo ponte da sbarco che, secondo il

J. J. J.

Art. 3.
progetto degli art. 1. e 2. del detto regolamento e costruirlo
nel porto di Genova sino all'incontro della disamazione
della ferrovia detto Stato che dalla stazione di San Pier
d'Arcena viene condotta nella fronte orientale dello stabilimento.
L'altitudine di spertanza demaniale e seguirà la
traccia di massima segnata nel piano tangenti con quelle
più precise indicazioni che faranno date dalla Direzione
dei lavori della strada ferrata dello Stato nel terreno di Genova.

Art. 3.
Il Governo del Re promuoverà la dichiarazione di pubblica
utilità di tutte le opere contemplate nel progetto del quale
si tratta mediante l'osservanza delle norme segnate nella
Regia Patente 6. Aprile 1839 per le espropriazioni all'uso
occorrenti.

Art. 4.
Il piano del ponte da sbarco nel porto di Genova sarà stabilito
a metri 2,40 in metri 2,50 sopra il pelo del mare in calano
presa per capo della colonna barometrica della Darsena.
La sua posizione, la sua ampiezza e la figura della sua area
non potranno essere variate in quanto ordine indicato
nel progetto. Argenti senza formale autorizzazione del Governo.

Art. 5.
È riservato il diritto al governo di far passare sul detto
ponte o scale da sbarco alla foce della Gallina verso
mare una strada di servizio a ruote difeso da P.

H

Dalla casa della Chiesa
il molo nuovo

esentarsi con cavalli per trarre e trasportare ^{le} delle pietre
necessarie per l'opera di prolungamento del molo med.
e della puelle sua manutenzione.

Per regolamento di servizio del quale è tenuto alle
art. 37. di questa concessione saranno stabilite le
nomine a seguirsi nell'uso della strada di servizio conten-
plate nel presente articolo in quel modo che sarà savvi-
sato più conveniente ai reciproci interessi del Governo
del Comune concessionario.

Art. 6.

Saranno a cura e spese del Comune eseguite le
opere di difesa militare nel porto di Genova stretta-
mente rubricate dall'apertura della Galleria di S. Benigno
cioè un fabbricato per corpo di guardia da erigersi
sull'area sopra il ponte di sbarco, altro simile alla
estremità occidentale della Galleria, due barriere
mobili per chiudere i due accessi della medesima
ed i lavori necessari per senare ove d'uopo con stabile
saracinesca la bocca occidentale della Galleria.

Per tutte queste opere come a loro si per quanto rigua-
da la precisa posizione e la massima altezza che
dovranno avere i fabbricati a costruirsi sul ponte di
sbarco onde non impedire l'effetto della adiacente cinta
fortificata del porto, il Comune sarà in obbligo di richie-
dere ed uniformarsi alle speciali istruzioni



Della Direzione del Genio Militare alla cui presentata
approvazione faranno sottoposti i piani esecutivi
delle opere stesse.

Art. 7^o

Dovrà inoltre il Comune di San Pietro d'Arca
riservare in una di fabbricati, che secondo il progetto
Argentero costruiranno sul ponte di Stato, un locale
adatto ad ufficio di Dogana ed altro per corpo di guardia
di preposti, quale sarà locato, provvide opportune
intelligenze colla Divisione generale della Dogana
saranno attestate all'usucapione deliberato e provviste
dell'occorrenza moneta.

Art. 8^o

La detta Galleria da aprirsi attraverso il promontorio
di San Pietro verrà arcionocersi sopra la roccia meno
solida, o non sufficientemente resistente, si dovrà sceg-
liendo procedere al parziale ed integrale riveste-
mento della medesima in solida incassatura.

Art. 9^o

Le due braccia di nuova strada che dall'uscita
occidentale della Galleria con quella spiaggia prima
dell'ingresso delabitato di San Pietro d'Arca si riuo-
vera fianchi tutto praticato dell'esecuzione, sia in
attualità di esercizio il bisogno di difesa contro gli
urto del mare non state valutate in progetto.

il Comune sarà obbligato a provvedere di maniera
che la strada che non è interrotta fino a fine
da ogni d'acqua.

Art. 10^{mo}

Sarà facoltativo all'Amministrazione di amare la strada,
ovunque la località richieda, con un doppio binario
di rails, ovvero con un solo, stabilendo però in questo
ultimo caso lateralmente ad ogni binario altrettanti
sviatoi, quando sono le comunicazioni che allo
atto pratico si avvisano necessarie per
soddisfare sia alle esigenze della Dogana, che
ai bisogni del Commercio locale, e disponendo lo
armamento in guisa che rimanga sempre
sgombro libero un binario per passaggio dei conv.
vaggi nelle due direzioni, e che le piatteforme occor-
renti al servizio siano collocate esclusivamente
sugli sviatoi e non gare d'invitamento laterali
e non sul binario principale.

Art. 11^{mo}

È incaricata facoltà al Comune, sotto l'esperienza dei
primi mesi d'esercizio della ferrovia, di prescrivere l'aggiunta
e gli sviatoi occorroni di cui all'art. precedente, di quegli altri
che la sicurezza e la regolarità del servizio rendono necessari.

Art. 12^{mo}

Il binario principale di rails sarà stabilito dal



lato della strada ordinaria opposto a quello sul quale si
avvanzava praticare le più importanti ed importanti
comunicazioni tra le ferrovie ed i magazzini o depositi
dell'abitato di San Pietro d'Arona.

Questo binario dovrà essere collocato in modo che da un
lato sia esso oltre tutto rimanga spazio sufficiente per
comodo e sicuro passaggio ordinario.

Art. 13.

Le curve di comunicazione tra due binari oppure
tra l'unico binario, ed i rami o viadotti laterali non avranno
un raggio minore di 500. metri.

Per l'esercizio degli viadotti sarà studiato e praticato quel
sistema di centrici che resti minor ingombro ed in ogni
modo al libero transito sulla rimanente area viabile
della strada.

Art. 14.

Occorrendo di stabilir rami di via trasversale
per introdurre i tronchi di carichi che viete nei magazzini,
depositi, o nelle contrade laterali dell'abitato,
le deviazioni dal binario principale si effettueranno
col mezzo di apposite piattaforme collocate secondo
si dette all' Art. 10.

Queste vie trasversali non potranno intaccare
il binario principale che in caso di assoluto
bisogno.

Art. 15.

Tutte le opere dell'interno dell'abitato di San Pier d'Orona che faranno dal governo designate, l'armamento della strada dovrà essere eseguito in guisa da permettere il facile attraversamento della medesima col nuotaggio comune, e ciò mediante un sistema di railli e contro railli, quali sono usati nei passaggi al livello sulla ferrovia dello stato.

Art. 16.

Le distanze fra i binarii onde due ne saranno collocate fra le guide o railli dello steppobinario, e dei reggii e svistoj dovranno per tutta l'estensione della strada essere identiche alle distanze adottate sulla ferrovia dello stato.

Il suolo della strada fra i railli sarà reso praticabile ai carretti con aratro deliato o con quell'altro modo di mappiuità che si ravviserà più conveniente.

Art. 17.

Tutte le opere e lavori della strada finita dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi conosciuti e con solidità corrispondente all'uso cui sono destinati.

Prima però d'istituire i lavori tutti, i progetti perziali o piani esecutivi sia della strada che degli edifici da costruirsi per rimessa del materiale per officina delle ordinarie riparazioni al materiale si può che mobile, noy che del sistema d'armamento che si



intendeva di applicare alla strada, dovranno essere pre-
sentati al Ministero. D'esso approvati.

Il Governo si riserva di fare correggere l'attestazione
per mezzo di commissari a carico e spese del Comune
Concessionario e di concedere, od impedire quelle modifi-
cazioni ai progetti che all'atto pratico d'esecuzione
si trovassero necessari, nell'interesse generale od
in quello stesso del Comune Concessionario.

Stendendo a ricordo che alcuni opere non sono inter-
poste o condotte giusta le regole dell'arte, od in confor-
mità delle stabilite condizioni, il Comune sarà
tenuto di riformarle, in difetto vi si darà opera di
ufficio a maggiori sue spese.

Art. 18.

La fenoria non potrà essere attestata, se prima tutte
le parti che la compongono non s'abbiano ammessi, e con
tutte le sue dipendenze non sono esaminate e collaudate
dal commissari Delegati dal Governo i quali redigeranno
apposito processo verbale di questa ricognizione da omol-
garsi dal Governo prima dell'apertura dell'esercizio.

Art. 19.

Appena ultimato e definitivamente collaudato
il lavoro, il Comune di San Pier d'Acena farà procedere
in contraddittorio di commissari Delegati dal Governo
a testimoniali di Stato uoz che alla formazione di



un piano geometrico sulla scala di 1 a 2500 della strada
fornata, di suoi fabbricati ed tutte le sue parti annesse
e dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione come pure il piano
geometrico di delimitazione saranno formati a tutte
e due del Commisario due originali, da ritenersi l'uno
ad uso del medesimo, da depositarsi l'altro negli Archi-
vi del Ministero di Lavori pubblici.

Art. 20.

Per indennizzare il Comune di San Pier d'Arma
delle spese che sarà per incontrare nella costruzione
della strada, di suoi annessi e dipendenti, gli è accordato
per la durata di 99 anni, dalla data della sanzione
legislativa della presente convenzione, il diritto di porre
per le tasse di pedaggio ed imporre di trasporto sulle
basse in confronto delle particolari convenzioni
che a norma dell'art. 31. faranno stipulate tra
il Governo e lo stesso Comune.

Art. 21.

Travi, cuscinetti, macchine e feramenti lavorati
d'ogni specie, esclusivamente destinati ed assolutamente
necessari all'armamento e servizio della ferrovia
che fossero introdotti dall'estero saranno soggetti ad
un proprio diritto d'entrata, cioè i travi di L. 4.00
i feramenti di L. 2.00 per ogni quintale metrico, e L.



macchine e feramenti relativi al detto dell'uno
per cento sul loro valore.

Dovrà il Comune conformarsi a tutte le cautele
che a tal riguardo vengono ordinate dal Ministero di
Finanze

Art. 22.

Dopo il periodo di 30. giorni dalla data suddetta, il
Governo potrà rinviare in ogni tempo la presente concessione.
Il modo ed il corrispettivo di tale rinvio saranno alla
convenienza del caso regolati tra il Governo e il Comune
in guisa però che il corrispettivo del rinvio a pagarsi
al Comune non venga a risultare minore della somma
che esso effettivamente opera nell'esecuzione dell'opera.

Art. 23.

Alla scadenza del termine fissato all'art. 20.
per la durata della presente concessione, e per fatto solo
di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della
via ferata di fuori ariani, connessi e dipendenti
percependo il Comune sull'uso fatto e pieno godi-
mento di tutte le suoi prodotti.

Art. 24.

Il Comune sarà tenuto di conservare e rimettere
in perfetto stato di conservazione la strada ferata,
le opere tutte che la compongono e loro dipendenze
come luogo di carico e scarico, case di guardia, ufficii

macchine fonderie ed in generale tutti gli oggetti
immobili non aventi per destinazione propria
speciale il servizio dei trasporti.

Art. 25.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca
della scadenza della concessione, il Comune non si pone
in grado di soddisfare esattamente al disposto dello
articolo precedente, il Governo sarà in diritto di acquistare
per il prodotto della strada e rimborsare per far eseguire
i sufficenti lavori che rimangono imperfetti.

Art. 26.

Gli oggetti mobili come carri, vagoni, vetture, gli ani-
mali di trasporto e gli oggetti immobili non compresi
nell'art. 24, cedranno a titolo allo Stato mediante
prezzo pagamentato del loro valore a giudizio d'esperti
nei termini fissati per la scadenza della concessione.

Art. 27.

Il Comune sarà garantito verso lo Stato e verso le
particolari di ogni danno che provenga dall'inesecu-
zione di alcuna delle condizioni della presente conven-
zione e di quelle altre che a tenore dell'art. 31 saranno
stipulate tra il Governo ed il Comune medesimo.

Art. 28.

I danni ed interessi a cui il Comune è secondo
del disposto del precedente articolo sono tenuti verso



Lo Stato terranno dovuti per sola fatto dell'impover-
vanza delle patuite condizioni irripetibili meriti
il sequestro dei proventi dell'esercizio della strada.
Sono però esentati i casi di forza maggiore debita-
mente accertati a seguito di formale rappresentan-
za a farsi nel Ministero dei lavori pubblici
con i convegni degli ordinanti titoli giustificativi

Art. 29.

In caso di gravi contravvenzioni o di recidiva nelle
medesime, il governo pronuncerà avanti i Tribu-
nali competenti la decadenza del comune dalla concessione

Art. 30.

Quando per guerra o altro Stato, o per difesa del porto
il governo fa chiudere gli accessi della Galleria
di San Benigno o interdice in tutto o in parte
le rotaje od interdire il corso della strada, o soppor-
ta ogni altra le occorrenze di pace.
Costate le circostanze che saranno state luogo allo
interdittamento, il governo concederà al comune
una equitativa indennizzazione calcolata a ristrette
rate però sul valore degli oggetti e materiali
involti o deteriorati in simili circostanze

Art. 31.

Il governo si riserva espressamente di
addivenire, appena intera presa i lavori di



costruzione di questa ferrovia, ad apposite trattative
 coi legittimi rappresentanti del Comune Concessionario e di concordare coi medesimi apposite Capitoli
 di concessione speciali che dovranno essere sanzionati
 con Decreti Reali per tutto ciò e quanto riguarda:

1.^o Le tariffe dei trasporti sia della persona che
 delle merci di qualunque classe sulla ferrovia
 di cui si tratta.

2.^o Il sistema economico del suo esercizio, della sua
 manutenzione e delle occorrenti riparazioni.

3.^o La provvista del necessario materiale mobile
 come carri, vagoni aperti e chiusi, Anelli etc, non
 che l'occorrenza forza animale di trazione.

4.^o Le disposizioni regolamentari e disciplinari
 sia del personale che del servizio della strada.

5.^o Le discipline da osservarsi tanto nella
 congiunzione della ferrovia del Comune con
 quella dello Stato nel punto indicato all'
 Art. 3.^o, quanto per l'esercizio della via di
 servizio contemplata all'Art. 5.^o.

6.^o Le condizioni ed il corrispettivo del rispetto
 della strada fenata previsto all'Articolo 2.^o
 della presente Convenzione.

Art. 32.

La presente concessione non sarà definitiva

in ratia, se non sarà sancita per legge,

Dal Ministero dei Lavori Pubblici
Roma il 3. Aprile 1875 cinquanta lire
Il Ministro.

firmato Baloccapol
Il Delegato del Municipio di San Pier d'Arcella
Sottacritti all' Originale = G. Nebitto = F. Pandi =
Ann. G. Bonanni

L'Intendente Capo della 1^{ma} Divisione
del Ministero dei Lavori Pubblici
firmato Panigardi

Per copia conforme all'originale
Dal Ministero dei Lavori Pubblici
L'Intendente Capo della 1^{ma} Divisione
Panigardi.