

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento l'annesso progetto di legge per la concessione di una Ferrovia a cavalli da San Pier d'Arcena al Porto di Genova ed è incaricato del pari di sostenerne la discussione.

Roma addì 20. marzo 1854.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
alvany

Articolo 1.^{mo}

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione conclusa addì 16 Marzo 1854 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 riformato in data 3 Giugno 1853 dell'Ingegnere Capo in ritiro Cavaliere Argenti veduto dal Ministro dei Lavori pubblici.

Articolo 2.^o

Il Governo è parimenti autorizzato a far eseguire la congiunzione della via ferrata succeduta dritta della bosca colla strada ferrata concessa al Comune di San Pier d'Orona, ed a pagare al Comune medesimo la metà della spesa che avrà effettivamente incontrata per la costruzione della galleria, dello scalo e delle opere attinenti a tutto dell'Articolo 32 della Convenzione 16 Marzo 1854.

Relazione
del Ministro dei Lavori pubblici alla Camera dei Deputati
sul progetto di Legge per la concessione
al Comune di San Pier d'Arena
di una ferrovia a cavalli
da San Pier d'Arena al porto di Genova

Signori!

La Camera dei Deputati della trionfante
legislatura, tuttora non ancorata la sua azione;
e deliberasse che fosse sospesa la discussione sulla
Legge che le veniva presentata dal Ministero fin
dal principio di Aprile 1853 per la concessione al
Comune di San Pier d'Orona d'una strada
fermata a cavalli, che dal Porto di Genova, sottopassa
al Colle di San Monino, traversasse la detta Città,
e venisse a congiungersi con quella dello Stato, non
discostava però l'utilità di questo ramo di
ferrovia: che anzi, tanto era il pregio che ella
attribuiva a quest'opera, che e dalla relazione
della Commissione incaricata dell' esame del
progetto di legge, e dalle discussioni cui essa era
occasione, appariva chiaramente esser stato desi-
derato dal Ministero ne promovesse la costruzione
a spese dello Stato.

Questa opinione era fondata su più motivi:
la prospettiva cioè d' un notevole profitto che avrebbe
data la strada al Comune concessionario; profitti
che si voleva attribuire all' Erario nazionale: e il
timore di un rinvio pericoloso, che essa potrebbe
fare al tronco di ferrovia dello Stato da Genova

3

alla Stazione di San Pier d'Orsica = l'importanza
che il Governo doveva mettere a procurarsi egli
Stesso una comunicazione più diretta e più
comoda col Porto = la supposizione più assoluta
che ne' la costruzione, ne' il successivo esercizio di
questa Strada, avessero a ragionare alla Ammi-
nistrazione pubblica difficoltà e spese più gravi
di quelle, a cui avrebbe dovuto far fronte il
Municipio che ne domandava la concessione

Il Ministero non potendo appoggiarsi
di questi argomenti, e specialmente dell'ultimo,
faveva peraltro, per quanto concerne la costruzione,
le condizioni speciali della ferrovia di cui si trattava,
mostrava le opposizioni e le pretese d'ogni maniera,
che avrebbe incontrate la pubblica Amministra-
zione, nel portare il servizio, piuttosto da questo
che da quel lato; nel fissare i livelli; nello stabilire
le traversate e gli svincoli; per andare alle vie
laterali ed ai magazzini; nello sviluppo dei
rampanti; nel collocamento delle piatteforme, ed in
altri dettagli di costruzione, misurati sì, ma pure
di grave importanza, per tanti interessi privati
a cui la Strada doveva servire; e che sollevando
un vespaio di reclami e di discussioni, avrebbero
condotto ad una grave perdita di tempo ed aumento
di spese. Le quali difficoltà, se non cessavano

?

Del tutto, avrebbero avuto di gran lunga diminuito
e sarebbe stato molto più presto e più facilmente
risolto, quando il Municipio, che rappresenta
l'intera popolazione, avrebbe proceduto agli stessi,
come nel complesso degli interessi particolari meglio
sicuramente, all'ordinamento delle molificazioni e
continue diramazioni che dalla linea ferrata
principale dovevano volgere verso le vie laterali
della città dall'una e dall'altra parte, ed
ancora ai principali depositi e magazzini partimen-
ta quanto poi all'ordinamento, il Ministero
faceva presente come, veduto l'ufficio della
ferrovia, che era quello di servire ad ogni passo
alle comunicazioni laterali, e di condurle con-
tinuamente alla popolazione in sicuro transito
dall'una all'altra parte della città, e dalle
contrade superiori alla spiaggia del mare,
sarebbe stato non solo più utilissimo e pieno di
inconveniente, ma senza scopo e senza utilità
alcuna, il sostituire al traccio fatto colle botti
da tiro, quello ordinato colle locomotive; le quali
era impossibile che ad ogni momento si arrestassero
e dovessero per questo o quella via, ed andassero
a questo o quel luogo, sia per mezzo di suicidi, o
di girare delle piattiforame?

Per il complesso delle quali circostanze
pareva evidente che, se mai, vi era opera

pubblica che dovrebbe riguardarsi come comunale,
e dal Comune procurata ed amministrata,
quella fosse appunto la ferrovia di cui il
Municipio di San Pier d'Orona domandava la
costruzione.

Le ragioni allegate si sono sotto d'ogni la
predicazione del primo progetto di legge ancor
più gravi: perché da un lato la fabbricazione e
la popolazione della città di San Pier d'Orona
hanno per sé e vanno perdendo un tempo maggior
incremento: e dall'altro lato anche per lo stesso
l'inopportunità di far egli stesso l'impresa di una
strada ferrata che deve essere necessariamente eseri-
tata a cavalli. Imperciocché essendoci mutato il
sistema di comunicazioni fra la Stazione di
Genova e la piazza di caricamento, essendosi cioè
rinunciato all'elivatore ed all'esercizio a cavalli
dal piede di questo sino alla piazza suddetta, ed
essendosi sostituito un corso continuo di locomo-
tive, ne viene che l'Amministrazione per assumere
l'esercizio della ferrovia dentro la città di San
Pier d'Orona, dovrebbe stabilire un apposito servizio
di bestie da tiro, la natura del quale è tale
che non sarà difficile persuadersi come risca
però appropriato ad una pubblica amministrazione,
sia che lo desideri per economia, sia che lo desideri per urgenza. Definire gli obblighi
della quale, e farli osservare, sarebbe cosa troppo

3

complicata e difficile.

Il Ministero nella tornata del 7 Giugno 1875 faceva anche osservare alla Camera, come il timore d'una rivalità pregiudiziale al servizio di ferrovia dello Stato dal Porto a San Pier d'Arma, si convertisse anzi in una prospettiva di grande facilitazione nel servizio pubblico, non più gravato da tutte quelle grosse merci e da quei diritti di deposito e magazzini di San Pier d'Arma, sarebbero poi palpabili nella parte principale, ad alimentare il traffico sulla grande ferrovia dello Stato verso Alessandria e oltre.

Nonostante però di tutte queste considerazioni, è lungi che il Ministero Disconoscere il vantaggio assai notevole che, aggiunti sul rispetto di alliviar il troppo aggravato servizio fra la Stazione di Genova e la piazza di caricamento, si sarebbe potuto trarre da una strada propria dello Stato che dalla Stazione di San Pier d'Arma correva continuamente a quel sito del porto a cui annessa la ferrovia di cui si domanda la concessione, e servisse al trasporto delle grosse merci, che non fanno botta, ma si scaricano e si spediscono immediatamente. Ma per conseguire un tale scopo fa mestieri che questa diramazione di via ferrata sia una vera continuazione di quella dello

Stato,

Stato,

e possa procurarsi l'intera interruzione degli
Stadi conogli colle locomotive; al quale dividere
munito, per ciò che di è detto, non potrà mai
adempire la funzione di cui abbisogna, e che
domanda il Comune di San Pio d'Arcena.

Le parti che intervennero nel procedere del
lavoro dello Stato alcune circostanze che hanno reso
il dispendio molto maggiore attribuibile in un altro modo,
al più facile, meno dispendioso, e di una sempre
maggiore utilità. Imperocchè, sin da un tempo
per risolvere le questioni sorte coll'impresa dei
lavori della Polvera, e sopprimere al riconosciuto
difetto di care di buona pietra in detta valle,
si convenne coll'appaltatore che avrebbe tratto
questo materiale da una sua propria cava aperta
in fianchi occidentali del colle di San Pio quando
in un sito detto la Colcia; ed avrebbe rinunziato
al compenso che gli era dal suo contratto assicurato
in ragione della maggior distanza di trasporti,
quando gli fosse dato in prestito il materiale
occorrente ad armare un binario di via ferrata,
che egli avrebbe stabilito sulla banchina del nuovo
tratto di strada reale aperta in sostituzione
di quello, che la Direzione data alla strada
ferrata principale aveva costretto a abbandonare.
Compiuti i lavori in Polvera questo braccio
di strada che serve le dette cave della Colcia

D
2

sotto in assoluta proprietà ed esclusivo uso dello Stato. Ora i livelli di questo ramo di ferrovia, stanno con quelli della ferrovia domandata in costruzione da San Pier d'Arma; in tale rapporto, che, discendendo nel piano degli orti a poca distanza dal punto d'accesso alle case, e correndo per sempre parallelamente alla strada reale; si può arrivare con una tenue pendenza che non raggiunge il 6 per 100, a congiungersi colla istata strada a cavalli, all'imbocco della nuova progettata galleria; la quale dovendo essere costruita a due binarii da tutta l'opportunità di arrivare per essa allo scalo in mare.

Credo poi l'utilità di questo ^{Ramo della} ~~ferrovia~~ ^{coscio}, perchè esso è diretto ai magazzini nuovi di deposito che sono stati recentemente costruiti dentro il perimetro della Stazione di San Pier d'Arma; e continuando attraverso di essi ^{principale} a congiungersi colla ferrovia dello Stato, e si mette in comunicazione colla Stazione medesima. Ed un'altra circostanza ancora avvertita, il pregio di questo braccio di strada ferrata; cioè che esso passa direttamente alle spalle che sorgono l'ultimo tronco della ferrovia principale nell'abitato di San Pier d'Arma; e sotto le quali si stabiliranno magazzini ^{e depositi} ~~subordinati~~.

In vista di tutte queste ragioni si allinea

2

il Ministero ha invitato i rappresentanti del
Ministero di San Pier & Anna; legalmente
autorizzati, a venire a nuove trattative; ed
ha convenuto con essi, se continuassero sul
divisamente di eseguire la propria ferrovia a
tutto loro carico e rischio; ammettendo il comune
uso della galleria e dello Scalo in mare, e
lasciando essi libero al Governo di continuare
colle ~~loro~~ locomotive il corso di suoi convogli. Dal
punto in cui la dichiarazione della ferrovia
della Spezia verrebbe congiungersi a quella di
San Pier & Anna ^{sino al Porto}; ritenuto che questo tratto
comune di via, e quindi la galleria e lo scalo,
sarebbero fatti a metà spesa. Dalle due parti
che egualmente ne approfittavano; condizione
della quale non sarà che non ricorra la
ragione e la giustizia.

La base di questo affare è cambiamento e
stato ~~modificato~~ ^{variato} il primo progetto di concessione,
ma vi sono state e vi sono tuttora alcune
modificazioni, colle quali il Ministero si è
fatto carico di altre obiezioni ed affermazioni,
che gli erano state fatte nella discussione
del progetto di legge presentato nell'Aprile
del 1853. Si significava cioè = l'articolo pri-
mo per garantire sempre meglio l'interesse
dell'Amministrazione pubblica nel caso,



invero non punto probabile, che il Comune
non prodigava debitamente al compimento
degli obblighi suoi = si specificavano più
positivamente le condizioni nell'eventuale
caso di riscatto = si semplificavano, e si riuo-
vano più positive, le prescrizioni relative ai
Regolamenti da stabilirsi per l'esercizio della
concessa ferroviaria, distinguendo quelli fra essi
che potevano essere imposti alla Società, da
quelli che era in facoltà della Società medesima
di ordinare nel modo che meglio convenisse
a suoi interessi = si lasciava alla Società
più latitudine nel regolare le sue tariffe, e
nel provvedere del materiale occorrente allo
esercizio, non prescrivendo che un massimo
di quello, e un minimo di questo nell'interesse
generale, e lasciando nel resto la facoltà al
Comune di tener quelle e di accettare questo,
come meglio gli fosse consigliato dagli interessi
suoi propri = Finalmente si stabiliva che
il Comune concessionario avrebbe anticipato
tutta la spesa dell'opera, anche per quella
parte che era di servizio comune a lui ed
alla pubblica Amministrazione, riservandosi il
Governò di rimborsarlo, secondo i patti, a lavoro
compiuto.

Ciò effetto non occorre ulteriori

al Ministero chiedersi alcun addeguamento di fondi
e gli bastava farlo in un'opera in cui giova sperare
meno critica la condizione. Delle nostre finanze;
limitarsi di ogni intanto a farsi conoscere che,
Dallo studio fatto della provincia appare, che
l'ammontare di dette spese comuni si limita
a L. 358.926, 1/2, come pure si spera. attesa la
natura della rovia del colle di San Benigno, la
galleria non abbisogni di rivestimento; e di L.
441.413, nel caso che converga incamminato presso
alle boules per la metà della sua lunghezza.

La metà quindi della spesa che viene a carico
dello Stato si limita a L. 179.263, nel primo caso, e L.
205.557 nel secondo; salvo liquidazione da farsi al
termini dei lavori. Aggiungendo la spesa di L. 10.000,
che occorrerà per compiere la ferrovia della Costiera, la
totale spesa a carico dello Stato varierà nei predetti
casi dalle L. 219.263, alle L. 245.557.

Per le note esposte più qui sembra inevitabilmente dimostrato
che la concessione che domanda il Municipio di
San Pier d'Arona non sarà solo fonte di prosperità per la
Città stessa, ma recerà un ben più grande servizio, ed utile
al commercio di ferrovia, ed una fonte di economia, e mag-
gior profitto allo Stato nell'opera della strada ferrata; onde
il Ministero confida che vi sarà ^{e Signor} adottato il progetto di
Legge che ho l'onore di sottoporvi.

Paleocopa

Convenzione fra il
Ministro Segretario di Stato per
lavori pubblici rappresentante lo
Stato, ed il comune di San Pier d'Arena
legittimamente rappresentato dai consiglieri
comunali Avv.^{to} Gerolamo Bonanni
Giudice, Cav.^o Avv.^{to} Giovan Battista
Eubino, Cav.^o Fortunato Prandi,
Maggiore Sebastiano Nebipo ed
Antonio Rivara in virtù di procura
speciale in brevetto delli 6. Marzo
1854 autentica Gian Severino Grasso
Notaio a San Pier d'Arena, loro
conferita dal consiglio comunale di
San Pier d'Arena con apponto ordinato
6. Marzo 1854. approvato con Decreto
dell'Intendenza generale di Genova
9. dello mese ed anno.

Articolo 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 contare dall'approvazione
legislativa della presente
Convenzione, una ferrovia a cavalli
che metta in diretta comunicazione
l'abitato di San Pier d'Arena col
porto di Genova, secondo il relativo
progetto riformato in data 3. Gennaio
1853 dell'Ing.^o Capo in ritiro Cav.^o
Argenti, ed a norma delle seguenti
condizioni, e ciò sotto pena della
decadenza da questa concessione.

Avvenendo il caso di decadenza
il Governo pregherà al comune
a proprio dispendio i lavori eseguiti
ed i materiali provveduti in quanto
i primi sieno stati bene e regolar-

mente condotti, e soddisfacciano allo
scopo della continuazione e compi-
mento dell'opera, ed i secondi sieno
di buona qualità atti e necessari
alla medesima continuazione e com-
piimento.

Art. 2°

Questa strada ferrata a
cavalli vanti potersi senza interruzione
dal nuovo ponte da sbarco che, secondo
il progetto Argenti, il comune è
autorizzato a costruire nel porto di
Genova suo all'incontro della diramazione
della ferrovia dello Stato
che dalla stazione di San Pier d'Armen-
vera condotta sulla fronte orientale
dello stabilimento metallurgico di
Spertausa demaniale, e seguirà la
traccia di massima segnata nel
piano Argenti con quelle più precise
indicazioni che saranno date dalla
Direzione dei Lavori dello Stato, e
con facoltà al comune di eseguire
colle approvazioni del Ministero
quelle modificazioni alla direzione
della linea che fossero trovate più
convenienti allo scopo di protrudere
l'esercizio suo alla stazione di San
Pier d'Armen.

Art. 3°

Le opere tutte contemplate
nel progetto di cui si tratta sono
dichiarate di pubblica utilità, ferma
l'operosità delle norme segnate
nelle Regie Patenti 6. Aprile 1859.
per le espropriazioni allo scopo vor-
renti.

Art. 4°

Il piano del ponte da sbarco

3

nel porto di Genova sarà stabilito a
metri tre sopra il pelo del mare in
calva prend per capo nudo la colonna
idrometrica della Darsena. La sua
posizione, la sua ampiezza e la figura
della sua area non potranno essere
variate da quanto viene indicato
nel progetto Argenti senza formale
autorizzazione del Governo.

Art. 5.

È riservato il diritto al Governo
di far passare nel detto ponte o nudo
da sbarco, allo sbocco della galleria
verso mare, una strada di servizio
a rotaie di ferro da esercitarsi
con cavalli per trasporto e trasporto
dalla riva della Chiappella al molo
nuovo delle pietre necessarie per l'
opera di prolungamento del molo
medesimo e per la manutenzione
manutenzione.

Nel regolamento di esercizio,
del quale è tenuto all'art. 51. di
questa convenzione, saranno
stabilite le norme a seguirsi
nell'uso della strada di servizio
contemplata nel presente articolo,
in quel modo che sarà ravvisato
più conveniente ai reciproci interessi
del Governo e del comune consocio
marino.

Art. 6.

Saranno a cura e spese del
comune eseguite le opere di difesa
militare del porto di Genova,
strettamente richieste dall'apertura
della galleria di San Benigno,
cioè un fabbricato per uso di
guardia da erigersi sull'area sopra

del ponte da sbarco, altro simile alla
estremità occidentale della galleria,
due barriere mobili per chiudere
i due accessi della medesima, ed i
lavori necessari per serrare, ove d'uopo,
con stabile serramento la bocca occiden-
tale della galleria.

Per tutte queste opere, come
attresi per quanto riguarda la
precisa provvisione e l'uragium
attesi che dovranno avere i fabbri-
cati a costruirsi sul ponte da sbarco,
onde non impedire l'effetto della
adiacente cinta fortificata del porto,
il comune sarà in obbligo di
richiedere e di uniformarsi alle
speciali istruzioni della Direzione
del Genio militare, alle cui presenti
o approvazioni saranno sottoposti
i piani esecutivi delle opere stesse.

Art. 7.

Dovrà inoltre il comune
di San Pier d'Arena riservare in
uno dei fabbricati, che secondo il
progetto Argenti si costruiranno
sul ponte da sbarco, un locale
adatto ad ufficio di dogana, ed
altro per corpo di guardie dei pre-
posti, quali due locali, previa la
opportuna intelligenza colla Direzio-
ne Doganale saranno allestiti
all'uso cui si destinano e provvisti
dell'occorrente mobiglio.

Art. 8.

Se nella galleria da aprirsi
attraverso il promontorio di San
Benigno verrà a risconersi ogni
la roccia meno solida, o non
sufficientemente resistente, si

—

dovrà senza ritardo procedere al parziale od integrale rivestimento della medesima in solida muratura.

Art. 9:

Se nel tratto di nuova strada che dall'uscita occidentale della galleria corre sulla spiaggia prima dell'ingresso dell'abitato di San Pier d'Arno, si riconoscerà, sia nell'atto pratico dell'esecuzione, sia in attualità di esercizio, il binquo di difesa contro gli urti del mare, non state valutato in progetto, il Comune sarà obbligato a provvedervi di maniera che la strada e le merci in trasporto siano assicurati da ogni danno.

Art. 10:

Sarà facoltativo al Comune di ammare la strada, ovunque la località lo consenta, con un doppio binario di rite, ovvero con un solo, stabilendo però, in quest'ultimo caso, lateralmente ad esso binario, altrettanti viatoj quante sono le comunicazioni che all'atto pratico si ravviseranno necessarie per soddisfare sia alle esigenze dello Dogana, che ai bisogni del commercio locale, e disponendo lo ammantamento in guisa che rimanga sempre sgombro e libero un binario per passaggio dei convogli nelle due direzioni, e che le piatteforme suovrenti al servizio sieno collocate esclusivamente sugli viatoj, e recipi figure d'evitament lateralmente al binario principale.

Art. 11:

In progetto di tempo il

comune potrà col consenso del Governo aggiungere agli svia-toj e recepi di cui all'art. precedente, quegli altri che fossero richiesti da un più regolare e compiuto servizio; ed il Governo potrà prescrivere quelli che si rendessero necessari per la pubblica sicurezza.

Art. 12.

Il binario principale di rai-li sarà stabilito dal lato della strada ordinaria, opposto a quello nel quale si avranno a praticare le più numerose ed importanti comunicazioni tra la ferrovia ed i magazzini o depositi dell'abitato di S. Pier d'Arnaud.

Tale binario dovrà essere collocato in modo che da un lato tra esso e le case rimanga spazio sufficiente per comodo e sicuro carreggio ordinario.

Art. 13.

Le curve di comunicazione tra i due binarii, oppure tra l'unico binario, ed i recepi o svia-toj laterali non avranno raggio minore di 100. metri.

Per l'esercizio degli svia-toj sarà studiato e praticato quel sistema di cunechini che rechi minor disagio ed incommodo al libero tránsito sulla rimanente area viabile della strada.

Art. 14.

Quando si stabilisce rami di via trasversale per introdurre i magazzini laterali che s'otterranno nei magazzini, depositi o nelle strade laterali dell'abitato, sia fino alla



marino, sia fino alla contrada superiore del paese, le deviazioni del binario principale si effettueranno col metodo di apponte piatte forme collocate secondo si è detto all'art. 10.

Queste vie trasversali non potranno intersecare i binarii principali che in caso di riconoscimento bisogno.

Art. 15.

In tutti i casi dell'interno dell'abitato di San Pier d'Arena che saranno dal comune designati e dal Governo approvati, l'armamento della strada dovrà essere eseguito in guisa da permettere il facile attraversamento della medesima col mezzo comune, e ciò, mediante un sistema di rai e contro rai, quali sono usati nei passaggi a livello sulla ferrovia dello Stato.

Art. 16.

Le distanze fra i binarii, ove due ne saranno collocati, e quelle fra le guide o rai dello stesso binario dovranno per tutta l'estensione della strada essere identici che alle distanze adottate sulla ferrovia dello Stato.

Il modo della strada fra mezzo ai rai sarà reso praticabile ai cavalli con adatto selciato o con quell'altro modo di macchinato che si ravviserà più conveniente.

Art. 17.

Tutte le opere e lavori della strada ferrata dovranno essere eseguiti secondo le buone regole dell'arte, e con solidità corrispondenti.



Le all'uso cui sono destinati.

Prima però d'intrependere i lavori, tutti i piani esecutivi in della strada che degli edifici da costruirsi per rimpiego del materiale mobile, per officina delle ordinarie riparazioni, ove il comune intendesse istituirne, non meno che i piani del sistema d'arruamento che si intendeva di applicare alla strada, dovranno essere presentati al governo e da esso approvati.

Il governo si riserva di farne sorvegliare l'attuazione per mezzo di commissarij a carico e spese del comune concessionario, e di autorizzare, o di prescrivere quelle modificazioni ai progetti che all'atto pratico d'esecuzione si troveranno necessarii, nell'interesse generale, od in quello dello stesso comune concessionario.

Restando a richiamare che alcune opere non sono intraprese o condotte giusta le regole dell'arte, od in conformità delle stabilite condizioni, il comune sarà tenuto di riformarle, in difetto vi si darà opera d'ufficio a maggiori spese.

Art. 18.

La ferrovia non potrà essere attivata, se prima tutte le parti che le compongono son fabbricate a compiuto, e con tutte le sue dipendenze non sono esaminate e collaudate dai commissarij delegati dal governo, i quali redigeranno apposito processo verbale di questa ricognizione da omologarsi dal governo prima dell'apertura dell'

esercizio.

Art. 19.

Appena ultimati e definitivamente collaudati i lavori, il comune di San Pier d'Arnaud farà procedere in contraddittorio di commissari delegati dal Governo a testimoniali di Stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di 1. a 2500 della strada ferrata dei moi fabbricati e di tutte le sue parti annessi e dipendenti.

Il progetto verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione saranno formati a tutte le spese del comune in due originali, da ritenersi l'uno ad uso del medesimo, da depositarsi l'altro negli Archivi del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 20.

Per indennizzare il comune di San Pier d'Arnaud delle spese che sarà per incontrare nella costruzione della strada, de' moi annessi e dipendenti, gli è accordato per la durata di novantanove anni dalla data della sanzione legislativa della presente convenzione il diritto di percepire le tasse di pedaggio ed i prezzi di trasporto sulle basi ed in conformità dei Regolamenti designati all'art. 51.

Art. 21.

I vili, utensi, macchine e ferramenti lavorati d'ogni specie, esclusivamente destinati ed apertamente necessari all'armamento ed esercizio della ferrovia che fossero

—

introdotti dall' Estero saranno soggetti ad un proprio diritto d'entrata, cioè irails di lire-quattro, e uncinetti di lire due per ogni quintale metrico, e le macchine e ferramenti relativi al diritto dell'uno per cento sul loro valore.

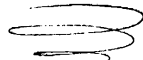
Dovrà però il comune uniformarsi a tutte le cautele che a tale riguardo vennero ordinate dal Ministero delle Finanze.

Art. 22.

Dopo il periodo di trent'anni potrà il Governo rinattare in qualunque tempo la concessione di questa ferrovia, dovrà però esserne dato avviso al comune di San Piero d'Arenò, almeno un'anno prima che si venga a quest'atto di espropriazione.

Per regolare il prezzo di tale risatto si terrà a calcolo gli utili netti ottenuti dal comune nel corso degli ultimi cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il risatto, si dedurranno le due minori annate, e si stabilirà il medio netto delle altre tre.

Determinato così il prodotto netto lo si ripartirà in ragione del cento di capitale per cinque di reddito, e quindi fatto estimo del materiale mobile, come carri e vagoni, cavalli e altre bestie da tiro e loro arnesi, utensili ed arredi della stazione, di tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata e non è infisso al suolo, se ne pagherà integralmente il valore al comune



entro il termine di mesi sei.

Deotto il valore dei mobili suddetti dal capitale come sopra costituito si corrisponderà al comune sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, ovvero quando gli si pagherà al momento del rinatto un capitale corrispondente a tale annualità col maggioragio per sempre del cinque per cento d'interesse, e ciò a beneplacito del Governo.

Art. 23.

Alla scadenza del termine fissato all'art. 20 per la durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza il Governo entrerà in possesso della via ferrata, de' suoi annessi, connessi e dipendenti tutto quando il comune nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i suoi prodotti

Art. 24.

Il comune sarà tenuto di conseguire e rimettere in perfetto stato di conservazione la strada ferrata, le opere tutte che la compongono e loro dipendenze, come luogo di arrivo e parto, case di guardia, ufficii, macchine fisse, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione propria e speciale il servizio dei trasporti.

Art. 25.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca della scadenza della concessione, il comune non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente il Governo sarà in diritto

di sequestrare il prodotto della strada
e valersene per fare eseguire d'ufficio
i lavori che rimangono imperfetti.

Art. 26.

Gli oggetti ^{mobili} come carri, vagoni,
vetture, gli animali di trazione e
gli oggetti immobili non compresi
nell'art. 24, ederanno altresì allo
stato inademuto però pagamento
del loro valore a presso d'estimo nei
tre mesi successivi alla scadenza
della concessione.

Art. 27.

Il comune sarà passibile verso
lo Stato e verso le particolari di ogni
danno che proviene dall'inosservanza
di alcuna delle condizioni della
presente concessione. Dall'inoperanza
dei Regolamenti contemplati
nell'art. 34.

Art. 28.

I danni ed interessi a cui il
comune, a seconda del disposto del
precedente art., fosse tenuto verso
lo Stato, saranno dovuti per solo fatto
dell'inoperanza delle pattuite
condizioni e ripetibili merè il segue-
nto nei proventi dell'esercizio della
strada. Sono però eccettuati i casi
di forza maggiore debitamente
accertati a seguito di formale
rappresentanza a farsi al Mini-
stero dei lavori pubblici con i verbali
degli occorrenti titoli qualificativi.

Art. 29.

In caso di gravi inosservanze
o di recidiva nelle medesime, il Governo
promoverà avanti i Tribunali
competenti la decadenza del comune

dalla concessione.

Art. 50.

Quando per guerra nello Stato, o per difesa del porto il Governo facesse chiudere gli accessi della Galleria di San Benigno o rimuovere in tutto od in parte le rotaie od intercettare il corso della strada, ne sopporterà egli tutte le occorrenti spese.

Seppur le circostanze che avranno dato luogo allo intercettamento, il Governo concederà al comune un'equitativa indennità in bolata ristrettivamente però nel valore degli oggetti e materiali demoliti o deliberati in simile occasione.

Art. 51.

Il Governo stabilirà, sentito il comune di San Pier d'Arena, e farà venire per decreto Reale i Regolamenti concernenti li seguenti oggetti;

1.^o Il massimo delle tariffe dei trasporti sia delle persone che delle merci di qualsivoglia classe sulla ferrovia di cui si tratta; massimo che il comune di San Pier d'Arena non potrà eccedere senza il consenso del Governo, restandogli però libero di diminuire le tariffe quanto crederà meglio convenirgli nel suo interesse.

2.^o Il sistema e le discipline dell'esercizio della strada, della manutenzione, e delle occorrenti riparazioni per quanto si riferisce alla tutela della sicurezza pubblica e del buon servizio del pubblico.

3.^o Il minimo della quantità

di materiale mobile, come carri, vagoni aperti e chiusi, Truck &c. e della occorrente forza animale di trazione necessaria per garantire un conveniente servizio pubblico, restando libero al comune di aumentare questo materiale a mo' piacimento.

4.^o Le discipline da osservarsi tanto per la congiunzione della ferrovia del comune con quella dello Stato nel punto indicato all'art. 2.^o quanto per l'esercizio della via di servizio designato all'art. 5.^o

Art. 32.^o

Il Governo del Re si riserva espressamente facoltà di congiungere in vicinanza dello sbocco della galleria costruita sotto il procuratorato di San Benigno la strada ferrata succursale dello Stato, che dai Magazzini della stazione di San Pier d'Arena, avendo luogo la strada reale s'arresta attualmente all'acqueo della casa della zozza. Dal punto di congiunzione fino al mare la ferrovia sarà a due binarii, come è stabilito nel progetto Argenti per la galleria. Eseguendo tale congiunzione la Direzione generale dei lavori pubblici potrà far pervenire liberamente i suoi convogli sotto la galleria e farli arrivare allo stato, del quale potrà valersi in comune col Municipio di San Pier d'Arena, allo scopo di servire ai trasporti diretti dal mare ai magazzini demaniali ed alle

Stazioni dello Stato, o viceversa dai
Magazzini suddetti e dalle Stazioni
al mare.

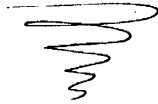
In questo caso però lo Stato
 rimborserà al comune la metà delle
spese di tutti i lavori eseguiti dallo
stato sino al punto di congiunzione
sopra designato, compresi lo stato
stesso e le opere prescritte agli art.
6 e 7 della presente convenzione, e
lo Stato sosterrà egualmente la metà
delle spese di manutenzione dello
stato e del tronco comune di ferrovia
sino alla congiunzione delle due
linee.

Per controllare questa spesa
il Governo sottoporrà ad apposita
sorveglianza sia nella parte tecnica
che in quella contabile ed amministrativa
l'esecuzione di tutte le
suddette opere, la metà del cui
importo dovrà rimborsarsi al
comune di San Pier d'Arso.

Art. 33.

Verificandosi il caso previsto
dall'art. precedente la reversibilità
della ferrovia di San Pier d'Arso
allo Stato dopo il periodo di concessione
fissato all'art. 20. avrà
luogo per il solo tronco comune
alle due ferrovie sino allo stato
nel punto di Genova compresi
lo stato stesso.

Resterà però in proprietà
perpetua del comune la ferrovia
a cavalli che entra nel mo-
abitato sino al punto di congiun-
zione indicato al n. 2.



Art. 34.

La presente concessione non sarà definitiva né valida se non sarà sanzionata per legge.

Dal Ministero dei lavori pubblici Torino li sedici Marzo milleottocentoquarantotto.

All'originale firmato il
Ministro Paleocapa.

Sottoscritti i Delegati del
comune di San Pier d'Arena
= G. Bonanni = G. B. Cubino =
Fortunato Prandi = S. Rebisio =
Aut. Rivara.

Controfirmato il Direttore
capo di Divisione Paurzardi.

Per copia conforme

Il Direttore capo di Divisione
Paurzardi

Pittali

SESSIONE 1853-54

N.° 76-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

QUAGLIA, PIACENZA, GUGLIANETTI, MONTICELLI,
TORELLI, SOMIS, COLLI

*sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici
nella tornata del 22 marzo 1854.*

Concessione d'una ferrovia a cavalli da San Pier d'Arena al Porto di Genova.

TORNATA DEL 20 APRILE 1854.

SIGNORI,

Se qualche progetto di legge presentato alla vostra approvazione potesse meritarsi maggior studio di altri, al certo sarebbe il presente; essendo esso quasi la riproduzione di altro, del quale la Camera nella seduta 8 giugno 1853 sospendeva l'approvazione.

La vostra Commissione non mancò quindi di attentamente esaminare i molti documenti, che a questo progetto di legge si riferiscono, non che di riandare la discussione seguita nella Camera sul primo progetto presentato dal Ministero.

Da questa discussione rilevasi che in massima la Camera approvava la ferrovia dal porto di Genova all'estremità di San Pier d'Arena, ne riconosceva l'utilità, ma che supponendo questa assai grande, era d'avviso che la strada fosse costrutta ed esercita per conto dello Stato; notando che ove nel progresso di tempo il Go-

(76-A)

verno volesse far esercire tutta la ferrovia per appalto, gli sarebbe stato di incaglio il tronco in discorso impegnato col Comune di San Pier d'Arena.

Il progetto di legge che ora vi si presenta, è sostanzialmente diverso dal primo, giacchè alla domanda di concessione d'una ferrovia al Comune di San Pier d'Arena, è aggiunta altra domanda di autorizzazione al Governo di far eseguire un tronco di strada ferrata dal porto di Genova alla stazione di San Pier d'Arena, percorribile dalle locomotive ed indipendente dalla precedente. Così il Ministro, favorito da alcune circostanze avvenute nel corso dei lavori della ferrovia principale, e nella sua relazione espresse, ha potuto pienamente aderire al desiderio della Camera con moderatissima spesa, di ottenere una comunicazione breve ed economica per il trasporto di quanto è necessario all'esercizio della ferrovia e delle grosse mercanzie del commercio, le quali non abbiano a fermarsi in Genova. L'economia dell'esercizio di questo tronco in confronto di quello che parte dalla stazione di Genova proviene dallo schivare il piano inclinato in città, il cui esercizio è passivo colle vigenti tariffe.

Il tronco di ferrovia proposto dal Ministro parte dal nuovo scalo, percorre la galleria da costruirsi dal Comune concessionario, quindi raggiunge il tronco già esistente di ferrovia costruito pel trasporto del pietrame dalla cava della Coscia ai lavori in Polcevera.

La spesa necessaria componesi di L. 46 mila per coordinare il tronco già esistente ora detto fino all'imbocco della galleria, e per l'armamento della ferrovia nella galleria; e della metà del costo dello scalo e galleria da rimborsare ad opera compiuta al Comune di san Pier d'Arena. L'importo di questi lavori può variare, pella tangente allo Stato, da L. 204,557 a L. 179,465 secondo che sarà necessario o no di rivestire in muratura la galleria; nè vi ha a temere un'eccedenza di spesa essendo la perizia redatta da un abile ingegnere, e riconosciuta esatta dal Consiglio delle Strade Ferrate.

Passando all'esame del capitolato di concessione della ferrovia al Comune di san Pier d'Arena, la Commissione riconobbe i vari miglioramenti dal Ministro introdotti nel primo progetto, e segnatamente quello all'articolo primo, nel quale si dichiara il modo di liquidazione nel caso di decadenza; e l'introduzione dell'articolo 52

il quale obbliga il Comune concessionario a cedere, mediante pagamento, la proprietà allo Stato di metà dello scalo e della galleria, e prescrive le garanzie necessarie ad accertare il governo della buona esecuzione dei lavori.

Un Commissario, persuaso che la presente concessione è molto favorevole al Comune, fece osservare che ad esso non è imposto onere veruno, e propose che la spesa dello scalo e della galleria rimanesse a suo totale carico, mantenendo ben inteso allo Stato il dritto di valersi dell'uno e dell'altra.

Questa proposizione non fu ammessa sul riflesso che la ferrovia dello Stato, la quale percorre con locomotive un tronco più breve e quasi parallelo a quello del Comune, assorbirà tutto il commercio di transito, così che quest'ultima servirà poco presso pel solo trasporto ai magazzini della mercanzia che si ferma, e il reddito di questo tronco non sarà così grande come poteva sperarsi nel primo progetto. Lo Stato ottiene a metà prezzo la galleria e lo scalo, l'utilizzazione d'un tronco di ferrovia già esistente e che andrebbe perso, cosicchè la maggioranza della Commissione non crede conveniente imporre quest'onere alla Comune, la quale dichiarò assolutamente non potervi sottostare.

La durata della concessione di 99 anni parve ad alcuno dei Commissari troppo lunga. La maggioranza della Commissione osservando che uguale durata fu concessa alle altre ferrovie, che il diminuirla potrebbe influire sull'esito della strada stessa, e che la ferrovia del Governo ne deteriora la condizione; è d'avviso che si mantenga questa durata, come insta il Comune con suo ordinato del 10 corrente.

La Commissione esaminò in seguito se questa concessione non reccherà danno alla città di Genova ed osservò:

Che il Comune di san Pier d'Arena essendo come un sobborgo della città, della quale costituirebbe già fin d'ora un ingrandimento se non vi si opponesse il promontorio fortificato della Lanterna, comuni sono gli interessi alla città di Genova ed al Municipio di san Pier d'Arena;

Che l'area utile per fare magazzini in città, assai ristretta, non può essere aumentata non convenendo fare magazzini in collina lontani dalli scali e dalla ferrovia; circostanza che fu già dal com-

(76-A)

4

mercio sentita e per la quale sonosi eretti moltissimi magazzini in San Pier d'Arena anche da Genovesi;

Che un piccolo scalo non può assorbire tutti gli altri nel porto esistenti;

Infine che il commercio della città non può temere di vedere i suoi magazzini abbandonati anche dopo la costruzione di un *dock*, quando fatta la ferrovia pel Lucmagno e la congiunzione colla ferrovia centrale d'Italia, la città diverrà emporio commerciale di gran parte d'Europa, avvenimento che da tutti è tenuto per certo.

Con due petizioni n.° 5381 e 5390 vari barcaioli e braccianti di San Pier d'Arena si richiamano contro il progetto in discorso, allegando quest'opera essere dannosa ai loro interessi. I petenti ammettono l'utilità e convenienza di questa strada dal porto ai depositi e magazzini in San Pier d'Arena, riconoscono l'aumento di commercio che ne deriverà, e concludono assai stranamente che, scemando il trasporto per mare dal porto alla spiaggia di San Pier d'Arena e viceversa, ne possa essere rovinata la maggior parte degli abitanti di quel Comune, a cui sarebbe tolto tutto ad un tratto il lavoro.

Avvertendo prima che ciò non avverrà richiedendosi un tempo non minore di due anni per costruire la strada progettata; che se mancherà il lavoro pel trasporto di mare s'accrescerà immensamente il lavoro nei magazzini, si osserva che il trasporto con battelli che i petenti vorrebbero loro assicurato, mantenendo forzatamente un lavoro non produttivo, è talmente in urto coi larghi principî di libera concorrenza in fatto di commercio solennemente sanciti dal Parlamento, da non meritarsi una seria confutazione.

Conchiudendo la Commissione all'unanimità dei suoi membri, meno uno, riconoscendo essere le opere proposte d'utilità generale dello Stato e del commercio, vi propone che vogliate approvare la legge relativa presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici.

PIACENZA *Relatore.*

Pellati

CONVENZIONE

Tra il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici rappresentante lo Stato ed il Comune di San Pier d'Arena legalmente rappresentato dai Consiglieri comunali avvocato Gerolamo Bonanni Sindaco, cav. avvocato Giovanni Battista Tubino, cav. Fortunato Prandi, Maggiore Sebastiano Rebisso ed Antonio Rivara in virtù di procura speciale in Brevetto delli 6 marzo 1854 autentica Gian Severino Grasso notaio a San Pier d'Arena, loro conferita dal Consiglio Comunale di San Pier d'Arena, con apposito ordinato 6 marzo 1854 approvato con Decreto dell'Intendenza Generale di Genova 9 stesso mese ed anno.

ART. 1.

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 dall'approvazione legislativa della presente Convenzione, una ferrovia a cavalli che metta in diretta comunicazione l'abitato di San Pier d'Arena col Porto di Genova, secondo il relativo progetto riformato in data 3 gennaio 1855 dell'Ingegnere-Capo in ritiro cav. Argenti, ed a norma delle seguenti condizioni, e ciò sotto pena della decadenza da questa concessione.

Avvenendo il caso di decadenza il Governo pagherà al Comune a prezzo di stima i lavori eseguiti ed i materiali provveduti in quanto i primi sieno stati bene e regolarmente condotti, e soddisfacciano allo scopo della continuazione e compimento dell'opera, ed i secondi sieno di buona qualità, atti e necessari alla medesima continuazione e compimento.

ART. 2.

Questa strada ferrata a cavalli sarà protesa senza interruzione dal nuovo ponte da sbarco che, secondo il progetto Argenti, il Comune è autorizzato a costruire nel porto di Genova sino all'incontro della diramazione della ferrovia dello Stato che dalla Stazione di San Pier d'Arena verra condotta sulla fronte orientale dello stabilimento metallurgico di spettanza demaniale, e seguirà la traccia di massima segnata nel piano Argenti, con quelle più precise indicazioni che saranno date dalla Direzione dei lavori dello

Stato, e con facoltà al Comune di eseguire colla approvazione del Ministero quelle modificazioni alla direzione della linea che fossero trovate più convenienti allo scopo di protendere l'esercizio sino alla Stazione di San Pier d'Arena.

ART. 3.

Le opere tutte contemplate nel progetto di cui si tratta sono dichiarate di pubblica utilità, ferma l'osservanza delle norme segnate nelle Regie Patenti 6 aprile 1839 per le espropriazioni all'uopo occorrenti.

ART. 4

Il piano del ponte da sbarco nel porto di Genova sarà stabilito a metri tre sopra il pelo del mare in calma, presa per capo saldo la colonna idrometrica della Darsena. La sua posizione, la sua ampiezza e la figura della sua area non potranno essere variate da quanto viene indicato nel progetto Argenti, senza formale autorizzazione del Governo.

ART. 5.

È riservato il diritto al Governo di far passare sul detto ponte o scalo da sbarco, allo sbocco della galleria verso mare, una strada di servizio a ruotaie di ferro da esercitarsi con cavalli pel transito e trasporto dalla cava della Chiappella al molo nuovo, delle pietre necessarie per l'opera di prolungamento del mole medesimo e pella successiva sua manutenzione.

Nel regolamento di esercizio del quale è cenno all'art. 31 di questa convenzione saranno stabilite le norme a seguirsi nell'uso della strada di servizio contemplata nel presente articolo in quel modo che sarà ravvisato più conveniente ai reciproci interessi del Governo e del Comune concessionario.

ART. 6.

Saranno a cura e spese del Comune eseguite le opere di difesa militare nel porto di Genova, strettamente richieste dall'apertura della galleria di S. Begnino, cioè un fabbricato per corpo di guardia da erigersi sull'area stessa del ponte da sbarco, altro simile alla estremità occidentale della galleria, due barriere mobili per chiudere i due accessi della medesima, ed i lavori necessari per serrare, ove d'uopo con stabile saracinesca, la bocca occidentale della galleria.

Per tutte queste opere come altresì per quanto riguarda la precisa posizione e la massima altezza che dovranno avere i fabbricati a costruirsi sul ponte da sbarco onde non impedire l'effetto della adiacente cinta fortificata del porto, il Comune sarà in obbligo di richiedere e di uniformarsi alle speciali istruzioni della Direzione del Genio militare alla cui preventiva approvazione, saranno sottoposti i piani esecutivi delle opere stesse.

ART. 7.

Dovrà inoltre il Comune di S. Pier d'Arena riservare in uno dei fabbricati che secondo il progetto Argenti si costruiranno sul ponte da sbarco un locale adatto ad ufficio di dogana, ed altro per corpo di guardia dei preposti, quali due locali previe le opportune intelligenze colla Direzione doganale saranno allestiti all'uso cui si destinano, e provvisti dell'occorrente mobilio.

ART. 8.

Se nella galleria da aprirsi attraverso il promontorio di San Benigno verrà a riconoscersi essere la roccia meno solida o non sufficientemente resistente, si dovrà senza ritardo procedere al parziale od integrale rivestimento della medesima in solida muratura.

ART. 9.

Se nel tratto di nuova strada che dall'uscita occidentale della galleria corre sulla spiaggia prima dell'ingresso dell'abitato di San Pier d'Arena, si riconoscerà, sia nell'atto pratico dell'esecuzione, sia in attualità di esercizio, il bisogno di difesa contro gli urti del mare, non state valutate in progetto, il Comune sarà obbligato a provvedervi di maniera che la strada e le merci in transito siano assicurati da ogni danno.

ART. 10.

Sarà facoltativo al Comune di armare la strada, ovunque la località il consenta, con un doppio binario di raili, ovvero con un solo, stabilendo però, in quest'ultimo caso, lateralmente ad esso binario, altrettanti sviatoi quante sono le comunicazioni che all'atto pratico si ravviseranno necessarie per soddisfare sia alle esigenze della dogana, che ai bisogni del commercio locale, e disponendo lo armamento in guisa, che rimanga sempre sgombro e libero un binario pel passaggio dei convogli nelle due direzioni, e che le

(76)

piatteforme occorrenti al servizio sieno collocate esclusivamente sugli sviatoi, e recessi (gares d'évitement) laterali e non sul binario principale.

ART. 11.

In progresso di tempo il Comune potrà col consenso del Governo aggiungere agli sviatoi e recessi di cui all'articolo precedente, quegli altri che fossero richiesti da un più regolare e compiuto servizio; ed il Governo potrà prescrivere quelli che si rendessero necessari pella pubblica sicurezza.

ART. 12.

Il binario principale di raili sarà stabilito dal lato della strada ordinaria, opposto a quello nel quale si avranno a praticare le più numerose ed importanti comunicazioni tra la ferrovia ed i magazzini o depositi dell'abitato di San Pier d'Arena.

Tale binario dovrà essere collocato in modo che da un lato tra esso e le case rimanga spazio sufficiente pel comodo e sicuro carreggio ordinario.

ART. 15.

Le curve di comunicazione tra i due binarii, oppure tra l'unico binario ed i recessi o sviatoi laterali, non avranno raggio minore di 100 metri.

Per l'esercizio degli sviatoi sarà studiato e praticato quel sistema di eccentrici che rechi minor incaglio ed incomodo al libero transito sulla rimanente area viabile della strada.

ART. 14.

Occorrendo di stabilire rami di via trasversale per introdurre i vagoni sì carichi che vuoti nei magazzini, depositi o nelle strade laterali dell'abitato, sia fino alla marina, sia fino alla contrada superiore del paese, le deviazioni del binario principale si effettueranno col mezzo di apposite piatteforme collocate secondo si è detto all'art. 10.

Queste vie trasversali non potranno intersecare i binarii principali che in caso di riconosciuto bisogno.

ART. 15.

In tutti i siti dell'interno dell'abitato di san Pier d'Arena che saranno dal Comune designati e dal Governo approvati, l'armamento della strada dovrà essere eseguito in guisa da permettere

il facile attraversamento della medesima col ruoteggio comune, e ciò, mediante un sistema di raili e contro raili, quali sono usati nei passaggi a livello sulla ferrovia dello Stato.

ART. 16.

Le distanze fra i binarii, ove due ne saranno collocati, e quelle tra le guide o raili dello stesso binario, dovranno per tutta l'estensione della strada essere identiche alle distanze adottate sulla ferrovia dello Stato.

Il suolo della strada fra mezzo ai raili sarà reso praticabile ai cavalli con adatto selciato, o con quell'altro modo di massiciata che si ravviserà più conveniente.

ART. 17.

Tutte le opere e lavori della strada ferrata dovranno essere eseguiti secondo le buone regole dell'arte, e con solidità corrispondente all'uso cui sono destinati.

Prima però d'intraprendere i lavori, tutti i piani esecutivi sia della strada che degli edifizii da costruirsi per rimesse del materiale mobile, per officina delle ordinarie riparazioni, ove il Comune intendesse istituirla, non meno che i piani del sistema d'armamento che si intenderà di applicare alla strada, dovranno essere presentati al Governo e da esso approvati.

Il Governo si riserva di farne sorvegliare l'attuazione per mezzo di Commissari a carico e spese del Comune concessionario, e di acconsentire, o di prescrivere quelle modificazioni ai progetti che all'atto pratico d'esecuzione si trovassero necessari, nell'interesse generale, od in quello stesso del Comune concessionario.

Venendosi a riconoscere che alcune opere non sono intraprese o condotte giusta le regole dell'arte, od in conformità delle stabilite condizioni, il Comune sarà tenuto di riformarle, in difetto vi si darà opera d'ufficio a maggiori sue spese.

ART. 18.

La ferrovia non potrà essere attivata, se prima tutte le parti che la compongono coi fabbricati annessi, e con tutte le sue dipendenze non sono esaminate e collaudate dai Commissari delegati dal Governo, i quali redigeranno apposito processo verbale di questa ricognizione da omologarsi dal Governo prima dell'apertura dell'esercizio.

ART. 19.

Appena ultimati e definitivamente collaudati i lavori, il Comune di San Pier d'Arena farà procedere in contraddittorio di Commissarii delegati dal Governo a testimoniali di stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di 1 a 2,500 della strada ferrata, dei suoi fabbricati e di tutte le sue parti annessi e dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione saranno formati a tutte spese del Comune in due originali, da ritenersi l'uno ad uso del medesimo, da depositarsi l'altro negli archivi del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 20.

Per indennizzare il Comune di San Pier d'Arena delle spese che sarà per incontrare nella costruzione della strada, de' suoi annessi e dipendenti, gli è accordato per la durata di novantanove anni dalla data della sanzione legislativa della presente convenzione il diritto di percepire le tasse di pedaggio ed i prezzi di trasporto sulle basi ed in conformità dei Regolamenti designati all'art. 34.

ART. 21.

I raii, cuscinetti, macchine e ferramenti lavorati d'ogni specie esclusivamente destinati ed assolutamente necessari all'armamento ed esercizio della ferrovia che fossero introdotti dall'Estero, saranno soggetti ad un proprio diritto d'entrata, cioè i raii di lire quattro, i cuscinetti di lire 2 per ogni quintale metrico, e le macchine e ferramenti relativi al diritto dell'uno per cento sul loro valore.

Dovrà però il Comune uniformarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero ordinate dal Ministero delle Finanze.

ART. 22.

Dopo il periodo di trent'anni potrà il Governo riscattare in qualunque tempo la concessione di questa ferrovia, dovrà però esserne dato avviso al Comune di San Pier d'Arena, almeno un anno prima che si venga a quest'atto di espropriazione.

Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dal Comune nel corso degli ultimi cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto, si dedurranno le due minori annate, e si stabilirà il medio netto delle altre tre.

Determinato così il prodotto netto lo si capitalizzerà in ragione

del cento di capitale pel cinque di rendita, e quindi fatto estimo del materiale mobile, come carri e vagoni, cavalli ed altre bestie da tiro e loro arnesi, utensili ed arredi della stazione, di tutto ciò in somma che non forma corpo eolla strada ferrata e non è infisso al suolo, se ne pagherà integralmente il valore al Comune entro il termine di mesi sei.

Dedotto il valore dei mobili suddetti dal capitale come sovra costituito si corrisponderà al Comune sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, ovveramente gli si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità col ragguglio pur sempre del cinque per cento d'interesse, e ciò a beneplacito del Governo.

ART. 23.

Alla scadenza del termine fissato all'art. 20 per la durata della presente concessione, e pel fatto solo di tale scadenza il Governo entrerà in possesso della via ferrata, de' suoi annessi, connessi e dipendenti, surrogando il Comune nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i suoi prodotti.

ART. 24.

Il Comune sarà tenuto di consegnare e rimettere in perfetto stato di conservazione la strada ferrata, le opere tutte che la compongono e loro dipendenze, come luogo di carico e scarico, case di guardia, uffici, macchine fisse, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione propria e speciale il servizio dei trasporti.

ART. 25.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca della scadenza della concessione, il Comune non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

ART. 26.

Gli oggetti mobili, come carri, vagoni, vetture, gli animali di trazione e gli oggetti immobili non compresi nell'art. 24, cederanno altresì allo Stato, mediante però pagamento del loro valore a prezzo d'estimo nei tre mesi successivi alla scadenza della concessione.

ART. 27.

Il Comune sarà passibile verso lo Stato e verso li particolari di ogni danno che provenisse dall'inesecuzione di alcune delle condizioni della presente convenzione e dall' inosservanza dei regolamenti contemplati allo articolo 31.

ART. 28.

I danni ed interessi a cui il Comune, a seconda del disposto del precedente articolo, fosse tenuto verso lo Stato, saranno dovuti pel solo fatto dell'inosservanza delle pattuite condizioni e ripetibili mercè il sequestro sui proventi dell' esercizio della strada. Sono però eccettuati i casi di forza maggiore debitamente accertati a seguito di formale rappresentanza a farsene al Ministero dei Lavori Pubblici, con corredo degli occorrenti titoli giustificativi.

ART. 29.

In caso di gravi contravvenzioni o di recidiva nelle medesime, il Governo promuoverà nanti i Tribunali competenti la decadenza del Comune dalla concessione.

ART. 30.

Qualora, per guerra nello Stato o per difesa del porto, il Governo facesse chiudere gli accessi della galleria di San Benigno, o rimuovere in tutto od in parte le ruotaie, od intercettare il corso della strada, ne sopporterà egli tutte le occorrenti spese.

Cessate le circostanze che avranno dato luogo all'intercettazione, il Governo concederà al Comune una equitativa indennità calcolata ristrettivamente però sul valore degli oggetti e materiali demoliti o deteriorati in simile occorrenza.

ART. 31.

Il Governo stabilirà, sentito il Comune di San Pier d'Arena, e farà sancire per Decreto Reale i Regolamenti concernenti li seguenti oggetti :

1.° Il massimo delle tariffe dei trasporti, sia delle persone che delle merci di qualsivoglia classe, sulla ferrovia di cui si tratta ; massimo che il Comune di San Pier d'Arena non potrà eccedere senza il consenso del Governo, restandogli però libero di diminuire le tariffe quanto crederà meglio convenirgli nel suo interesse ;

2.° Il sistema e le discipline dell'esercizio della strada, della sua manutenzione e delle occorrenti riparazioni, per quanto si ri-

ferisce alla tutela della sicurezza pubblica e del buon servizio del pubblico ;

3.° Un minimo della quantità di materiale mobile, come carri, vagoni aperti e chiusi, truck ecc., e della occorrente forza animale di trazione necessaria per garantire un conveniente servizio pubblico, restando libero al Comune di aumentare questo materiale a suo piacimento ;

4.° Le discipline da osservarsi tanto per la congiunzione della ferrovia del Comune con quella dello Stato nel punto indicato all'art. 2.°, quanto per l'esercizio della via di servizio designato all'articolo 5.°.

ART. 32.

Il Governo del Re si riserva espressa facoltà di congiungere in vicinanza dello sbocco della galleria costrutta sotto il promontorio di San Benigno la strada ferrata succursale dello Stato , che dai magazzini della stazione di San Pier d'Arena , correndo lungo la Strada Reale , s'arresta attualmente all'accesso della cava della Coscia. Dal punto di congiunzione fino al mare la ferrovia sarà a due binari, come è stabilito nel progetto Argenti per la galleria.

Eseguendo tale congiunzione, la Direzione generale dei lavori pubblici potrà far percorrere liberamente i suoi convogli sotto la galleria e farli arrivare allo scalo, del quale potrà valersi in comune col Municipio di San Pier d'Arena, allo scopo di servire ai trasporti diretti dal mare ai magazzini demaniali ed alle stazioni dello Stato, o viceversa dai magazzini suddetti e dalle stazioni al mare.

In questo caso però lo Stato rimborserà al Comune la metà delle spese di tutti i lavori eseguiti dallo scalo sino al punto di congiunzione sovra designato, compresi lo scalo stesso e le opere prescritte agli articoli 6 e 7 della presente convenzione, e lo Stato sosterrà egualmente la metà delle spese di manutenzione dello scalo e del tronco comune di ferrovia sino alla congiunzione delle due linee.

Per controllare questa spesa il Governo sottoporrà ad apposita sorveglianza sia nella parte tecnica, che in quella contabile ed amministrativa, l'esecuzione di tutte le suddette opere, la metà del cui importo dovrà rimborsarsi al Comune di San Pier d'Arena.

ART. 33.

Verificandosi il caso previsto dall'articolo precedente la reversibilità della ferrovia di San Pier d'Arena allo Stato dopo il periodo di concessione fissato all'art. 20, avrà luogo per il solo tronco comune alle due ferrovie sino allo scalo nel porto di Genova compresi lo scalo stesso.

Resterà però in proprietà perpetua del Comune la ferrovia a cavalli che entra nel suo abitato sino al punto di congiunzione indicato al n.° 2.

ART. 34.

La presente concessione non sarà definitiva nè valida se non sarà sanzionata per legge.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici Torino li sedici marzo mille ottocento cinquantaquattro.

All' originale

Firmato il Ministro PALEOCAPA.

Sottoscritti i Delegati del Comune di San Pier d'Arena

G. BONANNI — G. B. TUBINO — FORTUNATO PRANDI —
S. REBISSO — ANTONIO RIVARA.

Controssignato il Direttore Capo di Divisione PANIZZARDI

Per copia conforme

IL DIRETTORE CAPO DI DIVISIONE
PANIZZARDI

Approvato nella seduta del 22. Aprile 1894.

Pillati

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

5

(76-A)

~~Art. 1.~~

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione conchiusa addì 16 marzo 1854 tra il Ministro dei Lavori Pubblici rappresentante lo Stato, ed il Comune di San Pier d'Arena, 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 riformato in data 3 gennaio 1853 dell'Ingegnere-Capo in ritiro cavaliere Argenti, visato dal Ministro dei Lavori Pubblici.

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

Il Governo è parimenti autorizzato a far eseguire la congiunzione della via ferrata succursale detta della Coscia colla strada ferrata concessa al Comune di San Pier d'Arena, ed a pagare al Comune medesimo la metà della spesa che avrà effettivamente incontrata per la costruzione della galleria, dello scalo e delle opere attinenti, a tenore dell'articolo 32 della Convenzione 16 marzo 1854.

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella seduta del 22 Aprile 1896.

Pillati