

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Abbiamo decretato e decretiamo che il seguente progetto di legge sia
presentato alle Camere legislative dal Ministro delle finanze che incarichiamo
di proporre e discutere di istruire la discussione sciatamente al Ministro
dei Lavori Pubblici.

Art. 1^{mo}

È approvata la Convenzione stipulata il 27. Aprile 1854. tra il
Ministro delle finanze e quello dei Lavori Pubblici rappresentati lo
Stato; e Carlo Pietro Eugenio Laffitte presidente del consiglio di
Amministratori della Compagnia della Strada ferrata Vittorio Emanuele.
Da questa approvata nell'Assemblea Generale dell'12. Maggio 1854.
portante modificazione al Capitolato di concessione annesso alla Legge
del 29. Maggio 1853.

Art. 2^{do}

Il Governo è autorizzato verificandosi il caso previsto all'art. 9. della
Convenzione suddetta ad emettere una rendita redimibile di Lire 500.
centi inglobata nella al 5. % in aumento a quella di emersione del
15/16. Giugno 1850.

Verranno applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse
regole per la sua estinzione, e le altre disposizioni vigenti per quella
suddetta del 15/16. Giugno 1850.

Dato a _____ addì _____ Maggio 1854.

Vittorio Emanuele

1.
Citazione del progetto di Legge per l'approvazione
della Convenzione stipulata il 27 Aprile 1854
tra il Ministro delle Finanze e dei Lavori Pubblici
ed il Sig. Laffitte Presidente del Consiglio di
Amministrazione della Società Commerciale della
Ferrovie di Savoia, Vittorio Emanuele.

Signori Deputati

La strada ferrata della Savoia, condotta
per legge del 29 maggio 1853 ad una
Società francese è certamente una linea
chiamata ad essere un giorno un'oviera
fra le più importanti e proficue d'Europa;
ma nello stesso tempo essa si distingue
fra quelle la di cui esecuzione presenta
maggiore difficoltà. Ed in vero se il suo
tracciato oltre alpi sino ad Aix, ed al
Lago di Bourget, non riesce difficile, da
quel punto sia per arrivare al suo termine
estremo, la città di Ginevra, sia per raggiungere
da Chambery il confine francese nella
Direzione la più breve, la più opportuna
per il nostro commercio, costringe l'arte a
spiegare tutta la sua potenza per superare
difficoltà che sono fra le più gravi che
presentino le ferrovie.

Quindi si può asserire che se i
promotori di questa grandiosa impresa
giunsero a riunire tante sottoscrizioni
quante si richiedevano per darvi esecuzione,
cioè dovute, non solo ai sussidj speciali di
cui il Parlamento fu largo per essa, ma
altresi a quell'acervo di speculazione che
si era svolto sui principali mercati di
Europa, al fine del 1852, ed al

principiare del 1853, avere che
faceva sì che le imprese industriali
anche le più difficili fossero avute
con favore dai capitalisti.

Non è adunque a meravigliare
se la crisi annonaria che scoppio
pochi mesi dopo ottenuta la concessione
della Strada della Savoia, e la crisi
politica che venne tosto ad aggiungersi
a quella, per rendere ^{sempre più} gravi le condizioni
economiche dell'Europa, rendessero
alquanto incerta ed incostante la compagnia
nei primorj delle sue operazioni. Essa
però compie a tempo debito la cauzione
prescritta dalla legge, ed eccitata dal
Ministero, dava opera a far eseguire
gli studi preparatorii delle sue linee,
affidandoli alla Direzione d'un ingegnere
di bella fama, chiaro per l'ispezione
in Francia di opere di gran momento.

Compiuti gli studi di una parte
delle linee che compor devono la rete
concessa alla Compagnia, questa parca
disposta a dar principio ai lavori, se non
che dal Governo reputavan poco provvido
consiglio l'approvare un tronco isolato
senz'averarsi prima che fosse tracciato
in modo da potersi coordinare opportunamente

coi altri titoli non ancora staccati.
D'altrove i fondi disponibili essendo
insufficienti all'esecuzione di quelle
linee, non conveniva intraprenderle
senza aver certi di poterle portare
a compimento. Il Governo insisteva
quindi per maggiori studi e nuovi
versamenti.

Intanto la condizione economica
delle borse di Parigi e di Londra
peggiorava ogni più. Dichiarata
finalmente la guerra, da alcun tempo
considerata come inevitabile, le imprese
industriali caddero in tale scredito, che
sarebbe stato vano lo sperare dagli
azionisti della Strada ferrata della
Savoja, nelle condizioni del loro contratto,
un qualunque ulteriore versamento
di fondi.

È fatto incontrastabile che le crisi
economiche, e più ancora le politiche,
esercitano sulle azioni industriali una
influenza più nociva che sui fondi
pubblici. Mentre questi scapitano
del 10, quelle scapitano del 20. Mentre
i Governi a patte duri bensì trovano
ancora a smerciare delle rendite, riesce
quasi ingombrabile alle Compagnie

il procurarsi fondi a qualunque
costo.

Di questa verità ne abbiamo
sott'occhio fra noi dolorose prove :
lo straordinario ribasso sofferto dalle
^{delle ferrovie} Azioni di Savigliano e di Novara
ci dimostrano che anche le imprese
ben meglio combinate, d'esito non dubbio,
sono in tempo di crisi abbandonate
dai capitalisti. Quello che accadde
da noi si verificò pure in Francia,
e nella stessa Inghilterra, quella terra
classica dello spirito d'azione applicato
alle grandi opere industriali; si verificò
non solo per le imprese appena
iniziata, come la strada ferrata
della Savoia, ma ^{anche} rispetto a
quelle portate da lungo tempo
a compimento, e fruttanti agli
azionisti larghi interessi. In
confirma di questa asserzione
basta il citare l'esempio della
prima strada ferrata dell'
Inghilterra, e del
Mondo, il Great-Western. ^{Quest'}

D

Questa strada che unisce Londra coi principali centri commerciali dell'Inghilterra con Birmingham, Manchester - e Liverpool trovata da molti anni terminata, e coi suoi prodotti procurò agli azionisti un frutto che non fu mai minore del 5. per cento. Ora le azioni di 100. lire sterline di questa strada che venivano quotate alla borsa di Londra nel 1835. Da 120 a 125. sono cadute a 95. cioè del 30. e più per cento; e ciò mentre i consolidati scapitarono dal 100. al 89. cioè del solo 11. per cento.

Tenendo a calcolo queste considerazioni, chiaro appare quanto delicato e difficile riusciva il contegno a tenersi dal Governo rispetto alla Compagnia della strada ferrata della Savoia. Il costringerla all'immediato e rigoroso adempimento del suo capitolato di concessione era ridotta nella necessità di abbandonare l'aspirata impresa. Il procrastinare nell'aspettativa di tempi più propizii alle speculazioni industriali sarebbe stato il privare per tempo indefinito la Savoia dei benefici aspettati con tanta ansietà dalla ferrovia; senza migliorare, anzi

peggiorando per crescenti spese improduttive
la condizione intrinseca della stessa
Società.

Abbandonato quest'ultimo partito
come produttore di danni senza com-
pensazioni, abbiamo preso a maturo
esame il primo, ma fummo scossi-
gliati dall'adottarlo da gravissime
considerazioni.

In primo luogo, ove il governo
avesse richiesto ai tribunali di pronun-
ciare in virtù dell'art. 70. del capitolato
la decadenza della Compagnia, essa
avrebbe opposto le disposizioni dell'ar-
ticolo 4. il quale annovera la guerra
fra i casi di forza maggiore che le
danno diritto a dilazione per la
esecuzione delle sue obbligazioni. Noi
teniamo per fermo che i tribunali non
avrebbero trovata valida a' pro' della
Società questa ragione, giacché ci pare
evidente che il caso di guerra conten-
tato dall'articolo quarto sopracitato
si riferisca ad una guerra nel paese, od
almeno a quella a cui il paese
nostro prenderebbe parte. Altrimenti
basterebbe che un paese qualunque
fosse in guerra, per dispensare

J

la società dall'adempimento di suoi obblighi).

Ma data pure la certezza di ottenere una condanna di decadenza, qual pro' ne sarebbe recidato allo Stato? La Società si sarebbe sciolta, e le finanze avrebbero acquistata la cauzione da essa deposta nelle casse pubbliche. L'esecuzione della strada ferrata della Savoia per mezzo di compagnie private fatta quasi impossibile, e per compenso un guadagno di circa 2, 500, 000. lire. Ora un tale risultato ci parve altamente deplorabile?

— I danni materiali, economici e politici che sarebbero stati l'inevitabile conseguenza della pronunciata decadenza, sono tali da non poter reggere al confronto del beneficio di pochi milioni.

In primo luogo la dura sorte toccata alla società che aveva assunto un'impresa difficile e di altissima utilità pel paese, avrebbe prodotto un pessimo effetto sulle principali piazze commerciali d'Europa; ed avrebbe ispirato ai capitalisti esteri una diffidenza ed un timore — che gli avrebbe allontanati dalle imprese nazionali. La

Determinazione del Governo non sarebbe stata appuntata d' illegalità, ma bensì tacciata di soverchia severità, giacchè è incontestabile che la Compagnia Laffitte non ha colpa se la guerra ha fatto succedere alla illimitata fiducia, che animava tutti i mercati Europei, una diffidenza che rende impossibile l' esecuzione delle meglio combinate imprese industriali. Ora avendo noi assoluto bisogno del sussidio dei capitalisti esteri per svolgere tutte le risorse che il nostro paese racchiude, non può essere provvido consiglio l' allontanarli da noi con misure di estremo rigore.

Al danno morale testè accennato si aggiungerebbero numerosi danni materiali. Una prolungata dilazione nello eseguirsi delle ferrovie nelle Province transalpine, non solo avrebbe ritardato il loro progresso economico, ma avrebbe prodotto funeste conseguenze per molte altre provincie, oltre al grave pregiudizio che ne sarebbe derivato alla ferrovia dello Stai pel diminuito concorso sulla medesima). Col compimento della strada ferrata da Genova a Susa, noi abbiamo fatto sì, che di presente il mezzo più pronto per recarsi da Lione in Italia

Italia, sia l'attraversare il nostro paese
nella maggiore sua lunghezza. Ciò deve
recare allo Stato, ed alla ferrovia in ispecie,
notevolissimi vantaggi, procurandoci il
transito di numerose merci di prezzo elevato;
e di viaggiatori ricchi e agiati. Questo
beneficio verrebbe per noi perduto, se nulla
si facesse in Savoia per rendere le comu-
nicazioni più celeri, mentre la
Francia ^{sta, ultimando} ~~porta a termine~~ la ferrovia
da Lionne a Marsiglia. Terminata
questa, stando le cose nello stato attuale,
si andrò più ~~celeremente~~ da Genova a
Lionne per Marsiglia, che non passando
da Torino e dalla Savoia. La ricca
corrente proveniente dai gran centri del
Nord di viaggiatori e di merci, che sta
avviandosi in mezzo a noi, sarebbe
nuovamente rivolta altrove con danno
nostro incalcolabile. Questa considerazione
ha un tale peso, che basterebbe da se
a consigliare la pronta esecuzione della
ferrovia della Savoia.

Ma vi ha una terra consi-
derazione, che per essere d'indole politica,
non avrà minor valore agli occhi
di legislatori illuminati, ed è il
deplorabile effetto che produrrebbe nell'
animo dei nostri concittadini l'oltre -

- alpi, il rinvio ad epoca indeterminata
della costruzione della ferrovia rotata
l'anno scorso.

La Savoja aspetta la strada ferrata
che unirà la Dese alle grandi arterie
europee, con istraordinaria impazienza.
Crede, e con ragione, che essa debba
apportare un rimedio ai mali che la
travagliano; forse ne esagera le conse-
guenze, ma ad ogni modo la considera
come una condizione vitale del suo
risorgimento. Dopo di averne creduta
imminente l'esecuzione, se questa venisse
rimandata ad epoca remota, (indicibile
~~amarezza~~ amarezza a essa ne provrebbe),
~~Essa~~ Si reputandosi abbandonata dal
Parlamento e dal Governo, ^{La Savoja} si crede-
rebbe trattata con ingiustizia, e ne
riporterebbe ^{forse} un tale rancore, da rendere,
se non pericoloso, difficile il governare
quelle lontane provincie.

La Savoja, più di qualunque
altra parte dello Stato, stante le
peculiarità condizioni in cui si trova,
è esposta a subire le male influenze
dei partiti estremi. Ci pare
quindi che senza poter essere

2
3

con fondamento appuntati di esagerare la situazione o di tenerla soverchiamente, abbiamo ragione di proclamare come opportuno ed urgente il dare alla Savoia una nuova, e solenne prova della simpatia, e dell'affetto che le altre provincie del Regno sono concordi nel professarle, e dell'alta e benemerita sollecitudine del Parlamento a suo riguardo. Appagando la più ardente sua brama col procurare la pronta attuazione in mezzo alle sue più ricche vallate di una ferrovia, noi faremo sparire dallo animo dei suoi abitanti ogni sentimento ~~di~~ di diffidenza, e spegneremo così nel suo nascere un germe di discordia, tanto più deplorabile e funesto, quanto maggiore è, nei tempi ardui e pericolosi che corrono, il bisogno di concordia e di unione.

Il Ministero sperando convinto per i sopra allegati motivi dell'inopportunità dello scioglimento della Società concessionaria della

3
3

strada della Saraja, non gli rimanesse
più che di cercare il mezzo di porla
in condizione d'intraprendere immedia-
tamente una parte almeno dell'assunta
impresa, in modo da non pregiudicare
od incagliare l'intero suo compimento;
e ciò senza, che in ogni peggiore evento
fossero compromessi la sorte degli azio-
nisti, o gli interessi delle finanze.

Questo scopo, dopo maturi
studii, e non poca difficoltà, noi crediamo
averlo raggiunto colla convenzione
firmata il 22. scorso Aprile fra il
Ministro delle finanze e quello dei
lavori pubblici da un lato, ed il sig.
Carlo Lafitte Presidente del Consiglio
d'Amministrazione della Società Vittorio
Emanueli dall'altro; (convenzione)
che fu approvata nella forma dagli statuti
sociali prescritte il 23. andante
dall'assemblea generale degli azionisti
tenutasi in Parigi, e che ora veniamo
sottoporre alle vostre deliberazioni.

Con questo nuovo patto
si viene in sostanza a stabilire,
che la Compagnia possa per ora
restringersi ad eseguire nel termine di
due anni il tronco che dalle sponde del

2

Lago du Bourget si estende
fino a San Giovanni di
Moriana, che ultimata
questo, essa consegnava detta
dichiarare se sia disposta a
proseguire nell'aspetta impiego,
oppure se intenda rinunciare
alla sua concezione. Nella prima
ipotesi nulla rimane innovato al
primitivo contratto; se non che le
singole concessioni maggiori e minori
per congrua alle sue obbligazioni;
nella seconda poi, la Società dovrà
cedere il tronco costrutto col materiale
necessario al suo esercizio, al prezzo di lire
con chi però questo non ecceda in
ogni e qualunque evento la somma di
lire 1,000,000. e ricavato in pagam-
mento rendite dello Stato fruttanti
il 5. p 9% al pari.

Questa convenzione riesce vantag-
giosa alla Società; giacché invece
di lasciarla in un'incertezza
funesta, o di costringerla ad
una liquidazione rovinosa,
le somministra il mezzo
di impiegare utilmente i
fondi raccolti nell'aspettativa
di tempi più favorevoli.

alle grandi imprese industriali,
e le afficura ad ogni peggior
evento un ragionevole compenso
per gli esposti capitali.

Dei ostacolini della crisi attuale
propriamo andar sicuri che la Società
sarà in condizione di adempire
alle sue nuove obbligazioni, giacché
è certo che gli azionisti anche più
timidi, tosti nel bivio o di rinunciare
alle 100 lire già ^{perazione} pagate o di fare un
nuovo versamento di 50, o 60. Lue per
ottenere cedole anche ad un prezzo più
elevato del corso della piazza, sceglieranno
quest'ultimo partito.

Pel governo poichè la concessione non
è meno vantaggiosa. Essa afficura al
paese la pronta costruzione di un
tunnel di strada della lunghezza di 8
Chilometri, che trovasi sulla continuazione
della gran linea dello Stato che
unisce già le Alpi al mare; e
che, se si tien conto della navigazione
del Poovano, non lascia più da
Genova a Lione a percorrere
col mezzi ordinari, se non una
distanza di 80 Chilometri =
M. antiche ordinata una società
pronta ad approfittare. 1872

miglioramento nelle condizioni
economiche Europee, che posso
insorgere più o meno, ma che
fallire non può, per proseguire allora
abilmente l'azione sotto gran-
de internazionale, che sarà di
dove alla Francia e alla Svizzera
occidentale = e nella peggiore
ipotesi obbliga solo il governo allo
acquisto di una linea ferrata di
85. Chilometri, per la somma di
18,000,000, o per dir meglio con
un' annua uscita di 750,000 lire.

La pronta costruzione della linea
da San Giovanni di Moriana
di Aix, e al lago di Bourget, e per
il paese sopra di sommo momento,
per la nostra ferrovia questione,
ben più importante. Infatti come
già si accennava sopra è necessaria
onde ottenere che le comunicazioni
fra Lione e Genova, che è
quarto che fra l'Inghilterra,
la Francia e l'Italia, riescano
più pronte e più economiche
attraverso le nostre contrade, che
non seguendo la via del mare e
della strada ferrata Franco-
anche sopra ultimata la linea da Lione,

a Margoglio

Al fine di rendere evidente la superiorità
del transito per i nostri Stati dopo
l'attivazione del tracciato da S. Giovanni
ad Aia, nel recapito da Genova
a Sione, varrà il seguente
confronto fra il tempo da
impiegarsi seguendo le sopra
indicate vie vie.

Tempo che s'impiegherà da
Genova a Sione
pella via di Terra

Da Genova a Susa colla strada ferrata dello Stato	ore 6 1/2
Da Susa a San Giovanni con un servizio celere di Sottine	" 9 "
Da San Giovanni ad Aia colla strada ferrata di Costrutti	" 2 "
Da Aia a Sione coi Brattelli a vapore	" 6 1/2

ore 24 "

Alle quali si aggiungono per perdita di tempo
nel cambiare sistema di locomozione ore " 2 "

Totale Ore 26 "

Per la via di mare e ferroviaria
francesi

La nuova Muraglia coi battelli ^{in media} a vapori	ore 24
Da Muraglia a Lione con via ferrata	10
	<hr/> 34
Suggerimento perduto di tempo per ottenere libera pratica, sbarcare e c.	3
	<hr/> 37

Risultato

Tempo di impiego di Genova a Lione	
per la via di Muraglia	ore 37
per la via del Piemonte e della Savoia	26
	<hr/>
Economicità di tempo che presenta	
la via del Piemonte e della Savoia	11

La economicità di tempo di Genova a Lione è di
motivo del maggior tempo che s'impiega
nel risalire il Po, non, ma fare soltanto
Dalla 1^a alla 3^a ore.

Non è possibile l'istituire esatte confronti
fra le spese che ragionevolmente dovremmo quiete
Due modi di comunicazione, stante il
continuo variare del prezzo dei voli fra
Genova e Muraglia, Ma stando a
quanto si paga in media sui battelli
e vapori da maggiore portata, non si
ha dubbio che la linea torinese risulti
più economica di quella, specialmente se

viaggiatori di prima e seconda classe)
Il beneficio poi che la Savoia riceve
dalla questo primo tronco di strada
ferrota non sono lievi. Facilitate di
molto le comunicazioni col Piemonte,
saràn rese più frequenti, più pronte,
men costose, le relazioni di Savoia di
colla capitale e colla altre provincie
dello Stato. Sumato il preato di trasporto
fra Chambery e Evriano, vesura del
pari il Commercio d'exportazione e
quello d'importazione fra la Savoia
e il Piemonte. Né si creda che ciò
sia cosa di poco momento; giacchè si
è nelle provincie Cisalpine e la
Savoia sfoga i suoi principali prodotti
agricoli e manifattieri; ed è dal Piemonte
e da Genova che sono ritratti la massima
parte delle materie prime e dei
prodotti stoffi di cui abbisogna.
Il beneficio dell'economia ^{nel} ~~nel~~
trasporto fra le due parti del Regno
nell'alpi d'ivice, notevole in tutti i
tempi, riesce di altissima importanza
negli anni di fultito raccolto, quando
la Savoia difetta di derrate alimentari,
come l'anno che corre. Certo se la
strada di Susa fosse stata aperta e
se il tronco di S. Giovanni di Morionna
e Chambery fosse stato ultimato, non

si sarebbe veduto salire il prezzo. Di
trasporto da Torino a Chambery a 8 e oltre
il quintale metrico, siccome accade da sud.
di corsi autunno e d'inverno: e non si
avrebbe avuto a lamentare una diffe-
renza di 7, 8 e fino a 10 lire l'ettoliro sul
prezzo dei cereali tra i mercati della
Savoja e quelli del Piemonte?

Quest'ultima considerazione che
riveste un carattere di carità fraterna
più ancora che un carattere economico
rifaria sempre più ^{o signori} pressanti della
urgenza dell'impresa che s'immagina
la famiglia col vostro voto.

Ma alle ragioni esposte per di-
mostrare l'opportunità della convenio-
ne stipulata colla Società Vittorio Emanuele,
ci si potranno contrapporre le seguenti
ragioni:

- 1.^a Non essere motivi bastevoli per
rendere obbligatorio il riscatto del
tronco di San Giovanni di Moriana
in Aia, nel caso di non proseguimento
dell'impresa per parte della Compagnia

- 2.^a Essere troppo elevato il prezzo al
quale detto riscatto può ascendere

- 3.^a Non convenire allo Stato nelle attuali
strettezze finanziarie aumentare il
debito pubblico: né l'esporre ad un
annuo e non tenue sacrificio per
acquistare un tronco di strada di

inerte prodotto.

Al primo appunto risponderemo
che il ministero è considerato come di
sommo momento il non lasciare la
Società Siffitta in possesso, nel caso in
cui non intendeva compiere l'istesso
suo impegno del tracciamento di Strade fer-
rate che il centro, il perno di tutto
la rete delle Strade transalpine.

Proprietaria assoluta di uno linee
poco costosa ed assai proficua, la
Società sarebbe stata certamente
poco disposta ad intraprendere l'es-
ecuzione di linee molto più diffi-
cili e men certo prodotte; siccome
stronca che da chiunque questi
venivano fatti, essa ne raccoglie-
rebbe i maggiori e più ^{agevoli} ~~facili~~
benefici.

Quando la condizione dei
tempi renda impossibile l'imme-
diato compimento della grande
rete già dal Parlamento appro-
vata prendenza e autenteggenza
vogliono che il governo rimua
sua libero da ogni vincolo che
potrebbe intralciare le future
sue deliberazioni. E gli si perisce
che il Ministero ha fatto del
risatto obbligatorio un adotto.

condizione della convenzione.
Del ventisette aprile, e che esso lo
considera come alla mente
richiesto dagli interessi dello
Stato.

Al rispetto al secondo
appunto, al quanto ivi che
per avventura dovrammo
finanziare pagare alla com.
pagnia in corrispettivo del
Stato di San Giovanni
ad Aia, non crediamo che si
possa dire sovverchio.
In fatti questa linea avendo
uno sviluppo di 85 chilometri,
e parrebbe a costare, quando
per le spese raggiunge il
maximum fissato dalla
convenzione, ivi 13,000,000
di ~~176,460~~ ^{176,460} al chilometro. La
linea da Corvino a Novara
che si sta costruendo costerà
all'incirca 175,000 al chi-
lometro. ne risulta quindi
che il governo dovrà pagare
alla Società Vittorio Emanuele,
un prezzo a cui lo è quello
che la Società di Novara cor-
risponderà al sig. Brassey.

S. B.

Non ci pare che la strada
della Savoia non possa con-
siderarsi come più economica
della strada di Novara, epper-
ciò se il prezzo di questa è con-
siderato come ragionevole,
quello da pagarsi alle Società
Suffitte non potrà dirsi
eccessivo.

Sulla strada di Novara
si riscontrano e vedono alcuni
elementi di maggiore dis-
pendio, come il più alto
prezzo di terreni da occu-
parsi, le opere d'arte più
frequenti, un profilo alquanto
più ampio. Ma rievocando
altre ragioni si trova che an-
che mentando il costo unitario del
tracollo della strada di Savoia che
è confidiamo in confronto
della ferrovia di Novara.
E ciò fosse in primo luogo
le spese di trasporto di tutti gli
ferroamenti per un anno
e per tutto il materiale fisso,
e quello per il materiale mobile
d'ogni specie, e in secondo luogo
alcune opere d'arte a più dis-
pendio, come il ponte sul Turo;

Il gua' maggio presso Montmelian
che presenta gravi difficoltà;
alcuni paesi per difficoltà della
valle dell'Arre dalla Plumbra
fino oltre le Pierre, e in qualche
altro sito; e la stagione stessa
del humbery da cui colloca-
zione si vuole essere coordinata
alle altre Divisioni. Dira maggio,
e che esige nella vicinanza
della città una galleria
breve, ma che in suoi uffici
importerà fortuna non
lieve.

Oltre che devi una con-
Divisione gravissima di cui
tenere conto, non si potrà
rispondere che toltene di
fabbrica non può stimarsi
troppo cura se lo sia come
quello di Novara. La pianta
concessionaria di questa
ultima linea paga i suoi
costruttori, per la massima
parte, in danari dovuti;
mentre il loro fine se vuoi
a rifattare la strada della
Carrovia d'Arre in conseguenza
alla Società di Offite della
Cedola al grido. Ora è

probabile per non dire se
che se la Società Saffile, di
avere compiuto il lavoro
di San Giovanni ad Stia, ab-
bandonando la sua impresa, lo-
fara per tutte le condizioni eco-
nomiche europee, non si ban-
no migliorati. In questa
ipotesi, il sorto delle nostre
Azionarie non sarà al pari. Su-
rroundato da crisi sarà molto de-
non cadremo al di sotto del
presente, che si può calcolare
all'incirca dell'80. cioè che
il Governo pagherà gli 85 mila
metri di strada a Strullè. Dalla
detta Società nominatamente
12,000,000 $\frac{1}{3}$, ma in realtà solo
12,000,000. E nessuno potrà sot-
tenere che 85 mila metri di strada
fornita in località non decora di
gravi difficoltà di acquisto a con-
dizioni troppo elevate pagandole
nel ragguaglio di ^{141,876} ~~141,876~~ per mil. com-
-pletto con convenienza materiale utile
per suo servizio. E rimane a rispondere
al terzo appunto a cui diamo il maggior
valore. Sicché se non più di un altro comitato
della società si non accrescere con nuovi appa-
l'acquisto della strada di Strullè. La stessa ragione
del di sotto posto dovrà riguardare con un'...

perdela alle finanze, incerta ci mancherebbe
il coraggio per insistere sulla sua approvazione.
Ma a parer nostro, tale non sarà il risultato
dell'eventuale riscatto; temiamo per fermo anzi
che esse provincie utili non sacrifichino ^{il proprio} l'interesse
dello Stato.

Nell'annata ipotetica il bilancio passivo
sarà aggravato di una spesa annua di L. 750,000.
Vedremo ora quale compenso ricaverà lo Stato
dagli 85 chilometri di strada ferrata che
egli riceve in corrispettivo.

Molto difficile riesce lo stabilire a
priori il reddito presumibile di una Strada
ferrata in una contrada ove non si possono
istituire confronti con altre già in esercizio:
in questo caso è necessario ricorrere a considerazioni
d'un ordine più generale.

A formare il reddito lordo delle Strade
ferrate concorrono due elementi distinti; il
movimento locale, ed il movimento di transito.
La loro importanza relativa varia assai
notevolmente a seconda delle circostanze;
ma è certo che, salvo alcuni casi eccezionali,
una Strada ferrata non può dare buoni risultati
economici, se i due accennati elementi non
acquistano entrambi un conveniente sviluppo.
Ora è indubitabile che sulla linea di cui
discorriamo può farsi arpeggio sull'uno e
sull'altro. Cuchiamo quindi di valutare
in cifre i risultati che da essi si può con
ragione aspettare.

Fra Aix e Chambéry si verifica
anche attualmente un movimento locale
notevolissimo, che aumenterà singolarmente
quando sarà attivata la ferrovia. Un

notevoli movimenti di viaggiatori e di
merci si è già avesso tra Cambes
la ricca valle dell'Isère, e la bella
pianura che stende sino ad Aiguebelle
nella quale sbocca la valle della Nochelette,
sul qual movimento la strada ferrata deve
indubbiamente esercitare una molto efficace
influenza. Nella valle dell'Alco,
cioè da Aiguebelle a Moriana, il
Movimento locale se non scompare del
tutto, scema di molto. Ma siccome
questa sezione non costituisce che poco
più del terzo della linea che il Governo
avrà da esercitare, si può ammettere che
il movimento locale medio sarà discreto.

Non crediamo quindi per un'isagerazione
calcolandolo alla metà del movimento locale
della linea di Torino a Savigliano.

In questa linea il movimento locale dà
un prodotto di L. 20,000 per Chilometro.

Stabiliremo perciò a L. 10,000 la parte
di prodotto che quell'elemento dee fruttare
alla Strada della Savoia.

In quanto ai prodotti che saranno
dovuti al commercio di transito, ancora
più difficile riesce il determinarli
a priori. Noi vediamo però che
la sola apertura della Strada ferrata
da Genova a Torino ha notevolmente
aumentato il numero dei viaggiatori
che recano in Francia ed in
Svizzera, o venendo da quelle contrade

parcano il Ceniso. La Strada
Di Susa produrre un nuovo
aumento. Ciò è tanto vero
che le imprese di Diligence
hanno in questa previsione
portate da due a tre le loro
corse quotidiane. Non è
esagerare calcolando che la
Lattivazione di 85 chilometri
Di Strada ferrata producea
analoghi effetti, e determini
le dette imprese a portare
a quattro le corse quotidiane.
In questa ipotesi ammettendo
che sul tronco in discorso si trasportano
le Diligence a patti analoghi a
quelli stabiliti sulla Strada di Susa,
si vorrebbe ad ottenere da questo
speciale servizio un prodotto non
minore di £ 4000 per chilometro (*).

(*) Nella Convenzione stipulata recentemente cogli imperarici
delle Diligence Di Francia che si serviranno della
via ferrata Di Susa, s'è convenuto Di stabilire
l'eccezione al giorno tanto Di andata come Di ritorno,
L'attribuzione il servizio sulla detta Strada ferrata
nelle seguenti misure:

Per i posti Di Cabriolet pagano il biglietto di 1.° classe.
Per la rotunda il biglietto di 2.° classe.
Per quelli Di Imperiale e bauchetta il biglietto di 3.° classe.

Non facciamo grande assegno sui viaggiatori di transito, che non si valgono delle Diligence, tuttavia ci pare poterli calcolare al minimum a 1000 per chilometro, e così portare a £ 8000 per chilometro il totale prodotto dei viaggiatori di transito.

Per le merci e colli d'ogni specie £ 2,75 per quintale per tutta la corsa di Chil. 53.

Per le vetture £ 8. per tutta la corsa.

Supponendo che si stife pure agli stafi patti, e proporzionalmente le dette tariffe, nella parte che sono stabilite per tutta la corsa agli 85 chilometri del nuovo tronco di ferrovia in Savoia, il pagamento per le merci sarebbe di £ 4,41 per quintale - per le vetture £ 8.

Or contando su tre Viaggiatori nel Cabriolet - tre nella rotonda - e tre nell'Imperiale e bianchetta; e supponendo che un comoda Diligenza porti mediamente 12 quintali avremo per una corsa il seguente prodotto.

Per 2 viaggiatori di 1. ^a Classe	£ 0,30 a Chilom.
Per 6. idem " 2. ^a " "	0,12 "
Per 3. idem " 3. ^a " "	0,12 "
Totale per Chilometro £ <u>0,54.</u>	

Per 85 chilometri per i viaggiatori

Per 12 quintali di merci a bil. 44

Per trasporto delle vetture

Totale prodotto giornaliero d'una corsa £ 132,33

e per 8 corse andate e ritorno al giorno £ 1058,64

Prodotto annuo per 85. Chilometri £ 386,403,60

Prodotto annuo d'un chilometro £ 4,545,70.

Chè si riduce a £ 4000 per posti forniti nel corso dell'anno

Si rimane per stabilire il pro e contro
 loro della strada ferrata in discorso e di
 valutare cioè che può fruttare il trasporto
 delle merci di Francia.

La quantità delle merci che si spediscono
 in Francia ma anche sulla condizione
 attuale delle comunicazioni continuamente
 crescono. Un significativo accrescimento offerirà
 per l'annata apertura della ferrata di Susa,
 ed un molto maggiore quando sarà in
 esercizio la strada da S. Jean de Maurienne
 ad Aix. Solo di vini si spedisce già in
 Francia una copia grande, e se ne spedisce
 una molto maggiore pel diminuito prezzo
 di trasporto; e tuttavia i vini non costituiscono
 che una minor parte di quei che
 transitano la Savoia venendo dal
 Piemonte e dalla Lombardia quando la
 Strada ferrata di Novara sarà compiuta.

In quanto alle merci che dalla Savoia
 transitano in Piemonte non sono certamente
 di peso complessivo minore di quelle che esta-
 bi mandano, come si deduce dal fatto che
 il prezzo della vettura da Torino in Francia
 ed in Svizzera per la Savoia, è quasi sempre
 molto elevato che uol sia nella contraria
 direzione.

Oltrechè molti osservano che delle
 merci che vanno venendo da Francia
 alcune se per il peso non sono di molta
 entità, lo sono per la tariffa che loro viene
 imposta come di articoli preziosi che si
 trasportano a grande velocità. Tali sono

le chiniaglie e le sete: per le quali ultime
 giova specialmente ricordare che aperta la
 Strada ferrata che da Novara continuerà
 sino a Susa, e troverà il seguito da
 S. Giovanni ad Aix, e quindi per acqua
 sino a Lione, non sembra potersi dubitare
 che tutta quella che in grande quantità si
 spedisce ora per il S. Gottardo non abbia a
 prendere invece la via del Fenisio.

A malgrado di questi motivi che
 ci assicurano da, e verso Francia un traffico
 assai rilevante non volendo espor ciffre che per
~~non~~ aver positivi fondamenti potremo
 parer esagerate; escludo anzi per i primi
 anni che antecedono quel maggiore sviluppo
 commerciale che si determinerà in seguito
 tenuti in limiti ristretti, supponendo che
 il prodotto dell'annuo sul tratto di strada
 in questione non sia che una quinta parte
 di quello dei viaggiatori. Non vi è forse,
 per poco che sia commerciale, in cui questa
 proporzione non sia oltrepassata.

Ricorrendo i vari elementi di prodotto
 sono calcolati veniamo a stabilire il
 prodotto loro probabile della Strada da
 S. Giovanni ad Aix nel modo seguente.

Movimento locale sia in merci che in viaggiatori	£ 10,000.
Viaggiatori di transito	" 1,000.
Carichi della Diligenza	" 4,000.
	<u>15,000</u>
Merci di transito un quinto	" 3,000
Totale	<u>" 18,000</u>

Calcolando le spese d'esercizio al 30 per cento
cio che è ragionevole tenendo conto della
lunghezza della Strada Delanunzio limitata
di Starione, il prodotto netto che da essa
ricaverà il Tesoro sarà di 9,000 lire il
chilometro; e così per 85 chilometri di 765,000.
Somma che posta in confronto coll'annua
spesa calcolata dal riscatto di questa
linea, lascerebbe ancora alla finanza
un utile utile di £ 13,800. Ma
l'utile reale sarà ben maggiore se
si tien conto da un lato delle economie
e dei risparmi che saranno le conseguenze
dell'apertura del tronco di cui ragioniamo;
e dall'altro del risparmio comerso sulla
Strada governativa di Genova ^{e quella di} Susa.
Non ripetiamo qui i calcoli fatti dal
relatore della legge di concessione della
rete Savoja per stabilire in cifra
approssimativa questi indiretti benefici, ma
referendoci ad essi stabiliremo come incontrastabile
che le finanze dello Stato oltre il reddito
che ricaveranno dall'esercizio del tronco di
S. Giovanni ad Aia avranno per una via indiretta
a guadagnare oltre a 200,000 lire.

È qui piaua alla faccenda considerare
che i calcoli da noi istituiti sono indipendenti
da quello sviluppo d'industria, cui l'attuazione
delle Strade ferrate darà occasione nella Savoia
riva specialmente nella valle e all'orco
di tanta forza motrice gratuita, quale
è quella che offrono le copiose e perenni
cascate d'acqua. Le Strade ferrate e l'industria

si presentano un reciproco ajuto, onde come
quelle rendono più ricca questa, questa a
vicenda crese le ricchezze di quelle.
Ma noi non ne abbiamo tenuto calcolo
appunto perchè sappiamo che le condizioni
delle nostre finanze esigevano che si
facesse piuttosto fondamento sopra un
moderato successo vicino, che sulla prospettiva
d'un successo più grande ma più lontano.

I calcoli e le considerazioni susseguenti
fondate sopra ipotesi assai moderate
vanno a dimostrare l'insufficienza
del terzo di noi citati appunto, e predisporanno
~~sopra~~ tutti coloro che con molta ragione
si preoccupano della condizione delle nostre
finanze in favore di un atto, il quale deve
alleggerire anzi che aumentare i pesi che
gravitano sul pubblico erario.

Noi andiamo di nuovo concludentemente
dimostrato che la favorevole che Vi
presentiamo è vantaggiosa alle finanze.
Solo si potrebbe discutere sul maggiore
o minor grado di questo vantaggio. Ma qui
aggiungeremo che può in un non lontano
avvenire succedere che questo vantaggio sia
così grande da non poterne aver in alcuno
dimostrato l'alta importanza. Ciò
basterà che le speranze a vostro credere
sieno fondate che ci ha fatto congegnare
l'applicazione del sistema idro =
permanente alla locomozione senza adoperare

confermata dall'esperienza che si abbiano
 richiesta di poter eseguire... In questo caso
 il passaggio delle Alpi rientra nella sfera
 delle imprese attuabili senza sovracchi
 sacrificj di spesa e di tempo; e la strada
 della Savoia riesce ad un tratto una
 delle linee le più proficue d'Europa
 sia a ragione dell'ampiezza di traffici che
 sopra si svilupperanno, sia a motivo della
 economia colla quale potrà essere esercitata.
 In questa ipotesi il prodotto lordo sul tronco
 di San Giovanni ad Aix non sarà più di
 10, né di 20 mila lire il chilometro, ma
 bensì di 30 e più mila lire, mentre le
 spese d'esercizio scenderanno al di sotto del
 10 dell'entrata totale; ed il reddito netto
 di questa strada supererà di parecchie
 centinaia di mila lire, e il doppio forse,
 l'annua rendita da corrispondersi in caso
 di riscatto alla Società Laffitte.

A questi argomenti appoggiati
 crediamo con franchezza poter dire che
 in ciò che finora vi proponiamo nulla
 vi è a perdere, moltissimo a guadagnare.

Noi vi lasciamo quindi che
 avvegnendo favorevolmente la legge che oggi
 vi presentiamo farete sì, che fra poche
 settimane si possa dar principio alla tanto
 aspettata strada ferrata della Savoia.
 Il tronco che sta per intraprendersi
 utile per se stesso a quella provincia

sequiterà agli occhi de' suoi abitanti
un'importanza ancora maggiore perchè
il voto che state per dare verrà da essi
considerato come una irrecusabile prova
che Parlamento e Governo stanno saldi
nell'intendimento di compiere l'intera
rete di Strade già state per legge
approvate. Sicuri delle vostre intenzioni
essi sapranno aspettare con rassegnazione
che tempi più propizj consentano che si
adempiano pienamente le promesse già
fatte alla Savoia, ed a cui sarete ad esso
la più valida conferma inisjandone lo
adempimento.

Ministère des Travaux Publics

ofc
Instructions

pour le contrôle et la haute surveillance sur les travaux
du Chemin de Fer Victor Emmanuel

Art. 1.

Le contrôle et la haute surveillance à exercer par le Gouvernement sur les travaux de construction du Chemin de fer Victor Emmanuel est confiée, comme celle des autres chemins de fer concédés à l'industrie privée, à un Commissaire Technique nommé par Décret Royal rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. Le Commissaire sera aidé à mesure que le besoin s'en fera sentir, par un personnel technique choisi de préférence parmi les Ingénieurs, Adjudants et Assistants du Corps Royal du Génie Civil, qui auront déjà servi sur les Chemins de fer de l'Etat.

Art. 2.

Le Commissaire a pour charge de faire remplir exactement, et dans toute leur étendue en ce qui concerne la partie technique de l'entreprise, les obligations que la Compagnie a contractées par son acte de concession, et de faire observer les Décrets Ministériels portant approbation des plans de détail pour l'exécution des principaux ouvrages d'art.

Art. 3.

La Compagnie concessionnaire doit non seulement

reconnaître elle-même, mais encore faire reconnaître par ses ingénieurs et agents, le Commissaire dans l'exercice de ses fonctions, comme le représentant du Gouvernement, elle doit se prêter à faciliter les inspections de ce Commissaire, et lui procurer les informations qu'il voudra recueillir soit directement, soit par le moyen de ses subordonnés qu'il aura soin de faire reconnaître comme tels, et par la Compagnie et par les Agents de celle-ci.

Art. 4.

Le Commissaire technique veille à ce que les travaux soient entrepris aux époques fixées par l'Acte de concession ou par le nouveau traité du 27 Avril 1854 à ce qu'ils soient exécutés conformément aux projets qui forment la base de la concession, et aux plans approuvés par le Ministère; et à ce qu'ils soient conduits régulièrement et avec l'activité nécessaire pour qu'ils puissent être achevés dans les délais fixés par le cahier des charges ou par la nouvelle convention.

Art. 5.

Tous les projets et plans de détail qui, conformément au cahier des charges doivent être soumis à la sanction supérieure, seront communiqués d'avance par la Compagnie au Commissaire technique avec tous les éléments explicatifs et les renseignements qu'il jugera nécessaire. Le Commissaire après avoir examiné ces projets, et s'il y a lieu, après avoir arrêté de concert avec les ingénieurs de la Compagnie, les variantes ou modifications qu'il croira de conseiller dans l'intérêt de l'œuvre et dans les justes limites de la

conception, transmettra ces projets et plans avec son
avis et son avis motivé au Ministère des Travaux
Publics qui leur donnera son approbation, si rien ne
s'y oppose.

Art. 6.

62. Dès qu'ils auront été revêtus de cette approbation
les projets seront rendus au Commissaire technique, qui
communiquera à la Compagnie le Décret Ministériel
en en gardant le double. La Compagnie fera dresser un
double des projets approuvés. Cet exemplaire sera confronté
avec les originaux et leur étant reconnu conforme, il sera
déposé au bureau du Commissaire, d'où à la fin des travaux
il passera aux archives du Ministère.

Art. 7.

Dans tous les cas où la mise en exécution des projets
approuvés exigerait quelque changement à l'état des routes
royales, provinciales, ou communales, comme dans celui où
elle influerait sur le régime des rivières et canaux, la
Compagnie en avisera le Commissaire, et celui-ci en fera
part aux ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, ainsi
qu'aux autorités locales compétentes, afin que durant ces
travaux les uns et les autres puissent exercer la surveillance
qui leur est confiée à l'égard des routes, des eaux et
autres objets d'utilité publique.

La Compagnie aura soin de notifier au Commissaire
les mesures qui seront concertées dans ce but entre elle
et les autorités locales.

En cas de divergence d'opinions le Commissaire

tâchera d'arranger les différends. S'il n'y réussit pas il en référera au Ministère qui décidera.

Art. 8.

Le Commissaire technique s'obligera que la Compagnie a fait connaître à temps par des publications régulières aux Communes respectivement intéressées les tronçons de chemin à entreprendre, et il aura soin que les cartes parcellaires soient régulièrement dressées. Il traitera le cas échéant, avec le Commissaire Administratif de tout ce qui concerne la régularité des expropriations, et l'observation des Patentes Royales Du 6 Avril 1839 - Il portera tous ses soins à régler de bon accord avec le dit Commissaire Administratif et les Intendants de la province, ou les autorités locales, et à aplanir de concert les difficultés qui pourraient s'élever entre la Compagnie et les Communes, ou les particuliers pour éviter les retards, et autant que possible les procès ; tout cela conformément aux prescriptions des dites Patentes, et aux dispositions des Articles 31, 32, et du 2.^e alinéa de l'Art. 24 du cahier des charges de la concession.

Art. 9.

A cet effet le Commissaire technique pourra examiner les contrats stipulés avec des tiers soit pour indemnité de dommages ou d'expropriations, soit pour entreprises et fournitures, et cela dans le seul but de constater si les conditions de ces actes sont en harmonie avec les clauses du cahier des charges de la concession avec les conditions stipulées dans le nouveau traité 27 Avril, et enfin avec les prescriptions des Décrets Ministériels susmentionnés.

Si la Compagnie se refusait à suivre les conseils et les avis que le Commissaire technique jugerait nécessaire ou convenable de lui donner sur ces traités dans l'intérêt de l'Administration publique, il en ferait l'objet d'un rapport au Ministère qui prendrait là-dessus les décisions requises par les circonstances.

Art. 10.

Les demandes pour la restitution des parties du dépôt de cautionnement, auxquelles la Compagnie aurait droit aux termes de sa concession, devront être munies d'un certificat du Commissaire constatant que les portions respectives des travaux, des dépenses et des fournitures ont eu effectivement lieu, ou que les matériaux fournis ont été reconnus conformes aux conditions prescrites. On joindra à ce certificat les documents à l'appui.

Art. 11.

Si le Commissaire venait à reconnaître que les travaux ne sont pas entrepris et conduits de manière à être achevés dans les délais prescrits, ou bien qu'ils ne sont point exécutés selon les bonnes règles de l'Art, ou conformément aux conditions établies, il ferait connaître ces inconvénients à la Compagnie; et si celle-ci ne se hâtait de les faire cesser, il en informerait immédiatement le Ministère en lui proposant les mesures à prendre.

En cas d'infraction grave, et telle qu'un retard dans la repression pût compromettre la solvité des travaux, ou la sûreté du territoire, le Commissaire technique pourra faire suspendre les travaux mal conduits.

Art. 12.

Le Commissaire établira son bureau central dans le lieu le plus convenable à l'accomplissement de sa mission, et il fixera pour les bureaux de ses subordonnés les localités les plus propres à l'exercice de leurs fonctions.

Art. 13.

Lorsque la Compagnie voudra mettre en exploitation un tronçon de chemin terminé, sa demande pour y être autorisée devra être munie de l'avis du Commissaire, qui avant de l'émettre avec, ou sans réserves ou conditions, procédera à une reconnaissance de la voie et de ses édifices annexes, afin de vérifier si le tronçon est en état d'être exploité sans crainte d'inconvénients.

Art. 14.

Avant d'être soumis à l'approbation supérieure, à laquelle ils seront présentés en double original, les Règlements que la Compagnie concessionnaire est autorisée à faire pour le service et l'exploitation de son chemin de fer, seront communiqués en temps utile aux Commissaires technique et administratif pour qu'ils puissent y faire leurs observations.

Art. 15.

L'importation des fers, ustensiles et machines exempts du tarif en vertu de l'Art. 62 du cahier des charges, ou leur transport sur le chemin de fer de l'État à moitié prix du tarif d'après l'Art. 63, seront subordonnés à une déclaration du Commissaire technique certifiant la nécessité de l'emploi desdits objets sur les lignes du chemin de fer concédées.

Art. 16.

Avant que la Compagnie livre à l'exploitation soit la ligne toute entière, soit un tronçon quel que soit le chemin, le Commissaire vérifiera à temps si elle s'est concertée avec la Direction Générale Des Postes sur les mesures nécessaires pour l'exécution du service postal à tenir De L'Art. 54 de l'Acte de concession, et avec la Direction Des télégraphes sur les mesures prescrites par l'Art. 59 du même acte.

Art. 17.

Sous les trois mois le Commissaire technique fera un rapport sur l'état et les progrès des travaux. La Compagnie devra lui fournir tous les renseignements, données et explications qui lui seront nécessaires pour la rédaction de ce rapport.

Du Ministère Des Travaux Publics
Turin le 20. Mai 1854.

Le Ministre

de Chef de Section
J. M. Regis



Belletti

F

Règlement de la marche à suivre

par la Compagnie *Laffitte - Bixio & Co*
à l'effet de constater les fonds qu'elle emploiera
dans la construction du chemin de fer *Victor-Emmanuel*
proposé par la Compagnie, et définitivement arrêté
entre celle-ci et le Commissaire Royal d'Administration

Ann. 61

Art. 1^{er}

À partir du jour où le devis général des travaux
et celui des autres frais d'établissement du
chemin de fer *Victor-Emmanuel* aura été
adopté par le Gouvernement et le Conseil
d'Administration remettra au Commissaire
Royal d'Administration chaque année au moment
de l'arrêté de compte et huit jours avant
l'Assemblée Générale des actionnaires un état
de situation conforme à celui qui devra être
communiqué à cette Assemblée.

Art. 2.

À dater du même jour le Commissaire d'Adminis-
tratif pourra tout le jour juger convenable.
Prendra communication de tous les livres de
la comptabilité, vérifiera l'état de la caisse,
des magasins, et se fera représenter les livres
comptables ainsi que les livres verbaux des
séances du conseil et du Conseil d'Administration.
Il pourra également examiner les contrats
signés avec des tiers soit pour indemnités
de dommages ou d'expropriation, soit
pour entreprises et fournitures.

Et qui à celui de la
Dépêche à Chambéry

Art. 3.
Celle communication lui sera donnée tant au
siège du Conseil d'Administration à Paris
pour tous les documents susmentionnés
qu'ils trouveront dans l'un ou dans
l'autre établissement.

Art. 4.
Lorsque le télégraphe électrique sera établi on
proposera les moyens les plus propres à fixer
la quote-part tombant à la charge du
Gouvernement. D'après l'Art. 59 du
Cahier des charges.

Art. 5.
Dans les comptes annuels seront compris les
versements faits sur les 20,000 Lires spécimens
énoncés à l'Art. 69 pour les appointements
et les honoraires du personnel technique et
des Commissaires du Gouvernement ainsi
que pour les frais de surveillance et de
réception des travaux.

Art. 6.
Avec les éléments ci-dessus le Commissaire Royal
formera chaque année un compte des recettes
et dépenses qu'il transmettra au Ministère
des Finances en y joignant les observations
qu'il jugera convenable de faire.

Convention

entre

Le Président du Conseil des Ministres
Ministre des Finances, le Ministre des Travaux
Publics - et

Le Président du Conseil d'Administration
de la Compagnie du Chemin de fer Victor
Emmanuel

Le 27
Au Mill huit cent cinquante quatre et le 27.
du mois d'avril;

- entre le Président du Conseil des
Ministres, Ministre des Finances, le
Ministre des Travaux publics, agissant
au nom de l'Etat et sous réserve
de l'approbation du Parlement, d'une part;

- et M. Charles, Pierre Eugène Laffitte
Président du Conseil d'Administration de
la Compagnie du Chemin de fer Victor
Emmanuel, agissant en vertu de
pouvoirs qui lui ont été donnés par
le Conseil d'Administration, suivant la
délibération du 6 avril 1854 ci-jointe,
et sous réserve de l'approbation de l'Assemblée
Générale dans un délai d'un mois au plus
tard, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1.
La Compagnie du Chemin de fer Victor
Emmanuel tout en se conformant

aux conditions de la convention du 1^{er} Mars
1853 de la loi du 29. Mai suivant, et du
cahier des charges y annexé sauf dans les
dispositions auxquelles ils seraient dérogeés,
ou auxquelles ils seraient apportés des modifica-
tions par le présent Traité est autorisée
à n'executer et à n'exploiter que le tronçon du
Chemin de fer d' Aix par Chambéry à
St-Jean de Maurienne, de manière cependant
à ce que toutes ses sections soient entièrement
praticables et puissent être exploitées à
l'expiration du mois de Juin 1856.

Art. 2.

Les expropriations ou les travaux seront commencés
dans le délai de trois mois à dater de
l'approbation législative du présent traité
et dans le délai de six semaines à partir
de l'approbation Ministérielle des projets,
laquelle sera notifiée inespamment à la
Compagnie.

Art. 3.

Les travaux seront exécutés avec la plus grande
économie, ainsi qu'il est dit à l'Art. 19
du cahier des charges, et de telle manière
que la dépense totale de ce tronçon, et de
tout son matériel mobile, portée au devis
mentionné à l'Art. 8. du cahier des charges, et
indiquée en aucun cas le pourcentage de
mobilier y compris les autres frais, et toutes
les sommes dépensées à quelque titre que
ce soit, d'après l'état de situation de
la Compagnie approuvé par le Gouvernement.

Art. 4.

A cet effet la Compagnie est autorisée à
se constituer que des gars et des Stations

provisoire, à n'établir que des guérites
pour les cantonniers; à réduire à 10
le nombre de locomotives pour tout le
trouveau surdit; à ne pourvoir tout le
reste du matériel mobile qu'en proportion
du dit nombre de locomotives, et elle
n'est pas tenue de doter le chemin
dans toute son étendue; le tout en regard
à la sûreté des voyageurs, à la rapidité du
parcours, aux exigences d'une bonne
exploitation, et enfin à la nécessité de
pourvoir toutes les stations des terrains
nécessaires à leur établissement définitif
sans la provision de l'accomplissement
des lignes fixées dans le cahier des charges.

Art. 5

Dans le cas où la Compagnie remplacerait plus
tard les constructions provisoires par des
bâtimens définitifs, la dépense de premier
ne sera pas moins comprise dans le compte
capital mentionné à l'art. 3 du cahier
des charges.

Art. 6.

Le dépôt de cautionnement fait par la
Compagnie d'après l'art. 32 du cahier des
charges lui sera intégralement restitué au
flor et à la même qu'elle prouvera avoir
exécuté des travaux, payé des terrains, ou
fourni des matériaux acceptés par
l'Administration pour une valeur double
de la somme demandée en le cautionnement.
Ces retruits, sauf le dernier, ne pourront
être moindres de 200,000 fr. chacun

Art. 7.

Si dans les délais fixés à l'art. 2 du

présent traité, et sous cette mise en
Demure, la Compagnie ne s'est pas
mise à même de commencer et de
continuer les travaux, la moitié du
cautionnement restera acquis de plein
Droit au trésor public.

Si dans les trois mois suivants, et
après une mise en demeure notifiée par
l'Administration dans le courant du
deuxième mois, la Comp. ne se trouve
pas en mesure de commencer et de
continuer les travaux elle encourra la
révocation de la concession, et le cautionnement
de 4 millions et demi sera définitivement
acquis au Trésor.

Art. 8.

Faute par la Compagnie d'avoir exécuté
et terminé les travaux du trou d'Aix
à St. Jean de Maurienne dans le délai
fixé à l'art. 2 du présent traité, elle
encourra la révocation de la concession, et
lui seront appliquées les dispositions de
l'art. 70 du cahier des charges, sauf
les cas de force majeure mentionnés au
certain des charges, et constatés comme
il est dit à l'art. 18 du même.

Art. 9

Dans le délai de six mois à partir du
1^{er} juillet 1836, et après une mise en demeure
notifiée par l'Administration dans le courant
du quatrième mois, la Comp. devra déclarer au
Gouvernement si elle entend poursuivre
la construction de toutes les lignes comprises
dans la concession.

En cas d'affirmative elle continuera

l'exploitation de la ligne d'Aix à
St. Jean de Maurienne, et les Dispositions
Généralier des charges seront maintenues.
Si à la même époque la Comp.
ne se croyait pas en mesure d'achever
le réseau tout entier, ou si elle croyait
devoir renoncer à sa concession, le
Gouvernement entrerait en pleine possession
du tronçon d'Aix à St. Jean de Maurienne
des terrains, des bâtiments et de tout le
matériel nécessaire à son exploitation en
rembourrant les Dépenses mentionnées
à l'Art. 3 du présent traité jusqu'à
concurrence du maximum fixé au dit
Article 3. en inscriptions de rentes 5. p. p.
au pair.

Les approvisionnements qui n'excèdent
pas les besoins de l'exploitation du chemin
pendant six mois seront rachetés par
le Gouvernement au prix coûtant, dûment
constaté, et payé à la Compagnie dans
le délai de deux mois à dater du jour
de la réception du chemin.

Art. 10.

Après un nouvel appel d'un dixième
des actions fait dans le délai que le Conseil
d'Administration jugera convenable, la
Compagnie pourra créer des obligations
ou contracter des emprunts jusqu'à
concurrence de la somme nécessaire pour
l'entier achèvement du tronçon d'Aix
à St. Jean de Maurienne, même au delà
des sommes nécessaires pour compléter
le chiffre de 10. millions s'ils ne

suffiraient pas pour l'achèvement total
du tronçon susdit, mais sans que le
remboursement par l'Etat stipulé au
S. 3. de l'Article précédent s'étende
à cet accident quel qu'il puisse être.

Art. 11.

Dans le cas où la Compagnie déclarerait
~~qu'elle est disposée~~ qu'elle est disposée
à poursuivre la construction des lignes
d'après le calcul des charges, elle devra
dans les six mois de la déclaration
avoir consacré une somme d'au moins
deux millions en acquisitions de terrains,
en ouvrages, ou en fournitures des matériaux
pour les nouvelles lignes. Faute par la Compagnie
de pouvoir dument justifier l'accomplissement
de cette condition dans le délai susdit, et
après une mise en demeure notifiée par
l'Administration dans le courant du
troisième mois, la Compagnie sera déchue
de la concession des lignes susmentionnées
le Gouvernement aura le droit d'entreprendre
la concession du tronçon d'Aix à St-Jean de
Maurienne, et la Comp. versera la somme
d'un million et demi, somme qui sera
acquise au Gouvernement par la retenue
que celui-ci fera de tous les travaux
utiles exécutés sur les lignes pendant l'espace
de temps susdit, si ces travaux s'élevaient
à la dite somme ou au delà. Dans le cas
où la valeur de ces travaux resterait au-dessous
de la somme d'un million et demi, le Gouvernement
prélèverait la différence sur la somme qui aux termes
de l'Art. 9 du présent traité doit être remboursée
à la Comp. en imputation de rentes 5 p/100 au quinqu.

D

Le cas échéant le Gouvernement aura
lieu en inscription de rentes au même taux.

Art. 12.

Dans le cas où la Compagnie ne pourrroit pas
son entreprise avant que le Gouvernement
prenne possession du tronc d'Aix à St-Jean
De Maurienne elle devra après sa réception
générale et définitive faire exécuter à ses
frais le brouage contradictoire, et dresser
le plan cadastral du chemin conformément
à l'art. 67 du cahier des charges.

Art. 13.

Si la Compagnie donnoit suite à sa
concession, le délai de 4 ans fixé pour
l'exécution des travaux à l'art. 3 du cahier
des charges, ne datera que du jour où elle
aura déclaré au Gouvernement de vouloir
poursuivre la concession.

Il en sera de même pour le délai de
réquiescences porté à l'art. 70 du cahier des charges.

La durée de la concession portée à l'art. 114
du cahier des charges ne partira que de
l'expiration du terme fixé ci-dessus.

Le rachat prévu à l'art. 16 du cahier des
charges ne pourra avoir lieu avant l'expiration
de 30 ans, à dater du jour de l'ouverture de l'entier
réseau des chemins de fer considérés.

En général tous les délais stipulés au
cahier des charges seront prolongés dans
la même proportion.

Art. 14

La faculté réservée au Gouvernement par l'art. 9
du cahier des charges d'apporter des modifications
aux prescriptions techniques des articles y désignés,
s'étendra aux prescriptions de la même nature
et notamment à celles portées aux art. 28,
30, 36, 40, 41 et 44 du cahier des charges
surdit. —

Art. 15.

L'Art. 4 du cahier des charges est modifié de la manière suivante :

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas, et faire face à tous les événements tant ordinaires qu'extraordinaires sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle s'est chargée, ni prétendre à aucune compensation, hormis les cas de troubles politiques qui rendraient impossible la continuation des travaux de cas où la guerre d'Orient entrant dans une nouvelle phase amènerait les puissances occidentales à agir activement en Italie, en Allemagne ou en Belgique et celui où le Gouvernement en ferait suspendre l'exécution selon ce qui est dit à l'Art. 74 du cahier des charges.

Art. 16

A l'effet de pourvoir à ce que dans les cas où la Compagnie ne pourvoirait pas son entreprise, le réseau des chemins de fer déterminé dans le cahier des charges puisse être complété par tels moyens qui seront jugés les plus convenables sous tous les rapports, le Gouvernement fera vérifier par les Ingénieurs chargés et par examen des projets déjà présentés par la Compagnie et de la surveillance des travaux, tous les tracés et profils proposés par les deux sections d'Annecy à la frontière Genevoise, de Chambéry par St. Genis à la frontière de France, comme il fera étudier d'autres tracés des mêmes lignes, et tous leurs détails.

techniques, de manière à ce qu'il puisse
en arrêter définitivement le tracé et
le profil, et s. fixer sur le prix de
revient réel de ces lignes.

Art. 17

Les frais des études faites par les ingénieurs
du Gouvernement pour les dites lignes
de Chambéry par St. Genix à la frontière
de France, et d'Aix à la frontière Genevoise,
seront remboursés par la Compagnie si
d'après ce qui a été dit à l'Art. 11 du
présent traité, elle venait à entreprendre
l'exécution de ces lignes, et les plans et
études dont il est question resteront acquis
à la Compagnie.

Art. 18.

Les Commissaires du Gouvernement institués
près de la Comp. d'après l'Art. 69.
du cahier des charges, exerceront le
contrôle et la surveillance portés à
l'art. 65 du même cahier sur les
opérations de la Comp. concessionnaire, et sur
l'exécution des travaux, de la manière
fixée dans les règlements techniques et
administratifs arrêtés par le Gouvernement.

Art. 19.

Le présent traité ne sera valable qu'après
la sanction législative.

Fait à Paris le jour, mois et an que dessus.

Le Président du Conseil d'Administration
Signé: Charles Laffitte.

Le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances
Signé: C. Courcier
Le Ministre des Travaux Publics
Signé: Paleocap

Le Chef de Section au Ministère des Travaux Publics
Signé: J. M. Regis.

Pour Copie Conforme
J. M. Regis

Villati

SESSIONE 1853-54

N.° 98-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

DEVIRY, DEPRETIS, DEMARTINEL, FARINA PAOLO,
LANZA, BOTTONE, FARINI

*sul progetto di legge presentato dai Ministri delle Finanze
e dei Lavori Pubblici nella tornata del 28 maggio 1854*

**Modificazione alla convenzione Laffitte per la concessione
della strada ferrata Vittorio Emanuele in Savoia.**

TORNATA DEL 26 GIUGNO 1854

SIGNORI,

Voi sapete, come per legge delli 29 maggio 1853 fossero sanciti i capitoli stipulati dal Governo ai venti d'aprile colla Compagnia Laffitte per la costruzione della strada ferrata della Savoia; voi conoscete le clausole del contratto.

Qui vuolsi ricordare che, adempiuto nel termine stabilito l'obbligo di dare in pegno la somma di 4 milioni 1/2, la Compagnia, o fosse la grande alterazione del credito pubblico, od altra meno scusabile cagione che ne fiaccasse la lena o la volontà, non compì in tempo debito gli studi, i disegni, le stime; di che avvenne, che non avendo potuto il Governo conoscerli ed approvarli, i lavori non fossero mai incominciati.

Il Governo fece istanze, fece querele, e mandò a Parigi il Commissario regio coll'incarico di sindacare i conti dell'Amministra-

(98-A)

zione, e di fare intendere al sig. Laffitte, come fosse sua ferma intenzione di rompere i riprovevoli indugi, usando, se fosse mestieri, il sommo suo diritto. Compiuto il sindacato dei conti, e fatte le indagini e le pratiche che migliori poteva, il Commissario certificò, essere impossibil cosa che, durante l'universale discredito delle speculazioni industriali, la Compagnia avesse mezzi per intraprendere e condurre a sicuro fine l'opera divisata. L'Amministrazione era invero degna di rimprovero, ma d'altra parte la difficoltà de' tempi era forse maggiore di qualsivoglia onesta e ferma volontà. Per la qual cosa, i Ministri, fatto giudizio, che non fosse utile consiglio il costringere la Compagnia al severo adempimento degli obblighi contratti, stimarono minor male, volgere il pensiero a studiare temperamenti, pe' quali fosse dato di incominciare ed eseguire prontamente una notevole parte di lavori, da cui lo Stato e la Savoia potessero ripromettersi sufficiente vantaggio. Così, a dir breve, ebbe origine la convenzione delli 27 aprile scorso, sulla quale dobbiamo fare deliberazione.

Questi ne sono i sommi capi. La Compagnia Laffitte si obbliga a costruire nel termine di due anni il tratto di strada che dalle sponde del lago di Bourget va a San Giovanni di Moriana; compiuto il quale, essa deve significare, se voglia attendere al proseguimento dell'opera divisata nei capitoli del 20 aprile 1855, o se voglia rinunziare al suo contratto. Nel primo caso le sarebbe concessa una dilazione equa, ma i capitoli suddetti starebbero fermi ed immutati in ogni altra parte: nel secondo caso la Compagnia dovrebbe cedere al Governo la strada costruita ed i materiali necessari a condurla pel prezzo non maggiore di 15 milioni, a pagarsi con rendite dello Stato fruttifere il 5 per 100 al pari. Non dirò le ragioni, per le quali i Ministri raccomandano siffatta convenzione; darò notizia delle opinioni dei Commissari e della sentenza che prevalse.

Parve a tutti che i direttori della Compagnia meritino riprensione. Se ai tempi infesti al credito ed alle imprese di questa natura si vuole imputare la difficoltà di adempiere tutti gli obblighi contratti in altri tempi non solo propizi, ma lusinghevoli, pur si vogliono riferire ad altre cagioni gli indugi, le soverchie spese d'amministrazione, e certe prodigalità, di cui si prende notizia dai conti sommari che

pubblichiamo (Vedi l'appendice N.º I, II, III e IV). Per questa e per altre ragioni, uno de' Commissari, pensando che il Governo non debba procedere a nuove stipulazioni col signor Laffitte, propose si mantenesse fermo il capitolato sancito colla legge dei 29 maggio 1853. Altri furono d'avviso non doversi approvare la nuova convenzione, ma sibbene fare abilità al Governo di tenere pratiche per veder modo di raggiungere con diverse condizioni lo stesso fine che esso si propone. Questi nostri colleghi avvalorano l'opinione loro con una lettera scritta ai 15 marzo dal signor Laffitte al Commissario Regio, la quale stampiamo in appendice, affinché la Camera ne pigli documento (Vedi N.º V).

Ma la maggioranza, sebbene in ciò concorde colla minoranza, non menasse buone certe ragioni politiche date dal Ministero nella sua relazione giudicando che ogni notevole indugio alla costruzione della strada transalpina sarebbe cagione di grave danno allo Stato ed alla Savoia, si è discostata dall'una e dall'altra sentenza.

Niegare la sanzione alla nuova convenzione, decretando che si faccia eseguire quella dell'anno scorso, val quanto lo stare in lite colla Compagnia Laffitte. Pogniamo caso adunque che si intraprenda una lite: i Tribunali, essendo manifesto e sodo il nostro diritto, sentenzieranno del sicuro che la Compagnia o faccia il debito suo, o, a termini della capitolazione dell'aprile 1853, perda la somma data in pegno. Ma la Compagnia, che nelle condizioni presenti non può adempiere tutti gli obblighi contratti, amerà meglio essere condannata in danaro e privata della concessione, che incontrare danno maggiore e forse rovina. Così, trascorso tutto il tempo, non breve, che è necessario ad ottenere le sentenze dei Tribunali ed a compiere le pratiche richieste dagli articoli 64 e 70 del capitolato, il Governo acquisterebbe bensì i quattro milioni e mezzo che tiene in pegno, ma non raggiungerebbe il fine che ci proponiamo, che è quello di incominciare presto e di assicurare la costruzione delle strade ferrate della Savoia.

Anche il partito proposto da quei nostri colleghi, i quali non vorrebbero sancita la convenzione dei 27 aprile, ma farebbero abilità al Governo di nuove pratiche per procacciare condizioni, a loro avviso, più convenienti, trarrebbe seco notevoli indugi senza assicurare la costruzione di un tratto di strada, che per se

(98-A)

stesso possa dare buon frutto ed agevolare la continuazione dell'opera.

Per la qual cosa importando grandemente l'incominciamento sollecito dei lavori che debbono avanzare il congiungimento delle nostre strade con quelle della Francia e della Svizzera occidentale, e nel tempo stesso procacciare alla Savoia i meritati benefizi che dalle strade ferrate si ripromette, la maggioranza stima che torni in acconcio lo approvare la convenzione proposta dai Ministri. La divisata strada, lunga 85 chilometri circa, a quel modo che sarà utilissima alla Savoia, vantaggerà i commerci dello Stato e le nostre strade cisalpine, come quella che recherà ad atto i mezzi di pronta comunicazione da san Giovanni di Moriana sino a Parigi.

Se non che ponendo il caso, che la Compagnia Laffitte rinunzi al contratto, viene in considerazione il peso di cui lo Stato si carica, obbligandosi a pagare per prezzo dell'opera un'annua rendita che può raggiungere la somma di 750 mila lire. Ma dacchè i capitoli della convenzione provvedono, che si faccia diligenza di spendere il danaro acconciamente ed in modo produttivo, e dacchè può farsi ragionevole conghiettura, che questa strada da Aix a S. Giovanni di Moriana sia per dare molto frutto, egli è manifesto, come lo Stato non vada incontro a quella gravezza che a prima giunta potrebbe parere soverchia. Nè bisogna dimenticare, che se pure la strada non fruttasse quanto si spera, lo Stato che dall'articolo 8.º della capitolazione del 1855 era obbligato a guarentire il frutto del 4 1/2 per cento, e che a termini della nuova convenzione, ne pagherebbe il costo con rendita 5 per 100 al pari, in ogni peggiore caso si caricherebbe di un peso di poco momento.

Ma quantunque i vostri Commissari facciano buona la nuova convenzione, essi credono che si debba con più efficaci clausole provvedere, che il danaro si spenda veramente in modo produttivo, e perciò vi propongono di sancire per legge l'osservanza dei regolamenti amministrativi e tecnici che stampiamo in appendice (N.º VI e VII) e di decretare che le spese di amministrazione della Compagnia non oltrepassino l'annua somma di lire 80 mila. Reputano eziandio conveniente lo stabilire che il Governo abbia sì la facoltà, se la Compagnia rinunzi al contratto, di riscattare la strada da Aix a S. Giovanni di Moriana sei mesi dopo la collaudazione dei lavori

e l'intrapreso esercizio, ma che a ciò non debba obbligarsi che dopo un anno, con che gli si lascia maggior tempo a fare sperimento della buona costruzione. Infine volendosi chiarire l'intenzione di continuare la costruzione delle strade transalpine divisata nei capitoli del 20 aprile 1855, crede la maggioranza che torni in acconcio lo aggiungere alla legge un articolo, il quale mantenga ferme le disposizioni principali di quei capitoli pel caso in cui il Governo, riscattata dalla Compagnia Laffitte la strada di cui si ragiona, debba procedere a nuove pratiche di concessione. E per la stessa ragione le pare opportuno lo avvalorare l'articolo 4.º della convenzione in cui è sancito l'obbligo di acquistare i terreni necessari alle stazioni stabili nella previsione del compimento dell'intera rete della strada, con un articolo di legge che riguardi la stazione d'Aix.

E con queste aggiunte alla legge la maggioranza vi propone di approvare la convenzione stipulata ai 27 d'aprile scorso colla compagnia Laffitte. La Camera vorrà in cortesia scusare il relatore, se nella grande strettezza del tempo egli non ha potuto compiere il suo ufficio in modo meno indegno della sua indulgenza.

Ogni qualvolta, o Signori, vinciamo il partito di qualche grande opera di pubblica utilità, noi possiamo confortarci del pensiero di rendere testimonianza irrepugnabile della virtù di quegli ordini, pe' quali la libera volontà dei popoli ha podestà di deliberare con generoso consiglio e di condurre con perseveranza coraggiosa tutte le imprese, onde la Patria aspetta incremento di civiltà e di ricchezza. Perocchè se mai fu stato che di quella virtù desse chiaro esempio, ei sia certamente il nostro, il quale con coraggio maggiore delle gloriose sventure, merè il suffragio dei popoli si allenò in tempi pieni di disgrazia e di incertezza a stupende imprese, che invano sono desiderate in altri Stati più cospicui, o meno provati dalla fortuna.

FARINI *Relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 27 aprile 1854 tra il Ministro delle Finanze e quello dei Lavori pubblici rappresentanti lo Stato; e Carlo Pietro Eugenio Laffitte presidente del Consiglio d'Amministrazione della compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele*, e da questa approvata nell'assemblea generale delli 23 maggio 1854, portante modificazione al capitolato di concessione annesso alla legge del 29 maggio 1855.

Art. 2.

Il Governo è autorizzato, verificandosi il caso previsto all'art. 9 della convenzione suddetta ad emettere una rendita redimibile di lire settecentocinquanta mila al 5 per 100 in aumento a quella di creazione del 12 e 16 giugno 1849.

Saranno applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse regole per la sua estinzione, e le altre disposizioni vigenti per quella summentovata del 12 e 16 giugno 1849.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico al qui contro.

Art. 2.

La Compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele* è obbligata all'osservanza di tutte le clausole e disposizioni dei regolamenti amministrativi e tecnici annessi alla presente legge, pei quali sono stabilite le norme a seguirsi dai Commissari e dagli Ingegneri del Governo pel sindacato dei conti, per l'ispezione dei lavori, e per la sorveglianza alle spese di qualsivoglia natura.

Art. 3.

Le spese, quali si sieno, di amministrazione della Compagnia, ~~comprese quelle del servizio tecnico~~, saranno ridotte per modo, che non oltrepassino in verun caso la somma di annue lire ~~ottantamila~~ *settantamila*.

Nel caso che il Governo riscatti dalla Compagnia il tratto di strada da Aix a s. Giovanni di Moriana, esso non potrà tener conto di qualsivoglia spesa, che oltrepassi il limite sopraccennato.

Art. 4.

Se nel termine di sei mesi, a datare dalla compiuta e collaudata costruzione e dall'intrapreso esercizio della strada ferrata, la Compagnia, a termini dell'art. 9.º dell'annessa convenzione, rinunci a costruire l'intera rete divisata negli articoli 1.º e 2.º del capitolato dei 20 aprile 1853, il Governo sarà obbligato a riscattarla entro un termine non minore di sei mesi e non maggiore di un anno.

Art. 5.

La stazione d'Aix sarà collocata e costruita per modo, che possa essere accomodata alla continuazione della strada al confine del cantone di Ginevra.

Art. 6.

Se la Compagnia Laffitte rinunci alla concessione, il Governo promuoverà la formazione di una nuova Compagnia, che si incarichi della costruzione di tutta la strada ferrata della Savoia secondo il disegno stabilito colla legge delli 29 maggio 1853; manterrà ferma la guarentigia del 4 1/2 p. 0/0 *minimum* d'interesse sulle somme spese, e cederà alla nuova

Compagnia il tronco da Aix a s. Giovanni di Moriana al prezzo pagato pel riscatto.

La convenzione che sarà stipulata colla nuova Compagnia sarà sottoposta all'approvazione del Parlamento.

Art. 7.

Il Governo è autorizzato, verificandosi il caso previsto all'art. 9 della annessa convenzione ad emettere una rendita redimibile di lire settecento cinquantamila al 5 per 0/0 in aumento a quella di creazione del 12 e 16 giugno 1849.

Saranno applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse regole per la sua estinzione e le altre disposizioni vigenti per quella summentovata dei 12 e 16 giugno 1849.

Approvato nella seduta del 1.º luglio 1850.
Pelloni

APPENDICE

COMPAGNIE DU CHEMIN

COMPTÉ - ÉTABLISSEMENT

Dépenses:*Dépenses Générales*

Dépenses antérieures à la Constitution de la Société L.	21,235 08	}	611,824 53
Administration et Personnel »	84,950 08		
Commission de Banque à M. ^{rs} de Rothschild frères sur la réalisation du capital »	250,000 »		
Commission de Banque à la banque de Savoie »	855 55		
Frais généraux »	83,572 07		
Intérêts sur les actions (1 ^{er} semestre) L. 225,000 »	171,411 75		
À déduire: le coupon sur 25,817 actions »	53,588 25		

Service de l'Ingénieur en Chef

Frais d'études et de tracés de la ligne L. 121,083 42

Service du matériel

Etudes, voyages, etc. L.	9,769 »	}	12,028 05
Petit matériel et mobilier »	2,259 05		

Montant des Dépenses L. 744,956 »

Ressources disponibles:

Caisse, banque, valeurs en portefeuille L.	1,590,219 60	}	7,149,293 15
Débiteurs divers (1) »	1,250,000 »		
Cautionnement »	4,529,073 55		

L. 7,894,229 15

(1) Reçu depuis le 31 mars, jusqu'à ce jour L. 650,000	}	1,250,000
Solde nouveau » 580,000		

DE FER VICTOR-EMMANUEL

SITUATION AU 31 MARS 1854

Recettes:*Versements sur les actions*

1. ^{er} Dixième (100)	L. 10,000,000	}	7,618,300 »
À déduire le versement sur:			
15,000 actions réservées aux entrepreneurs selon la Convention du 2 février 1853.			
8,817 id. disponibles et pouvant être annulées lors de la fixation définitive du ca- pital, après l'approbation du Gou- vernement	» 2,381,700		
Intérêts sur placemens de fonds	»		259,884 15
Montant des Recettes		L.	7,878,184 15
Créanciers divers	»		16,045 »
4,730 coupons d'actions restant à payer	L. 10,642 50	}	16,045 »
Dépenses ordonnancées et non encore payées »	5,402 50		
		L.	7,894,229 15

LES ADMINISTRATEURS

CH. LAFFITTE

CHARLES ODIER

HARVES ROGNIAZ

RIASSUNTO**Strada di ferro Vittorio-Emanuele****Situazione al 31 marzo 1854.****SPESE GENERALI.**

1.° Interessi sulle azioni	L.	171,411 75
2.° Commissione di Banca	»	250,855 55
3.° Bollo francese e sardo sulle azioni	»	49,250 »
4.° Cauzione versata	»	4,329,073 55
		<hr/>
	L.	4,800,590 85
5.° Spese d'amministrazione e studi	»	273,418 60
		<hr/>
		Totale L. 5,074,009 55
Cassa valori e crediti	»	2,820,219 60
		<hr/>
	L.	7,894,229 15
		<hr/>

Sottoscritto — **COMMISSARIO T. OLDOFREDI**

**Stato del Personale e relativi stipendi della Compagnia
della strada ferrata Vittorio Emanuele.**

1. Consiglio d'Amministrazione a termini dell'art. 18 degli Statuti approvati colla Regia Ordinanza 25 marzo 1853 . . .	annue L.	72,000	»
2. Amministrazione centrale a Parigi:			
Segretario	annue L.	4,800	»
Impiegato alle azioni	»	2,700	»
Capo-contabile	»	3,600	»
Consiglio giudiziario	»	6,000	»
Garçon de bureau	»	1,200	»
	L.	<u>18,300</u>	» 18,300 »
3. Delegazione di Chambéry:			
Delegato Barbier	L.	12,000	»
Impiegato Segretario	»	2,400	»
Copista	»	1,200	»
Garçon de bureau	»	1,500	»
	L.	<u>17,100</u>	» 17,100 »
4. Servizio tecnico:			
Ingegnere Newman accettato in massima con lettera Ministeriale 8 giugno 1853 N.º 682 . . .	L.	40,000	»
Capo del materiale e 6 ingegneri	»	39,540	»
Assistenti	»	42,000	»
	L.	<u>121,540</u>	» 121,540 »
Totale	L.	<u>228,740</u>	»

LETTRE DE CH. LAFFITTE

(98-A)

au Comte Oldofredi Commissaire Royal de la Compagnie du chemin de fer *Victor-Emmanuel*.

Paris, le 15 mars 1854.

MONSIEUR LE COMTE,

Les complications européennes sont telles aujourd'hui que la guerre en paraît devoir inévitablement surgir.

La France et l'Angleterre qui ont fourni au chemin *Victor-Emmanuel* presque tous ses souscripteurs, devront peut-être pendant assez long-temps consacrer toutes leurs forces vives à une lutte si sérieuse, et cela au détriment très-probable des entreprises industrielles où les deux pays sont engagés.

Le cours très-déprimé des effets publics offre d'ailleurs aux capitaux un attrait puissant, concurrence fâcheuse pour les actions des chemins de fer.

Ces observations se trouvent confirmées par ce qui se passe en ce moment sous nos yeux. C'est, d'une part, l'extrême empressement du public à souscrire l'emprunt de 250 millions, traité directement par le Gouvernement français, et de l'autre, l'échec regrettable des différentes grandes Compagnies qui viennent de faire, même à de très-bonnes conditions, d'inutiles efforts pour se procurer les fonds nécessaires à leur service.

On est donc fondé à croire que l'appel d'un nouveau versement, adressé par la Compagnie du *Victor-Emmanuel* à ses actionnaires, courrait grand risque de demeurer sans résultat, et pourrait par cela même compromettre l'avenir de l'entreprise.

C'est sous l'impression de ces circonstances que beaucoup de porteurs d'actions viennent sans cesse exercer la plus vive pression sur le Conseil administratif, pour le déterminer à ne pas donner suite à son traité avec le Gouvernement Sarde, ainsi que vous avez pu, Monsieur le Comte, vous en convaincre par vous-même.

Mais si le Conseil prend en grande considération des intérêts

(98-A)

qui ont de si justes droits à sa sollicitude, il n'oublie pas non plus ce qu'il doit à ses engagements avec l'État; il est touché de l'extrême impatience de la Savoie, et des alarmes où la jetterait l'abandon d'un projet sur lequel se fondent ses meilleures espérances; il est pénétré de la situation du Ministère vis-à-vis des Chambres, et connaît, par l'exemple de ce qui s'est long-temps passé à Paris, les difficultés du régime parlementaire en de semblables transactions.

Pour satisfaire à la fois à tant d'intérêts, essentiellement liés entre eux, mais momentanément divisés, le Conseil a crû devoir rechercher les moyens de faire l'usage le plus prompt et le plus avantageux possible des valeurs acquises à la Compagnie.

Malgré quelques lenteurs et quelques embarras, qu'il était facile de prévoir du côté de la montagne de l'Épine, nous avons d'abord songé à commencer sur la ligne de St-Genix, et nous avons eu l'honneur de vous en entretenir, Monsieur le Comte. Nous connaissons les motifs politiques qui appelaient de ce côté les préférences du Ministère; mais nous avons reçu depuis une copie des plans adressés dès le 4 de ce mois à Turin par M.^r Newmann. Nous avons reconnu que, sur le parcours de cette section, se trouvaient deux souterrains ayant ensemble 6,000 mètres, à percer dans des conditions très-difficiles; que ces souterrains absorberaient probablement à eux seuls plus que le montant des sommes disponibles, exigeraient plusieurs années de travail, et, si la situation se prolongeait, dévoreraient les intérêts après le capital, sans aucune compensation pour les actionnaires, comme sans utilité pour l'État, les tunnels devant demeurer inutiles tant qu'on n'aurait pas les ressources suffisantes pour achever le surplus du parcours.

Les mêmes observations frappent le système qui aurait consisté à disséminer nos forces sur différentes parties du chemin, commençant de tous côtés des tronçons que le prolongement de la crise, et l'inutilité consécutive des appels de fonds, pourraient faire abandonner.

Les percées des tunnels auraient en outre l'inconvénient de n'employer qu'un nombre plus restreint d'ouvriers spéciaux, presque tous étrangers à la Savoie.

On aurait pu encore commencer du côté de Genève; mais vous

avez, M. le Comte, pris communication de toute notre correspondance avec le Gouvernement du Canton; vous avez vu à quel point elle était nette, précise, pressante de notre part, et obscure, embarrassée, dilatoire du côté de la République. Les négociations, poursuivies depuis près de neuf mois, avec une persévérance digne peut-être d'un meilleur succès, n'ont encore amené, entre nous et l'Administration cantonale, aucune conclusion sur laquelle puisse se fonder l'espoir d'une concession prochaine, ou la détermination de notre section d'arrivée à la frontière.

C'est donc sur le surplus du parcours, c'est-à-dire sur une partie de cette longue ligne qui s'étend d'Aix à Modane qu'il semblerait prudent de concentrer aujourd'hui tous nos efforts, en calculant l'adjudication de l'entreprise sur l'étendue des ressources certainement réalisables, de telle façon que, quels que fussent les événements, le Gouvernement fût sûr d'avoir une section complète et livrée à la circulation, et la Compagnie certaine de ne pas contracter avec les entrepreneurs des engagements de nature à excéder ses facultés.

Nous avons mandé notre Ingénieur en chef à Paris, afin que profitant de votre présence, M. le Comte, et de celle de notre délégué, nous puissions d'un commun accord déterminer quelle serait la division réunissant au plus haut degré les conditions suivantes:

1.° D'être la plus utile aux populations et par conséquent la plus productive;

2.° D'être la plus promptement et la plus facilement exécutable, et par conséquent la plus longue possible, et la moins dispendieuse relativement à cette longueur.

Ces points établis, et M. le Chevalier Ranco une fois d'accord avec M. Newmann sur les points très-peu nombreux où ils ne seraient pas encore entendus, nous pourrions adjuger immédiatement les travaux et les faire commencer sans retard, profitant ainsi de toute la belle saison.

Dès que la crise politique aurait cessé, les choses reprendraient leur cours ordinaire. Nous ferions de nouveaux appels, et alors on pourrait attaquer tout le reste de la ligne.

Mais, jusque-là, il serait indispensable, pour obtenir un résultat

(98-▲)

d'importance réelle, que le Gouvernement fit entrer la totalité ou la presque totalité du cautionnement dans les travaux à exécuter d'une manière complète, ce qui ne ferait que substituer une garantie en chemin exploitable à une garantie en effets publics; substitution éminemment avantageuse pour l'État et pour le pays, alors surtout que la section complète aurait été établie dans la partie reconnue entre nous comme la plus utile et la plus fructueuse.

Quand les travaux devaient porter sur toute la ligne à la fois, on comprenait la réserve qui, malgré le chiffre énorme du cautionnement, ne mettait à notre disposition que la moitié des sommes dépensées, par la raison exprimée plus haut que des tronçons épars devaient perdre beaucoup de leur valeur en cas d'abandon forcé; mais dans la combinaison actuelle, l'État peut, sans aucun inconvénient, faire les dépenses concurremment avec nous, en y consacrant des sommes égales, prises sur le cautionnement, jusqu'à concurrence de nos valeurs disponibles, et même, s'il avait un certain excédant, le consacrer au parachèvement de la section adoptée qui constituerait par le fait, à elle seule, un chemin en exploitation, partie et garantie de la ligne totale.

Veillez, M. le Comte, donner communication de cette lettre à MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, et promettez-nous d'espérer que vous voudrez bien appuyer de votre précieuse recommandation une démarche dont l'unique objet est de sauve-garder, au milieu de circonstances tout exceptionnelles, les différentes responsabilités engagées dans une affaire si grave et si intéressante. L'appréciation de nos vœux ne saurait être placée en de meilleures mains.

Agréez, M. le Comte, la nouvelle assurance de ma plus haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration
CH. LAFFITTE

RÉGLEMENT

(98-A)

**de la marche à suivre par la Compagnie
Laffitte-Bixio,**

à l'effet de constater les fonds qu'elle emploiera dans la construction du chemin de fer VICTOR EMMANUEL proposé par la Compagnie, et définitivement arrêté entre celle-ci et le Commissaire Royal Administratif.

ART. 1.

À partir du jour où le devis général des travaux, et celui des autres frais d'établissement du chemin de fer *Victor Emmanuel* aura été adopté par le Gouvernement Sarde, le Conseil d'Administration remettra aux Commissaire Royal Administratif chaque année au moment de l'arrêté de compte, et huit jours avant l'assemblée générale des actionnaires un état de situation conforme à celui qui devra être communiqué à cette assemblée.

ART. 2.

À dater du même jour, le Commissaire Administratif toutes les fois qu'il le jugera convenable prendra communication de tous les livres de la comptabilité, vérifiera l'état de la caisse, des magasins, et se fera représenter les pièces comptables ainsi que les procès verbaux des séances du Comité et du Conseil d'Administration.

Il pourra également examiner les contrats stipulés avec des tiers soit pour indemnités de dommages ou d'expropriation, soit pour entreprises et fournitures.

ART. 3.

Cette communication lui sera donnée tant au siège du Conseil d'Administration à Paris qu'à celui de la Délégation à Chambéry pour tous les documens summentionnés qui se trouveront dans l'un ou dans l'autre établissement.

ART. 4.

Lorsque le télégraphe électrique sera établi on proposera les moyens les plus propres à fixer la quote-part, tombant à la charge du Gouvernement d'après l'art. 59 du cahier des charges.

ART. 5.

Dans les comptes annuels seront compris les versements faits sur les 20,000 livres piémontaises énoncées à l'art. 69 pour les appointements et les honoraires du personnel technique et des Commissaires du Gouvernement, ainsi que pour les frais de surveillance et de réception des travaux.

ART. 6.

Avec les élémens ci-dessus le Commissaire Royal formera chaque année un compte des recettes et dépenses, qu'il transmettra au Ministère des Finances en y joignant les observations qu'il jugera convenable de faire.

INSTRUCTIONS

(98-A)

pour le contrôle et la haute surveillance sur les travaux du Chemin de fer *Victor Emmanuel*.**ART. 1.**

Le contrôle et la haute surveillance à exercer par le Gouvernement sur les travaux de construction du chemin de fer *Victor Emmanuel* est confiée, comme celle des autres chemins de fer concédés à l'industrie privée, à un Commissaire technique nommé par Décret Royal rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. Ce Commissaire sera aidé, à mesure que le besoin s'en fera sentir, par un personnel technique choisi de préférence parmi les Ingénieurs, Adjudants, et Assistants du Corps Royal du Génie Civil, qui auront déjà servi sur les chemins de fer de l'État.

ART. 2.

Le Commissaire a pour charge de faire remplir exactement, et dans toute leur étendue en ce qui concerne la partie technique de l'entreprise, les obligations que la Compagnie a contractées par son acte de concession, et de faire observer les Décrets Ministériels portant approbation des plans de détail pour l'exécution des principaux ouvrages d'art.

ART. 3.

La Compagnie concessionnaire doit non seulement reconnaître elle-même, mais encore faire reconnaître par ses ingénieurs et agents le Commissaire dans l'exercice de ses fonctions, comme le représentant du Gouvernement; elle doit se prêter à faciliter les inspections de ce Commissaire, et lui procurer les informations qu'il voudra recueillir soit directement, soit par le moyen de ses subordonnés qu'il aura soin de faire reconnaître comme tels, et par la Compagnie et par les agents de celle-ci.

ART. 4.

Le Commissaire technique veille à ce que les travaux soient entrepris aux époques fixées par l'acte de concession ou par le nouveau traité du 27 avril 1854 à ce qu'ils soient exécutés conformément aux projets qui forment la base de la concession, et

aux plans approuvés par le Ministère ; et à ce qu'ils soient conduits régulièrement et avec l'activité nécessaire pour qu'ils puissent être achevés dans les délais fixés par le cahier des charges ou par la nouvelle convention.

ART. 5.

Tous les projets et plans de détail qui, conformément au cahier des charges, doivent être soumis à la sanction supérieure, seront communiqués d'avance par la Compagnie au Commissaire technique avec tous les éléments explicatifs et les renseignements qu'il jugera nécessaire. Le Commissaire après avoir examiné ces projets, et, s'il y a lieu, après avoir arrêté de concert avec les ingénieurs de la Compagnie, les variantes ou modifications qu'il croira de conseiller dans l'intérêt de l'œuvre et dans les justes limites de la concession, transmettra ces projets et plans avec son *visa* et son avis motivé au Ministère des Travaux Publics qui leur donnera son approbation, si rien ne s'y oppose.

ART. 6.

Dès qu'ils auront été revêtus de cette approbation les projets seront rendus au Commissaire technique, qui communiquera à la Compagnie le Décret Ministériel en en gardant le double. La Compagnie fera dresser un double des projets approuvés. Cet exemplaire sera confronté avec les originaux, et leur étant reconnu conforme, il sera déposé au bureau du Commissaire, d'où à la fin des travaux il passera aux Archives du Ministère.

ART. 7.

Dans tous les cas où la mise en exécution des projets approuvés exigerait quelque changement à l'état des routes royales, provinciales, ou communales, comme dans celui où elle influerait sur le régime des rivières et canaux, la Compagnie en aviserait le Commissaire, et celui-ci en ferait part aux ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, ainsi qu'aux Autorités locales compétentes; afin que durant ces travaux les uns et les autres puissent exercer la surveillance qui leur est confiée à l'égard des routes, des eaux et autres objets d'édilité publique.

La Compagnie aura soin de notifier au Commissaire les mesures qui seront concertées dans ce but entre elle et les Autorités locales.

En cas de divergence d'opinions le Commissaire tâchera d'ar-

ranger les différends. S'il n'y réussit pas il en référera au Ministère qui décidera.

ART. 8.

Le Commissaire technique s'assurera que la Compagnie a fait connaître à temps par des publications régulières aux Communes respectivement intéressées les tronçons de chemin à entreprendre, et il aura soin que les mappes parcellaires soient régulièrement dressées. Il traitera, le cas échéant, avec le Commissaire Administratif de tout ce qui concerne la régularité des expropriations, et l'observation des Patentes Royales du 6 avril 1839. — Il portera tous ses soins à régler de bon accord avec le dit Commissaire Administratif et les Intendants de la province, ou les Autorités locales, et à aplanir de concert les difficultés qui pourraient s'élever entre la Compagnie et les Communes, ou le particuliers, pour éviter les retards, et autant que possible les procès; tout-cela conformément aux prescriptions des dites Patentes, et aux dispositions des articles 51, 52, et du 2.^o *alinea* de l'art. 24 du cahier des charges de la concession.

ART. 9.

A cet effet le Commissaire technique pourra examiner les contrats stipulés avec des tiers soit pour indemnités de dommages ou d'expropriations, soit pour entreprises et fournitures, et cela dans le seul but de constater si les conditions de ces actes sont en harmonie avec les clauses du cahier des charges de la concession avec les conditions stipulées dans le nouveau traité 27 avril, et enfin avec les prescriptions des Décrets Ministériels susmentionnés.

Si la Compagnie se refusait à suivre les conseils et les avis que le Commissaire technique jugerait nécessaire ou convenable de lui donner sur ces traités dans l'intérêt de l'Administration publique, il en ferait l'objet d'un rapport au Ministère qui prendrait là-dessus les décisions requises par les circonstances.

ART. 10.

Les demandes pour la restitution des parties du dépôt du cautionnement, auxquelles la Compagnie aurait droit aux termes de sa concession, devront être munies d'un certificat du Commissaire constatant que les portions respectives des travaux, des dépenses et des fournitures ont eu effectivement lieu, ou que les matériaux

(98-A)

fournis ont été reconnus conformes aux conditions prescrites. On joindra à ce certificat les documents à l'appui.

ART. 11.

Si le Commissaire venait à reconnaître que les travaux ne sont pas entrepris et conduits de manière à être achevés dans les délais prescrits, ou bien qu'ils ne sont point exécutés selon les bonnes règles de l'art, ou conformément aux conditions établies, il ferait connaître ces inconvénients à la Compagnie; et si celle-ci ne se hâtait de les faire cesser, il en informerait immédiatement le Ministère en lui proposant les mesures à prendre.

En cas d'infraction grave, et telle qu'un retard dans la repression pût compromettre la solidité des travaux, ou la sûreté du territoire, le Commissaire technique pourra faire suspendre les travaux mal conduits.

ART. 12.

Le Commissaire établira son bureau central dans le lieu le plus convenable à l'accomplissement de sa mission, et il fixera pour les bureaux de ses subordonnés les localités le plus propres à l'exercice de leurs fonctions.

ART. 13.

Lorsque la Compagnie voudra mettre en exploitation un tronçon de chemin terminé, sa demande pour y être autorisée devra être munie de l'avis du Commissaire, qui avant de l'émettre avec, ou sans réserves ou conditions, procédera à une reconnaissance de la voie et de ses édifices accessoires, afin de vérifier si le tronçon est en état d'être exploité sans crainte d'inconvénients.

ART. 14.

Avant d'être soumis à l'approbation supérieure, à laquelle ils seront présentés en double original, les Réglemens que la Compagnie concessionnaire est autorisée à faire pour le service et l'exploitation de son chemin de fer, seront communiqués en temps utile aux Commissaires technique et administratif pour qu'ils puissent y faire leurs observations.

ART. 15.

L'importation des fers, ustensiles et machines exempts du tarif en vertu de l'art. 62 du cahier des charges, ou leur transport sur le chemin de fer de l'État à moitié prix du tarif d'après l'art. 63,

seront subordonnés à une déclaration du Commissaire technique certifiant la nécessité de l'emploi des dits objets sur les lignes du chemin de fer concédées.

ART. 16.

Avant que la Compagnie livre à l'exploitation soit la ligne toute entière, soit un tronçon quelconque de son chemin, le Commissaire vérifiera à temps si elle s'est concertée avec la Direction Générale des Postes sur les mesures nécessaires pour l'exécution du service postal à teneur de l'art. 54 de l'Acte de concession, et avec la Direction des télégraphes sur les mesures prescrites par l'art. 59 du même Acte.

ART. 17.

Tous les trois mois le Commissaire technique fera un rapport sur l'état et les progrès des travaux. La Compagnie devra lui fournir tous les renseignemens, données et explications qui lui seront nécessaires pour la rédaction de ce rapport.

Du Ministère des Travaux Publics.

Turin, le 20 mai 1854.

Le Ministre
PALEOCAPA

Le chef de Section
I. M. REGIS

Laffitte

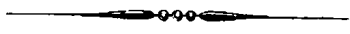
CONVENTION

ENTRE

Le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics,

ET

le Président du Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer
Victor Emmanuel.



L'an mil huit cent cinquantequatre, et le 27 du mois d'avril ;
Entre le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation du Parlement, d'une part ;

Et M. Charles, Pierre Eugène Laffitte Président du Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer *Victor Emmanuel*, agissant en vertu de pouvoirs qui lui ont été donnés par le Conseil d'Administration, suivant la délibération du 6 avril 1854 ci-annexée, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale dans un délai d'un mois au plus tard, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1.^{er}

La Compagnie du Chemin de fer *Victor Emmanuel* tout en se conformant aux conditions de la Convention du 1.^{er} mars 1853 de la loi 29 mai suivant, et du cahier des charges y annexé sauf dans les dispositions auxquelles il serait dérogé, ou auxquelles il serait apporté des modifications par le présent Traité, est autorisée à n'exécuter et à n'exploiter que le tronç du chemin de fer d'Aix par Chambéry à S.^t Jean de Maurienne, de manière cependant à ce que toutes ses sections soient entièrement praticables, et puissent être exploitées à l'expiration du mois de juin 1856.

ART. 2.

Les expropriations, ou les travaux seront commencés dans le délai de trois mois à dater de l'approbation législative du présent traité, et dans le délai de six semaines à partir de l'approbation ministerielle des projets, laquelle sera notifiée incessamment à la Compagnie.

ART. 3.

Les travaux seront exécutés avec la plus grande économie, ainsi qu'il est dit à l'art. 19 du cahier des charges, et de telle manière que la dépense totale de ce tronç, et de tout son matériel mobile, portée au devis mentionné à l'art. 8 du cahier des charges, ne dépasse en aucun cas la somme de 13 millions y compris les autres frais, et toutes les sommes dépensées à quelque titre que ce soit, d'après l'état de situation de la Compagnie approuvé par le Gouvernement.

ART. 4.

À cet effet la Compagnie est autorisée à ne construire que des gares et des stations provisoires; à n'établir que des guérites pour les cantoniers; à réduire à dix le nombre des locomotives pour tout le tronç susdit; à ne pourvoir tout le reste du matériel mobile qu'en proportion du dit nombre de locomotives, et elle n'est pas tenue de clôturer le chemin dans toute son étendue; le tout eu égard à la sûreté des voyageurs, à la rapidité du parcour, aux exigences d'une bonne exploitation, et enfin à la nécessité de pourvoir toutes les stations des terrains nécessaires à leur établissement définitif, dans la prévision de l'accomplissement des lignes fixées dans le cahier des charges.

ART. 5.

Dans le cas où la Compagnie remplacerait plus tard les constructions provisoires par des bâtiments définitifs, la dépense des premières ne sera pas moins comprise dans le compte capital mentionné à l'art. 8 du cahier des charges.

ART. 6.

Le dépôt du cautionnement fait par la Compagnie d'après l'art. 52 du cahier des charges lui sera intégralement restitué au fur et à mesure qu'elle prouvera avoir exécuté des travaux, payé des terrains, ou fourni des matériaux acceptés par l'Administration pour une valeur double de la somme demandée sur le cautionnement. Ces retraits, sauf le dernier, ne pourront être moindres de 200,000 fr. chacun.

ART. 7.

Si dans les délais fixés à l'art. 2 du présent Traité, et sans autre mise en demeure, la Compagnie ne s'est pas mise à même

de commencer et de continuer les travaux, la moitié du cautionnement restera acquis de plein droit au Trésor public.

Si dans les trois mois suivants, et après une mise en demeure notifiée par l'Administration dans le courant du deuxième mois, la Compagnie ne se trouve pas en mesure de commencer et de continuer les travaux, elle encourra la déchéance de la concession, et le cautionnement de quatre millions et demi sera définitivement acquis au Trésor.

ART. 8.

Faute par la Compagnie d'avoir exécuté et terminé les travaux du tronçon d'Aix à St-Jean de Maurienne dans les délais fixés à l'art. 2 du présent Traité, elle encourra la déchéance de la concession, et lui seront appliquées les dispositions de l'art. 70 du cahier des charges, sauf les cas de force majeure mentionnés au cahier des charges, et constatés comme il est dit à l'art. 81 du même.

ART. 9.

Dans le délai de six mois à partir du premier juillet 1856, et après une mise en demeure notifiée par l'Administration dans le courant du quatrième mois, la Compagnie devra déclarer au Gouvernement si elle entend poursuivre la construction de toutes les lignes comprises dans sa concession.

En cas d'affirmative, elle continuera l'exploitation de la ligne d'Aix à St-Jean de Maurienne, et les dispositions du cahier des charges seront maintenues.

Si, à la même époque, la Compagnie ne se croyait pas en mesure d'achever le réseau tout entier, ou, si elle croyait devoir renoncer à sa concession, le Gouvernement entrerait en pleine possession du tronçon d'Aix à St-Jean de Maurienne, des terrains, des bâtiments et de tout le matériel nécessaire à son exploitation en remboursant les dépenses mentionnées à l'art. 3 du présent Traité jusqu'à concurrence du *maximum* fixé audit article 3 en inscription de rentes cinq pour cent au pair.

Les approvisionnements qui n'excéderont pas les besoins de l'exploitation du chemin pendant six mois seront rachetés par le Gouvernement au prix coûtant, dûment constaté, et payé à la Compagnie dans le délai de deux mois à dater du jour de la réception du chemin.

ART. 10.

Après un nouvel appel d'un dixième des actions fait dans le délai que le Conseil d'Administration jugera convenable, la Compagnie pourra créer des obligations ou contracter des emprunts jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour l'entier achèvement du tronc d'Aix à St-Jean de Maurienne, même au-delà des sommes nécessaires pour compléter le chiffre de 15 millions s'ils ne suffisaient pas pour l'achèvement total du tronc susdit, mais sans que le remboursement par l'État, stipulé au § 3 de l'article précédent, s'étende à cet excédant quel qu'il puisse être.

ART. 11.

Dans le cas où la Compagnie déclarerait qu'elle est disposée à poursuivre la construction des lignes d'après le cahier des charges, elle devra, dans les six mois de sa déclaration, avoir consacré une somme d'au moins deux millions en acquisitions de terrains, en ouvrages, ou en fournitures de matériaux pour les nouvelles lignes. Faute par la Compagnie de pouvoir dûment justifier l'accomplissement de cette condition dans le délai susdit, et après une mise en demeure notifiée par l'Administration dans le courant du troisième mois, la Compagnie sera déchue de la concession des lignes susmentionnées. Le Gouvernement aura le droit d'entrer en possession du tronc d'Aix à St-Jean de Maurienne, et la Compagnie encourra la perte d'un million et demi, somme qui sera acquise au Gouvernement par la retenue que celui-ci fera de tous les travaux utiles exécutés sur les lignes pendant l'espace de temps susdit, si ces travaux s'élèvent à ladite somme ou au-delà. Dans le cas où la valeur de ces travaux resterait au-dessous de la somme d'un million et demi, le Gouvernement prélèverait la différence sur la somme qui, aux termes de l'art. 9 du présent Traité, doit être remboursée à la Compagnie en inscriptions de rentes cinq pour cent au pair.

Le cas échéant, le prélèvement aura lieu en inscriptions de rentes au même taux.

ART. 12.

Dans le cas où la Compagnie ne poursuivrait pas son entreprise avant que le Gouvernement prenne possession du tronc d'Aix à S.^t Jean de Maurienne, elle devra après sa réception générale

et définitive faire exécuter à ses frais le bornage contradictoire, et dresser le plan cadastral du chemin, conformément à l'art. 67 du cahier des charges.

ART. 13.

Si la Compagnie donnait suite à sa concession, le délai de quatre ans fixé pour l'exécution des travaux à l'art. 3 du cahier des charges, ne datera que du jour où elle aura déclaré au Gouvernement de vouloir poursuivre la concession.

Il en sera de même pour le délai de rigueur porté à l'art. 70 du cahier des charges.

La durée de la concession portée à l'art. 14 du cahier des charges, ne partira que de l'expiration du terme fixé ci-dessus.

Le rachat prévu à l'art. 16 du cahier des charges, ne pourra avoir lieu avant l'expiration de trente ans, à dater du jour de l'ouverture de l'entier réseau des chemins de fer concédés.

En général tous les délais stipulés au cahier des charges seront prolongés dans la même proportion.

ART. 14.

La faculté réservée au Gouvernement par l'art. 9 du cahier des charges d'apporter des modifications aux prescriptions techniques des articles y désignés, s'étendra aux prescriptions de la même nature, et notamment à celles portées aux art. 28, 30, 36, 40, 41 et 44 du cahier des charges susdit.

ART. 15.

L'art. 4 du cahier des charges est modifié de la manière suivante :

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas, et faire face à tous les évènements tant ordinaires qu'extraordinaires, sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle s'est chargée, ni prétendre à aucune compensation, hormis les cas de troubles politiques qui rendraient impossible la continuation des travaux, le cas où la guerre d'Orient, entrant dans une nouvelle phase, amènerait les Puissances occidentales à agir activement en Italie, en Allemagne ou en Belgique, et celui où le Gouvernement en ferait suspendre l'exécution selon ce qui est dit à l'art. 74 du cahier des charges.

ART. 16.

A l'effet de pourvoir à ce que, dans le cas où la Compagnie ne

(98)

poursuivrait pas son entreprise, le réseau du chemin de fer déterminé dans le cahier des charges puisse être complété par tels moyens qui seront jugés les plus convenables sous tous les rapports, le Gouvernement fera vérifier par les Ingénieurs chargés et de l'examen des projets déjà présentés par la Compagnie et de la surveillance des travaux, tous les tracés et profils proposés pour les deux sections d'Aix à la frontière genévoise, de Chambéry par St-Genix à la frontière de France, comme il fera étudier d'autres tracés des mêmes lignes, et tous leurs détails techniques, de manière à ce qu'il puisse en arrêter définitivement le tracé et le profil, et se fixer sur le prix de revient réel de ces lignes.

ART. 17.

Les frais des études faites par les Ingénieurs du Gouvernement pour lesdites lignes de Chambéry par St-Genix à la frontière de France, et d'Aix à la frontière Genévoise, seront remboursés par la Compagnie, si d'après ce qui a été dit à l'article 14 du présent traité, elle venait à entreprendre l'exécution de ces lignes, et les plans et études dont il est question resteront acquis à la Compagnie.

ART. 18.

Les Commissaires du Gouvernement institués près de la Compagnie d'après l'art. 69 du cahier des charges, exerceront le contrôle et la surveillance portés à l'art. 65 du même cahier sur les opérations de la Compagnie concessionnaire, et sur l'exécution des travaux, de la manière fixée dans les règlements techniques et administratifs arrêtés par le Gouvernement.

Art. 19.

Le présent traité ne sera valable qu'après la sanction législative.

Fait à Turin le jour, mois et an que dessus.

Le Président du Conseil d'Administration
Signé CHARLES LAFFITTE

Le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances
Signé C. CAVOUR

Le Ministre des Travaux Publics
Signé PALEOCAPA

Le Chef de section au Ministère des Travaux Publics
Signé J. M. REGIS

Pour copie conforme
J. M. REGIS

*Approvato nella seduta del 1. Luglio 1858.
Bellati*