

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori
pubblici e incaricato di presentare al Parlamento
il qui unito progetto di legge per l'approvazione
di una convenzione colla Società della ferrovia di
Votteri sulla espione dell'espansione di questa allo
Stato, e di sostenere la discussione in concorso
con quella della Finanza nella parte che spetta
a ciascuno di essi

[Signature]

[Signature]

Pellati

SESSIONE 1855

N.° 47-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

ARNULFO, FARINI, MOIA, RICCI, MAZZA ANDREA,
POLTO, DESPINE

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici
nella tornata del 6 febbraio 1856

Cessione dell'esercizio della strada ferrata di Voltri all'amministrazione dello Stato.

Tornata del 25 febbraio 1856.

SIGNORI,

Nell'esaminare il sovraindicato progetto di legge, la Commissione non si preoccupò della grave controversia se sia conveniente o no che lo Stato assuma l'esercizio delle strade ferrate costrutte da società o da altri; poiché fu unanime nel riconoscere che la convenzione intervenuta fra i ministri delle finanze e de' lavori pubblici da una parte e la società anonima della strada ferrata di Voltri dall'altra, colla quale lo Stato assumerebbe l'esercizio di tale strada mediante il 50 p. 0/0 del prodotto, fu determinata da circostanze particolari per modo che, tal convenzione ammessa, rimane tuttavia illesa la suindicata controversia.

La Commissione prese perciò ad esame le dette speciali circostanze, onde riconoscere se siano tali dal rendere necessario ed utile il proposto contratto.

La legge del 29 gennaio 1853 colla quale fu autorizzata la strada di Voltri, da costruirsi da una società anonima, all'articolo 2 del capitolato stabilisce che tale strada deve unirsi a Sanpierdarena alla strada ferrata dello Stato, ed inoltre concede sopra questa alla società il transito giornaliero fino a

(47-A)

Genova mediante i fissati corrispettivi; all'art. 4 determina che a Genova la stazione della società deve essere costruita a spese di questa in vicinanza della stazione dello Stato.

Nascono da ciò due diritti a favore della società anonima, cioè, di usare del tronco di strada ferrata dello Stato da Sanpierdarena fino a Genova, e di costruire ivi il proprio scalo in prossimità di quello del Governo. Ora, constando che per il servizio della sua strada, lo Stato ha bisogno di tutto il terreno disponibile alla stazione di Genova, nè può lasciarne una parte alla società perchè edifichi il proprio scalo, ne consegue che lo Stato o deve concedere alla società di Voltri l'uso della propria stazione, ovvero incaricarsi dell'esercizio d'ambidue le linee.

Ma lo accomunare alla società di Voltri l'uso della stazione di Genova sarebbe sommamente pregiudiziale al buon esercizio della linea dello Stato, e nello stesso tempo l'azione in tal luogo di due amministrazioni, sarebbe inevitabilmente causa di gravi pericoli, i quali si possono evitare qualora una sola direzione dell'esercizio vi sia per ambedue le linee.

Diffatti l'area della stazione di Genova per il servizio della sola strada dello Stato è assai limitata, poichè ivi non esistono nè possono collocarsi salvo un binario per l'arrivo dei convogli di viaggiatori, uno per le partenze, un terzo per deposito di vetture, e tre altri binarii per i vagoni e merci, con alcune tratte di binarii trasversali; e per servizio della sola linea del Governo partono da tale stazione dodici convogli ed altri dodici ne arrivano nei giorni feriali, ed un considerevole maggior numero nei giorni festivi: per modo che, per dar passo ad un tale movimento, non essendovi salvo un solo binario per le partenze ed un altro per gli arrivi, quando un convoglio di viaggiatori entra nella stazione, per mezz'ora circa rimane ingombra nè può ammettersi un altro convoglio. Aggiungendosi poi i 6 convogli di partenza ed altri 6 d'arrivo della strada di Voltri, quando sia attivata, si verificherà tale una moltitudine d'arrivi e di partenze da rendere necessario che il movimento sia regolato da una sola amministrazione, dalla quale partano tutti gli ordini e le direzioni onde evitare collisioni ed inconvenienti gravissimi.

È vero che trattasi ora di sostituire alla provvisoria la stazione definitiva occupando il fabbricato detto dell' *Annona*, ma dalla relazione del signor ministro dei lavori pubblici che precede il progetto di legge presentato nella tornata del 14 di questo mese onde ottenere la somma necessaria per quella costruzione, consta che tale stazione non riuscirà d'ampiezza eguale a quelle di primo ordine, e tale è quella di Genova, e sarà pur sempre mestieri di usare precauzioni e manovre insolite nelle stazioni bastantemente ampie, ed osservare la massima precisione e regolarità nel servizio onde evitare delle lentezze e dei pericoli; il che non può conseguirsi salvo coll'unità di direzione.

Inoltre qualora la società di Voltri avesse la sua particolare

amministrazione nascerebbero facilmente delle difficoltà nello stabilire gli orari di partenza e d'arrivo, e le corse sarebbero necessariamente più numerose nella tratta fra Genova e San Pier d'Arena sulla strada dello Stato; crescerebbero quindi le difficoltà d'esercizio ed i pericoli.

Per contro se lo Stato sarà il solo direttore potrà meglio distribuire gli orari, ed inoltre diminuire il numero delle corse sul tratto suddetto, perchè ai convogli propri potrà, occorrendo, aggiungere il convoglio di Voltri, per essere poi quest'ultimo disgiunto a S. Pier d'Arena onde segua la sua linea; col che oltre ad diminuirsi le spese, si prevengono altresì i pericoli derivanti dalla troppa frequenza degli arrivi e delle partenze nella stazione di Genova, e s'evita la concorrenza della Società di Voltri da Genova a S. Pier d'Arena.

Ma vi fu chi osservò che all'epoca in cui si è proposta la legge sancita il 29 gennaio 1853 si è potuto e dovuto prevedere l'inconveniente che ora si manifesta, cioè l'insufficienza dell'area per collocare a lato della stazione dello Stato quella della strada di Voltri.

Ma, senza tener conto più che tanto del riflesso che un tale rilievo non conduce alla conseguenza che non si debba ovviare all'inconveniente in ora riconosciuto, è da ritenersi che al tempo in cui fu quella legge proposta, il servizio della strada ferrata dello Stato in Genova si era determinato di farlo in un modo assai diverso dall'attuale, principalmente delle merci, i cui convogli si volevano allora comporre e far partire da San Pier d'Arena a vece che attualmente, con maggior convenienza, si fanno partire direttamente da Genova; il che produsse inevitabili cambiamenti nella stazione e rese necessaria assolutamente una maggiore ampiezza.

Oltre a ciò non poteva allora con esattezza calcolarsi qual sarebbe stato il movimento nello scalo di Genova, il quale prese considerevole sviluppo ed attualmente produce 12 convogli d'arrivo e 12 di partenza; numero questo importante ma che sarà nell'avvenire aumentato dall'affluenza degli arrivi di Voltri, e dall'estensione che secondo ogni probabilità il commercio di Genova è chiamato a prendere.

Essendo perciò mutate le circostanze dal 1853 in confronto delle attuali, è mestieri di provvedere in modo dal prevenire collisioni e pericoli. E siccome la Commissione riconobbe che ad un tale scopo mira il progetto di legge, fu unanime nell'approvare le disposizioni relative.

In questa conclusione è venuta, non mossa dalle poco favorevoli condizioni in cui versò la Società della strada di Voltri, poichè non è inclinata a stabilire un precedente di tale natura, ma determinata dalle suseposte considerazioni.

Posta la necessità di concentrare nello Stato l'esercizio delle due linee, la Commissione si fece ad esaminare le condizioni stipulate colla Società di Voltri, se cioè, mediante il 50 p. 0/0 del prodotto e gli altri compensi convenuti, possa, senza pericolo di perdita, il Governo assumere l'esercizio della linea di Voltri.

(47-A)

4

Dalle relazioni di due periti prescelti dal Ministero fra i distinti impiegati nella strada ferrata dello Stato consta che, se non concordarono esattamente nei calcoli separatamente fatti, non si scostarono per modo dal lasciar luogo a fondato timore che questi non abbiano buon fondamento.

Diffatti uno dei periti calcolò il prodotto brutto della strada in lire 442 mila, e l'altro in 390, differenza questa non considerevole ove si ritenga che mancano positivi riscontri per non essere ancora la strada in esercizio. I calcoli instituiti hanno per base la popolazione agglomerata lungo la linea fra Genova e Voltri, le sue relazioni con Genova, e la frequenza dei viaggi di diporto. Si argomentò pur anche dal considerevole movimento che ora si osserva sulla strada ordinaria provinciale da Voltri a Genova, e dalle note prese nei mesi di aprile, maggio e giugno dell'anno 1854, dei carri e delle carrozze che vi transitarono. Nè si ommise di fare caso dei prodotti della ferrovia dello Stato fra Pontedecimo e Genova, onde dedurne per approssimazione quelli della linea di Voltri. Il che tutto dimostra che prendendosi la media delle somme dei due periti calcolata, che è di lire 416 mila, si ottiene una cifra che secondo ogni probabilità corrisponderà al vero prodotto, il quale sarà aumentato quando le circostanze di spazio in Genova, di comode calaie nel porto, permetteranno di trasportare da Sestri a Genova la sabbia per le costruzioni e per zavorra; trasporto che potrà farsi con maggior facilità da Sestri, ed aversi a minor prezzo la sabbia perchè la stazione è al livello della spiaggia del mare, da dove si potrà caricare sui vagoni direttamente; nè vi è timore che ivi manchi, perchè a Sestri la spiaggia è in aumento, e per contro è in diminuzione nei siti ove di presente si prende, il che obbligò già alcune comunità a proibirne il trasporto.

Relativamente alle spese d'esercizio non vi è notevole differenza fra i due periti, portandole l'uno a L. 204,595; e l'altro a L. 221,154 annue.

I calcoli al riguardo erano più facili ad instituirsi, desumendoli dalle spese d'esercizio che altrove si fanno. Ma dal complesso della relazione del perito che portò la somma a lire 221 m. si rileva che egli volle piuttosto abbondare nei calcoli, onde con maggior sicurezza affermare che mediante la somma da lui dichiarata non vi è pericolo di perdita.

L'istituire perciò una media fra tali due cifre pare che conduca altresì al vero; il che operandosi, le spese d'esercizio rappresenterebbero il 51 p. 010 del prodotto brutto, e proponendosi di fissarle al 50 p. 010 non si potrà inferirne che vi sarà scapito per lo Stato. Che se una qualche lieve perdita si verificasse per i primi anni d'esercizio, vi è motivo per credere non si avrà negli ulteriori, e troverebbe d'altronde compenso negli altri vantaggi sovra ed infra accennati.

Non è però da tacersi che a termini della legge del 29 gennaio 1853, la società di Voltri dovrebbe pagare allo Stato il 25 per cento del prodotto della tratta di strada dello Stato da

Sanpierrezena a Genova e che il ministro propone di ridurre tale pedaggio al 10 per cento.

(47-A)

Ma è da avvertirsi che questa riduzione non si concede senza corrispettivo, poichè approvandosi la convenzione, lo Stato acquista diritto al gratuito trasporto dei generi di privata che altrimenti dovrebbe pagare a metà prezzo di tariffa; si assicura il diritto di cedere ad altri l'esercizio della linea di Voltri assieme a quello della linea dello Stato, e si procura particolari vantaggi pel caso la strada di Voltri venga prolungata verso Savona; il che forma oggetto degli articoli 10 e 11 del contratto.

Considerati perciò in complesso i patti ed i corrispettivi coi quali lo Stato assumerebbe l'esercizio della linea di Voltri, la Commissione non esitò a riconoscerne la convenienza.

Occorre tuttavia di accennare che due dei sette Uffici nel dare mandato al Commissario di approvare il progetto di legge manifestarono il desiderio, senza però subordinare ad esso il voto d'approvazione, che si cercasse modo se era possibile d'aggiungere una clausola, mercè la quale, dopo un periodo di tempo da determinarsi, venendo a risultare dall'esercizio una perdita per lo Stato perseverante e considerevole da fissarsi, sia in facoltà di questo di dichiarar risolto il contratto.

Ma a tale riguardo si è dalla Commissione preso a considerare, che la clausola risolutiva che si volesse introdurre a favore del Governo pel caso di perdita, dovrebbe necessariamente ammettersi altresì a favore della società nel caso di guadagno; il che potrebbe ridondare più in danno dello Stato che della società, per la ragione comprovata dall'esperienza, che i prodotti delle strade ferrate crescono coll'andare del tempo e verrebbe in tal caso tolto allo Stato l'esercizio appena ne ritraesse vantaggio.

Aggiungasi che, posta la risoluzione del contratto, rinascerrebbero quegli'inconvenienti d'esercizio relativi alla stazione di Genova che si sono sovra accennati e che hanno resa necessaria la proposta convenzione; inconvenienti che sarebbero secondo ogni probabilità maggiori da qui ad alcuni anni, poichè, come già si osservò, il movimento sulla strada di Genova è in continuo aumento, e può prevedersi che crescerà in una proporzione notevole, sia col migliorarsi delle comunicazioni colla Svizzera, sia col congiungimento delle strade ferrate dello Stato con quelle della Lombardia, sia collo stabilirsi una ferrovia che comunichi coi ducati di Parma e Piacenza, e finalmente colla sperata continuazione della linea di Voltri verso Savona.

La Commissione non ha particolari osservazioni da sottoporre alla Camera in proposito degli altri articoli del contratto, poichè il loro tenore, le ragioni addotte dal Ministero, e le relazioni dei periti ampiamente giustificano che si è provveduto opportunamente, sia perchè il Governo abbia a spese della società il materiale mobile, nonchè gli attrezzi sufficienti per l'esercizio, sia al fine che essa ripari sempre a

(47-A)

6

proprie spese ai danni che possono derivare alla strada, alle opere d'arte ed ai fabbricati, da cause straordinarie e di forza maggiore.

Ben ponderate perciò le circostanze presenti e le future probabilità, tutte conducono a concludere che sia da approvarsi il progetto di legge suindicato, ed io per voto concorde della Commissione come degli Uffici ve ne propongo l'approvazione, col solo cambiamento delle somme di cui all'art. 3 e 4, determinato da che l'esercizio della strada non principierà salvo col prossimo aprile, cosicchè le somme da iscriversi non devono essere che dei tre quarti di quelle in detti articoli indicate.

ARNULFO *relatore*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

È approvata la convenzione stipulata il 31 gennaio 1856 tra i ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici rappresentanti lo Stato, e i signori marchese Domenico Serra senatore del Regno, avvocato Paolo Farina deputato, e Cesare Parodi ingegnere, debitamente autorizzati dal Consiglio d'Amministrazione della Società anonima della strada ferrata da Voltri a Genova, a tenore delle deliberazioni della assemblea generale della Società medesima, per la cessione dell'esercizio della detta strada al Governo, durante lo intero periodo della summentovata concessione, e mediante la osservanza dei patti e delle condizioni nell'atto medesimo convenuti.

~~Art. 2.~~

Tutti i prodotti dell'esercizio della strada ferrata sovraccennata saranno versati nelle casse delle regie Finanze.

~~Art. 3.~~

~~È autorizzata sul bilancio del 1856 dei Lavori Pubblici la spesa di lire 200,000, per far fronte alle spese di esercizio e di manutenzione ordinarie della strada, che restano a carico dell'Amministrazione dello Stato; e questa spesa sarà portata ripartitamente in aumento fra le diverse categorie riflettenti l'esercizio delle altre linee nel medesimo bilancio comprese ai numeri 28, 30 e 31, nel modo da determinarsi con apposito Reale Decreto.~~

~~Art. 4.~~

~~È parimenti autorizzata la spesa di lire 100,000 da portarsi sul bilancio del 1856 in aggiunta alla categoria 32 pel bilancio medesimo, pel versamento nella cassa della Società della metà del prodotto brutto totale della linea, dopo deduzione del 10 per cento del prodotto parziale del tronco da Sanpiero a Genova.~~

~~Art. 5.~~

Per l'adempimento dell'art. 10 della convenzione approvata all'art. 1 di questa legge, è fatto sul bilancio del 1856 l'assegnamento di lire 12 mila da portarsi in aumento della categoria 43.

~~Art. 6.~~

I ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze sono rispettivamente incaricati, per la parte che a ciascuno concerne, dell'esecuzione della presente legge.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

7

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 3.~~

È autorizzata sul bilancio del 1856 dei Lavori Pubblici la spesa di lire 156,000, per far fronte ~~l'ec.~~ ~~il resto come qui contro.~~

~~Art. 4.~~

È parimenti autorizzata la spesa di lire 148,500 da portarsi sul bilancio del 1856 ~~l'ec.~~ ~~il resto come qui contro.~~

~~Art. 5.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~nel Ministero dei Lavori Pubblici.~~

~~Art. 6.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella tornata del 3. Marzo 1856.

Pellati

Signori Deputati

Signor M.

La convenzione di cui s'invoca l'approvazione col progetto di legge che il Ministero ha l'onore di presentarvi, è intesa a dare all'Amministrazione la facoltà di assumere l'esercizio della Strada ferrata di Voltri, accumulandolo con quello della ferrovia dello Stato. Non si estenderà il Ministero a provare l'utilità che in generale, e ben può dirsi senza eccezione, procurano simili concentramenti di esercizi; e solo farà osservare che se la fusione di due Società di Strade ferrate giova grandemente agli interessi loro reciproci, il vero obiettivo è appunto l'unione

2

in una unica gestione degli
esercizii delle Strade medesime,
e non già il favore od il credito
maggiore che possa acquistarsi
-si nel pubblico una più prof-
-sente Società sola, che non le
-se separate; giacchè ove questo
favore non fosse fondato sopra
i vantaggi reali che ottengono
colle economie consentite dalla
concentrazione dei servizi, esso
non sarebbe che incerto ed effi-
-mero. E se questa massima,
che vale per tutte o quasi tutte
le imprese industriali, trova
una più sicura e più compiuta
applicazione alle Strade ferrate,
egli è appunto perchè la spe-
-cialità delle difficili e gravi
circostanze che accompagnano
l'esercizio loro, rende quelle eco-
-nomie assai più rilevanti che
in altre imprese.

Uno dei più diligenti e coscien-
-ziosi scrittori in questa materia,
il Sig. Dupaire, ha molto ac-
-conciamente significato con brevi
parole questo concetto y Le voya-
-geur, dice egli, qui prend pour
-la première fois place au che-
-min de fer ne peut s'empê-
-cher d'admirer la simplicité
-de son exploitation. Que voit-il?
- Une ligne de rails, quelques

11 voitures, une locomotive et son
11 machiniste. Le convoi se met
11 en route, une heure se passe;
11 il arrive. Quoi de plus simple?
11 Le voyageur cependant ne
11 voit, s'il nous est permis de
11 nous exprimer ainsi, que la
11 mise en scène de l'exploitation
11 du chemin de fer; mais passons
11 derrière les coulisses; c'est là que
11 nous verrons quelle énorme com-
11 plication se cache sous les ap-
11 parences d'une si grande sim-
11 plicité»

Questa enorme complica-
zione dell'esercizio d'una
Strada ferrata = la cura infi-
nita, ed il conseguente nume-
rosissimo personale ch'esso
richiede per la puntualità
e la sicurezza del servizio = i
lavori incessanti e moltiplici
a cui dà occasione = il consu-
mo di materie d'ogni qua-
lità a cui conviene provvedere =
la minuta ed intralciata rou-
tabilità con cui vuolsi regolare
e garantire l'economia, sono
ragioni di un'ingente spesa,
il rapporto della quale cogli
utili sumando affai notevol-
mente col crescere dell'estensione
delle linee esercitate, viene a
confermare quanto soprasi-

 30

si afferma, cioè che il vero ed
essenziale vantaggio delle
fusioni di più Società di
Strade ferrate in una sola,
trae origine dal risparmio
che se ne ottiene nelle spese
dell'esercizio.

Nei casi poi in cui più linee,
appartenenti a Società od Am-
ministrazioni diverse, hanno
comune un tronco che dovrebbe
essere percorso ~~stati convogli~~ dai
convogli propri di ciascheduna,
ed han pure promiscuo il
servizio di alcune Stazioni, la
concentrazione degli esercizi,
oltre all'economia, procura
quella maggiore garanzia
contro gli infortuni, di cui
s'hanno pur troppo non rari
esempi sulle Strade ferrate;
garanzio che mai potrebbe sperarsi
di conseguire finché gli esi-
cizi indefinibili restassero sepa-
rati.

È in queste condizioni
appunto trovata costituita la
Strada ferrata di Voltri: attal-
ché il Ministero non esita
a dire che il fonderne il ser-
vizio con quello della ferrovia
dello Stato è una vera neces-
sità, se vuolsi che la Società
che n'ebbe la concessione possa



durare nello assunto impegno,
senza immaginare la liberazio-
ne della Strada ferrata dello
Stato, e senza compromettere
gravemente la pubblica sicu-
rezza.

Quando in sul finire dell'
anno 1852 il Ministero stipu-
lava colla Società di Voltri,
quella convenzione che fu san-
cita colla legge del 29 febbrajo
1853, si sperava non lontano il
momento in cui venisse data
alla Stazione dello Stato a
Genova quell'ampliamento che
è assolutamente necessario,
e che si potesse quindi trovare
lo spazio sufficiente nel quale
la Società di Voltri potesse
stabilirvi d'accanto quella
propria Stazione, di cui l'Arti-
colo 4.^o del 7.^o capitolo di con-
cessione le faceva obbligo di
provvedersi. Ma le vicende
posteriori, non solamente furono
ritardare la suddetta amplia-
zione, ma per l'angustia
del sito a cui era ridotta la
Stazione provvisoria dello Stato,
condussero ad espropriare an-
che quel sito in cui era già stato
stabilito che si sarebbe collocata
quella della Società; la quale
in conseguenza, trovandosi



per fatto non proprio nella
impossibilità di adempiere
al sudd° obbligo impostole, sa-
rebbe pur giovo forza accendas-
se di profittare, più ampia-
mente di quanto portava l'atto
di concessione, dell'attuale
provvisoria Stazione di Genova.

Or se si riflette = che
estrema è l'angustia di ques-
ta Stazione, nella quale indi-
pendentemente dall'insuffi-
cienza delle sale d'aspetto, de-
gli uffizii, e dei locali attinen-
ti e dipendenti, non si pote
stendere che un binario per
l'arrivo dei convogli di viag-
giatori, uno per le partenze,
un terzo per deposito di vettu-
re, e tre per i vagoni a mes-
ci, tutti di assai breve es-
tensione, con tratte ancor più
meschini di binarii trasver-
sali = che per il servizio della
linea dello Stato partono già
fin d'ora da questa Staz°
12 convogli, ed altri dodici
arrivano ogni giorno = che
nei giorni di festa più, al-
tri convogli speciali si ag-
giungono ai precedenti
per il grande movimento
fra Pontedecimo e Genova.
= che i convogli di viaggia-

2

tori sono talvolta composti di un numero grandissimo di vagoni che di frequente avviene che si debbono mettere in corso convogli straordinari eziandò per le merci che non essendo su che un solo binario per gli arrivi, quando sopravviene un nuovo convoglio esso non può entrare in Stazione se l'antecedente non abbia deposti viaggiatori, bagagli, e merci, e non abbia retrocedendo, sprovata la via se, dico, si ponga mente a tutte queste circostanze, si potrà farsi facilmente un'idea delle difficoltà che si provano già sin d'ora nella Stazione di Genova per l'assoggeramento senza pericoli a tanto movimento.

Alte

E siamo adesso vicinissimi al momento in cui metterà capo alla stessa Stazione anche la ferrovia di Coltri; nè questa potrebbe con profitto della Società, e con quel pubblico vantaggio che vuol ottenersi, essere esercitata con un numero minore di 12 convogli giornalieri, ^{sei} ~~sei~~ cioè 6 andati e ^{sei} ~~sei~~ di ritorno, imperciocchè lo scopo quasi esclusivo di questa strada finché almeno

37

essa non riceva un maggior
sviluppo di linea. Né il mo-
vimento della popolazione
assai fitta in tutta la riviera
da Genova a Voltri, la quale
favorita dalla strada ferrata,
dall'amenità del paese, e dalla
opportunità che offre la sua
vicinanza a Genova, diventerà
quasi può dirsi una continua
borgata di questa grande
città commerciale. E sic-
come per adempire conve-
nientemente allo scopo con-
verrà spesso aggiungere altre
corse straordinarie alle 12,
corse giornaliere suddette.

Si riconoscerà dunque
di leggieri a quale istante
pericolo di collisioni si espor-
rebbero i convogli dell'una e
dell'altra delle due ferrovie, se
l'Amministrazione diverse
avessero ad ingerirsi dei loro
movimenti, per quanto or-
dini pur si dessero sudell'
una fosse all'altra subor-
dinata. Senza una assoluta
unità d'interessi, d'azione,
e di responsabilità, sarebbe
impossibile evitare infortu-
ni.

Ma se la necessità
di fondere in una ^{solà} ~~due~~



gestioni delle due ferrovie era
perio' riconosciuta anche dall'
Amministrazione dello Stato,
non ne veniva però che si
dovesse con questa fusione
portar aggravio incompeten-
te al Pubblico Erario; e
ciò potersi tanto più sicuro-
mente evitare, quanto che
la Società di Voltri oltre al-
l'equal interesse di garantire
la pubblica sicurezza, trovava
nella fusione il risparmio di
spese d'esercizio, che tornava qua-
si esclusivamente a suo bene-
ficio.

Dietro queste considerazio-
ni il Ministero, per avere una
base quanto più si potesse siu-
ra, onde trattare colla Società,
consultò innanzi tutto due In-
gegneri addetti all'esercizio
della ferrovia dello Stato, la cui
esperienza ed il cui zelo pel ser-
vizio pubblico meritano la mag-
giore di lui confidenza.

I risultamenti dei calcoli
istituiti dall'uno e dall'altro
di questi Ingegneri sono al-
quanto discordi tanto nella
valutazione delle spese quanto
e più ancora in quella dei
prodotti: E ciò deve recar
meraviglia quando si con-

25

consideri che non si tratta di calcoli da istituirsi con elementi sicuri e determinati; ma sibbene di presuntive valutazioni fondate sopra argomenti d'analogia, o sopra dati somministrati dall'attuale movimento; i quali dati sono soggetti a tutte le variazioni che l'attuazione di una strada ferrata produce, sempre nell'entità del movimento medesimo, in proporzioni assai diverse secondo la diversità delle circostanze locali. E se la valutazione fatta dall'uno dei predetti Ingegneri può sembrare che sia risultamenti troppo vantaggiosi al prodotto netto della ferrovia di cui si tratta, può per converso ritenersi che quella fatta dall'altro riduca questo prodotto a troppo scarsa misura.

Il Ministero s'attenne quindi alla medietà di questi calcoli; e in ciò fare stimò doversi anzi tutto escludere da essi ciò che si riferisce al pedaggio che la Società di Voltri sarebbe obbligata di pagare

2

allo Stato per il transito sul
tronco comune alle due ferro-
vie compreso fra la Stazione
di S. Pier d'Arena e quella
di Genova, per ciò che questo
pedaggio dovendo consistere
in una parte aliquota de-
terminata da perdersi sul
prodotto brutto effettivo del
sudd^o tronco, abbi doveva
stabilirsi come gli altri ele-
menti di calcolo sopra sem-
plici anticipate presunzioni.

Ciò premesso risulta
dalle relazioni delli due
Ingegneri predⁱ che il
prodotto brutto totale un-
no sarebbe secondo il
primo di L. 442,000,,
E secondo l'altro di " 390,000,,

E così in media L. 416,000,,

Quanto alle spese, il primo
dei detti Ingegneri le valu-
te in L. 204,398,,
E l'altro in " 221,134,,

E quindi mediamente L. 212,766,,

E qui si avvertirà che nel
calcolo di queste spese non
è tenuto alcun conto di inte-
ressi del capitale impie-
gato nell'acquisto di mate-
riale mobile, in quanto

D. S.

che la Società lo somministra
essa stessa congiuntamente.
E poiché quello di cui essa
si trova in possesso od ha in
commissione fu giudicato
insufficiente, la Società med
si obbliga a sopperire al
resto pagando all' Ammi-
nistrazione la somma
di L. 2,10,000, risultante
dalle stime fatte; con
che l'Amministrazione
medesima può regolare
le provviste secondo che
meglio le conviene per
supplire alla deficienza
del proprio materiale mo-
bile in quegli articoli in cui
per il cresciuto sviluppo
delle linee, il bisogno ne
fosse maggiore.

Prendendo per base i
suddi due medii valori,
le spese assorbirebbero il
cinquantun centesimo
del prodotto brutto, che è
quanto dire che l'Am-
ministrazione per com-
pensarsi dell' assunto
incarico di esercitare la
Strada dovrebbe ritenere
per se il cinquantun per
cento del rivolto prodotto
brutto.

Q

Ma siccome, nella supposizione che gli esercizi restassero separati, l'Amministrazione dello Stato, senza addossarsi alcun aggravio, riscuoterebbe il pedaggio sovraannunziato; così è evidente che ai stretti termini del Capitolato di concessione, uniti gli esercizi, la Società oltre al 54 per cento del totale prodotto brutto dovrebbe pagare allo Stato anche il 26 per cento del prodotto parziale fra Genova e S. Pier d'Arena.

Il Ministero però se nello stipulare la convenzione se egli ha l'onore di presentarla alla vostra approvazione, non ha creduto poter aderire a quelle più larghe, benchè invero non indiscrete domande, che la Società nelle non troppo prospere sue circostanze, gli veniva facendo, ha stimato tuttavia essere di tutta equità modificare alquanto la misura dei due contributi suddetti, riducendo al 50 per cento la quota di prodotto brutto da prelevarsi per compenso delle spese di esercizio, e al solo 10 per cento il pedaggio da Genova a S. Pier d'Arena come è

 50

stato concesso alla Società
di fune per i 13 filo-
-metri da Grufarello a Co-
-rino. Ed egli ha tanto
maggiore fiducia che si
può acconsentire a queste
riduzioni in quanto che esse
non restarono senza no tevoli
corrispettivi assicurati alla
Amministrazione dello Stato
coll' allargare in suo vantag-
-gio parecchie delle condizioni
del capitolato di concessione,
e coll' introdurre altre che la-
-sciano all'Amministrazione
med. la prospettiva di van-
-taggi maggiori.

Imperio che indipenden-
-tamente dal principale
vantaggio che colla conuen-
-trazione dei due servizi
si ottiene, di sottrarre il
servizio governativo ad una
complicazione che obblige-
-rebbe a raddoppiare le cure
e le ispezioni di vigilanza
con aggravio di spesa, senza
tuttavia poter mai garan-
-tarsi contro eventi sinistri,
si è conseguito un maggiore
profitto diretto pattendo
che il trasporto dei generi
di privata, che, a tenore
dell'atto di concessione dovb-

2
7

bero e essere trasportati a metà prezzo di tariffa, saranno esenti da ogni pagamento.

In secondo luogo la Società, in corrispondenza alla riserva che il governo s'era fatta nel Capitolato di concessione di riscattare la Strada dopo trent'anni di esercizio, avrebbe potuto per equa reciproca esigenza che la convenzione fosse limitata a trent'anni lasciandole dopo questo periodo il diritto di svicolarsene; e fu invece pattuito che la convenzione medesima fosse duratura per l'intero periodo della concessione, la qual cosa è evidentemente di notevole vantaggio all'Amministrazione, prima per la maggiore economia con cui le sarà dato di provvedere all'esercizio ed alla manutenzione della Strada, ed in secondo luogo perchè col procedere del tempo i prodotti di una Strada ferrata crescendo, l'Amministrazione si sottrae alla vicenda di essere spogliata dell'eser-

27

-cizio nel tempo appunto in cui esso lo riuscirebbe di maggiore profitto.

In terzo luogo essendosi stipulata una piena libertà pel governo di cedere l'esercizio della Strada ferrata da Genova a Voltri ad una altra Società a cui esso cedesse anche l'esercizio della ferrovia dello Stato, o gliene facesse la vendita, si è resa più facile e più vantaggiosa quando il previsto caso si verificasse la posizione del governo; mentre egli è pure certo che a quella Società che surrogasse lo Stato nella proprietà, ossia pur anche nel semplice esercizio della ferrovia nazionale, non sarebbe di lieve ostacolo il trovarsi costretto a subire la servitù di un servizio comune con quello di un'altra Società in uno dei tranchi più vitali della linea, o il dover venire a patti onerosi per evitarsene.

Sinalmente un vantaggio notevole si è procurato allo Stato, il quale ha



interesse di promuovere in generale lo sviluppo di tutte le sue linee di Strada ferrate, ed in particolare di quella da Genova a Voltri, la cui prolungazione lungo la riviera di Ponente sarebbe di un'utilità incontestabile, ma che per le gravi difficoltà che le oppone il terreno non si può lusingarsi di vedere attuata senza assicurarsi notevoli favori alla Società che ne assume l'impresa.

Se questo fine senza privare la Società di Voltri della preferenza accordatale per questa prolungazione dall'Art. 56 del Capitolato di concessione, si è nella convenzione attuale stipulato, che, ove la Società stessa non si trovasse in misura di profittare di questa accordata preferenza, essa non percepirebbe che il solo 25% del prodotto brutto derivante dal movimento sulla linea da Genova a Voltri delle persone e merci Dirette da un punto qualunque della prolungazione ad un punto della linea medesima.



viceversa. In questa guisa, conservato pur sempre alla Amministrazione che sostiene l'esercizio il corrispettivo del 50 per cento dell'intero prodotto brutto, lo Stato potrebbe ai favori da concedersi alla Società che eseguisse il detto prolungamento aggiungere quello del 25 per cento del maggiore prodotto che alla ferrovia di Voltri procura il prolungamento medesimo.

Che se a taluno potesse sembrare che questi vantaggi che si procurano all'Amministrazione non fossero un sufficiente corrispettivo alla lieve diminuzione della quota di prodotto brutto assegnata all'esercizio, o alla più notevole diminuzione del pedaggio, non si vorrà certo negare che la Società di Voltri non sia pure meritevole di qualche favore, quando si considerino le gravi condizioni in cui versa, non certamente per colpa propria, ma per circostanze sfavorevoli, imprevedute e affatto imprevedibili, che la colpirono.

Lasciando da parte



le triste condizioni del credito
pubblico sopravvenute dopo
fatta la concessione della
ferrovia, come quelle che
ebbero una sinistra influen-
za su tutte in generale le
Società Industriali, e pur
tuttavia della malaugurata
vicenda toccata alla Società
di Voltri, la quale dopo aver
stipulato un contratto per
l'esecuzione dei lavori con
una Impresa che sembrava
dover dare ogni garanzia
di solidità e di capacità, do-
vette dopo lunghe liti
sciogliere il contratto con
grave suo danno princi-
palmente per ritardato
compiimento dell'opera
e per conseguenti perdute
interessi dei capitali che
si andavano versando,
lasciando, dicevi, a parte
queste vicende, non si può
a meno di prendere in
giusta considerazione il
grande aumento di spesa
avvi la Società andò
incontro nel dare par-
ziale esecuzione alla
sua Impresa, quantunque
la perizia preventiva della
spesa medesima fosse

27 15

tale da far ritenere con buon
fondamento che essa dovesse
essere sufficiente a compiere
l'opera lodevolmente. Del che
si resterà facilmente convinto
quando si sappia che secondo le
primè previsioni si stimava l'im-
porto della linea alla raggua-
gliata spesa di L. 300^{fr.} per
Chilometro, quantunque sugli
11 Chilom. e mezzo di sua lon-
ghezza essa ~~non~~^{ne} percorresse più di
cinque e mezzo sopra terreni are-
nili, dei quali due e mezzo circa
affatto infruttiferi, che a tenore del-
la legge di concessione le veniva-
no dal Demanio conceduti gra-
tuitamente; e che malgrado ciò
la detta spesa ad opera e pro-
viste compiute ascenderà ad
oltre 340^{fr.} per Chilometro.

117
O C'è di questo gravissimo
onumento può involgarsi in
modo alcuno la Società, men-
tre esso derivò in qualche
parte da un maggior perfe-
zionamento dato alla linea
e ad alcune opere d'arte,
che ne assicurano anche a
prò dell'Amministrazione
una più economia
manutenzione ordinaria;
e nella parte principalis-
sima provette da esigenze



Caveglia

L

dei proprietari e dei comuni i quali, quantunque i più vantaggiati dalla ferrovia, fecero a gara, provando di una indiscrezione che oltrepassò, bisogna pur dirlo, ogni limite conosciuto in altre località in cui queste esigenze furono pure esorbitanti. E basti il dire che i compensi per espropriazioni, e le spese per risarcimento di recati o pretesi danni diretti od indiretti, che nelle primitive perizie erano stati largamente valutati in L. 388^{fr} e così in ragione di L. 37^{fr} circa per chilometro, affresero in massa ad oltre 900^{fr} lire, e toccheranno forse un milione a conti finiti; ossia raggiungeranno ragguagliatamente le L. 90^{fr} per chilometro, quantunque, come sopra dicevasi, la lineaorra per chilometri due e mezzo sopra arenili affatto infruttiferi, di guisa che la sudd. spesa di 900 e più mila lire debesi ripartire sopra soli 9, circa e si ragguaglia perciò

7.57

a. L. 100 mila e più per ogni
chilometro. Il quale resul-
tamento è invero assai deplora-
bile, non solo e non tanto
pel grave sconcerto portato nell'
economia della Società; quanto
pello sconcerto che può far
sorgere in chi si accinga ad
intraprendere linee di Strade
ferrate sul litorale di Genova;
e non tanto maggior fonda-
mento, in quanto che i com-
pensi furono assegnati in
gran parte per giudizio for-
male dei Tribunali compe-
tenti, in base di relazione di
periti giurati; e che se talvolta
furono largamente convenuti
fra la Società e la parte ins-
tante, lo furono per non subire
altri ancor più onerosi giudizi.

Queste vicende ed il pro-
cedere della Società la quale,
sia colla bontà dei lavori esegui-
ti, sia colla sua costante dis-
posizione a rispettare e promo-
vere i vantaggi delle località,
si dimostra mossa dal deside-
rio di compiere l'impresa
assunta in modo degno di

cauonio, piuttosto che dall'in-
tento di grossi guadagni,
avrebbero indotto il Ministero
a proporvi in suo favore par-
te più larghi, se le condizio-
ni attuali delle Finanze
lo comportassero; e lo confer-
mano nella fiducia che
vi piaccia almeno acconsentire
ai patti stipulati nella pre-
sente Convenzione, me-
diante i quali, mentre co-
me sopra si è dimostrato
viene garantito l'interesse
dell'Erario, si toglie una So-
cietà che merita per tanti
titoli d'essere protetta, dal
pericolo di veder gravemente
compromesso il suo avvenire.

Egli è con questa fiducia
che il Ministero vi presenta
o Signori, l'unito progetto
di Legge. E poiché, secondo
le vigenti regole di contabi-
lità l'intero prodotto della
Strada vuol essere versato
nelle casse della Regia Fi-
nanza, così nell'Art. 3.^o
della Legge medesima
si chiede l'assegno nel

D. 15

Bilancio 1856, di L. 208,000,,
che corrispondono alla metà
del prodotto brutto secondo
i medii risultati di cui si
è fatto cenno in principio:
e nell' Art: 4.^o si domanda
per i versamenti da farsi nella
cassa Sociale la somma
di L. 198,000 che corrisponde
all'altra metà, deduzione fatta
del pedaggio del 10 % sul
prodotto parziale da San
Pier d' Arena a Genova,
calcolato anch' esso sulla
medietà dei calcoli presun-
tivi. E finalmente nell'
Articolo 5.^o si propone lo
stanziamiento di L. 12 fm
per gli studi che dovranno
essere intrapresi dall' Am-
ministrazione nella linea
di Strada ferrata da
Vulturno sino a Savona.

Palombara

Stato
Progetto di Legge

Articolo 1.^{mo}

È approvata la convenzione stipulata il 31 Gennaio 1856 tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici rappresentanti lo Stato, e i Signori Marchese Domenico Serra, Senatore del Regno, Avvocato Paolo Farina, Deputato, e Cesare Parodi, ingegnere debitamente autorizzati dal Consiglio d'Amministrazione della Società anonima della Strada ferrata da Vottri a Genova, a tenere delle deliberazioni della Assemblea generale della Società medesima, per la cessione dell'esercizio della detta Strada al Governo, durante lo intero periodo della promettere ota concessione, e mediante la osservanza dei patti e delle condizioni nell'atto medesimo convenute

Articolo 2.^o

Tutti i prodotti dell'esercizio

Della strada ferrata, sovvenu-
nata saranno versati nelle
casse delle Regie Finanze
Articolo 3°

E autorizzata sul bilancio del
1856 dei Lavori pubblici la spesa
di Lire 208.000, per far fronte
alle spese di esercizio e di manu-
tenzione ordinarie della strada,
che restano a carico dell'Ammi-
nistrazione dello Stato, e questa
spesa sarà portata ripartita-
mente in aumento fra le di-
verse categorie riflettenti l'eser-
cizio delle altre linee nel me-
desimo bilancio comprese ai
Art. 28.30 e 31, nel modo dal
determinarsi con apposito Reale
Decreto

Articolo 4°

E parimenti autorizzata
la spesa di Lire 198.000 da
portarsi sul bilancio del 1856
in aggiunta alla categoria
32 del bilancio medesimo, per
versamento nella cassa della
Società della metà del prodotto,



brutto totale della linea) Dopo
deduzione del 10 per cento del
prodotto parziale del tracco da
San Pier d'Armenas a Genova)

Articolo 5°

Per l'adempimento dell'Arti-
colo 10° della convenzione appro-
vata all'Articolo 1° di questa
Legge, è fatto sul Bilancio del
1856 l'assegno di L. 12 mila
da portarsi in aumento della
Categoria 43:

Articolo 6°

I Ministri dei Lavori pub-
blici e delle Finanze sono
rispettivamente incaricati
per la parte che a ciascuno
concerne dell'esecuzione della
presente Legge

Convenzione

Tra le Finanze dello Stato rappresentate dal Sig. Conte Camillo di Cavour Ministro di Finanze Presidente del Consiglio de' Ministri ed il Sig. Comendatore Pietro Paleocapa Ministro de' Lavori Pubblici e la Società Anonima Concessionaria della Strada Ferrata da Genova a Voltri rappresentata dai Sigi. Marchese Domenico Serra, Cav. Paolo Fasina, Ingegnere Cesare Parodi, Presidente il primo, Consigliere il secondo, e Direttore il terzo di detta Società autorizzati dal Consiglio d'Amministrazione della Società stessa con verbale del 23 corrente mese nella quale convenzione edute all'Amministrazione dello Stato l'uso e i servizi della suddetta Strada ferrata pel tempo convenuto dal Capitolo unito alla legge 29 Gennaio 1853.

Art. 1°

La Società Concessionaria della Strada Ferrata da Genova a Voltri cede all'Amministrazione dello Stato l'uso e i servizi dell'intera linea stradale

000

concepita con Legge 29 Gennaio 1853, che la Società suddetta si obbliga di dare completa ed uniforme del progetto di detta Legge, compreso anche la linea telegrafica a tenore dell'Art. 68 del Capitolato annesso alla citata Legge.

Art. 2°

1. Per questa sezione si intendono compresi = il terreno tutto compreso il suolo stradale = quello dei piazzali delle Stazioni e perciò anche il terreno annesso a quella di Sestri = i casggiati delle Stazioni medesime = e le case cantoniere del terreno pure unito ad esse.

Il materiale fissa cioè rails, cascinette, traversine, curvi, gru idrauliche, scorbatoj e piattaforme.

Il materiale mobile consistente in

Art. 3 Locomotive

1. Pettora di prima classe
3. idem miste
6. idem di seconda classe
16. idem di terza classe
2. Vagoni a bagagli
2. Carri trucks per vetture e per trasporti di legname
- 18 Treni

Inoltre la Società dovrà pagare all'

Amministrazione la somma di L. 219.800, »
meta in Agosto e meta a Novembre 1856
da impiegarsi in materiali mobili come segue:

A. 1. Locomotiva

11. Vetture di 3.^o Classe

10. Pagoni coperti

2. Ferri.

Art. 3.^o

La Società dovrà ancora provvedere

A i mobili per le sale dei viaggiatori e per
gli Uffici della spedizione dei biglietti,
merci e bagagli, in tutte le stazioni, sullo
stesso sistema adottato dall'Amministrazione
sulla sua linea,

B gli attorni per la spedizione dei biglietti
e delle merci, custoditi in macchina a
stampare,

C gli utensili dell'officina di Colli e
quelli per la manutenzione dei binari,
e per le riparazioni lungo la strada, e per
la nota a parte istruita dal
Direttore Pacchi, e dall'Ingegnere

Capo Servizio della linea di Genova
segnata A annessa alla presente

D L'Amministrazione acquisterà dalla
Società tutto il materiale, i rail, cuscinetti
e aviglie, e traversine, nonché due vagoni

una gru idraulica ed una pompa, che le rimane disponibile dopo l'intero armamento della Stada.

Il prezzo di tale materiale è stabilito nella somma medesima pagata dalla Società nelle sue provviste, e che risulterà da contratti regolari; e ciò sempreché dalla visita che ne sarà fatta dagli Ingegneri dell'Amministrazione consti della buona qualità del materiale medesimo, ossia che esso abbia le condizioni prescritte dal Capitolato di concessione.

Questo prezzo sarà portato in diminuzione della somma di £ 219,800, che la Società deve pagare all'Armone a termini dell'articolo 2.^o.

B. Art. 4.

Dopo terminata la costruzione della strada e dei suoi accessori, compresa la linea telegrafica, e dopo compiuto il mobiglio delle stazioni e delle officine e dopo fatte le provviste di cui in detta nota, si procederà alla collaudazione di cui all'Art. 31 del Capitolato annesso alla legge di concessione, ed alle testimoniali di Stato del corpo stradale, dei fabbricati, del materiale fisso e mobile, degli arredi delle stazioni e degli

Ufficii per viaggiatori e per merci.

Provandosi la strada in istato di perfetta viabilità e provvista di tutti gli oggetti necessari all'esercizio, l'Amministrazione la riceverà spendola al pubblico esercizio fra otto giorni dopo la collaudazione; In caso contrario la Società dovrà eseguire tutte le opere e le provviste che fossero dal Collaudatore trovate necessarie, e non si intraprenderà l'esercizio se non dopo compiute tali opere e provviste.

Art. 5.

Art. 5.

Questa cessione è continuativa per tutto il tempo della concessione fatta alla Società colla citata legge; ed è fatta mediante i seguenti corrispettivi:

- a La Società cede all'Amministrazione i 50/100^{mi} sul prodotto brutto dell'esercizio della strada per trasporto dei viaggiatori, dei loro bagagli e delle merci.
- b I prodotti del suolo stradale e dei suoi annessi, non che dei fabbricati, restano devoluti interamente all'Amministrazione.
- c Essa pagherà inoltre all'Amministrazione un pedaggio del 10 per cento del prodotto brutto sul tronco di Strada ferrata compreso fra Sampierdarena e Genova.

d Epso resta obbligata al pagamento delle imposte di ogni specie sul suolo stradale e sui casggiati stabilite o che si stabiliranno in forza di legge.

e Tutte le spese di manutenzione tanto del corpo stradale, della massicciata, scarpe, fossi e siepi; come altresì delle opere d'arte e fabbriche delle stazioni; e finalmente del materiale fisso e mobile di qualunque specie saranno a carico dell'Amministrazione.

I danni però che fossero in qualunque tempo ragionati alla strada ferrata, ed alle opere d'arte e fabbriche qualunque ad epso attinenti; da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero le inondazioni dei torrenti, gli incagarsi, e i terremoti, le tempeste di mare, e gli incendi nelle stazioni, saranno a carico della Società. — L'Amministrazione dello Stato però provvederà Ella stessa alla riparazione di questi danni, e giustificazione le spese mediante testimoniali di stato, e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importo sulla parte del prodotto brutto che è devoluta alla Società.

f L'Amministrazione riscuote l'intero prodotto brutto della strada, e deduzione

00

il 50 per cento di questo totale prodotto ed inoltre il dieci per cento del prodotto brutto speciale del tronco da Sampierdarena a Genova, versa trimestralmente nelle casse della Società la rimanenza del prodotto brutto, sulla quale però nei casi eventuali di danni prodotti da forza maggiore, ritorna ancora le spese incontrate per ripararli come è stabilito alla lettera e.

Art. 6.

L'Amministrazione dello stato provvederà all'esercizio della strada con almeno sei convogli giornalieri d'andata e sei di ritorno per servizio dei viaggiatori, distribuiti però in modo che nella giornata una sola locomotiva in azione possa fare le sei corse, eccettuati i casi di convogli straordinari, che richiedano l'impiego di due locomotive contemporanee.

Al servizio delle merci si provvederà promiscuamente cogli stessi convogli dei viaggiatori, eccettuato il caso che il crescente movimento delle merci richieda nell'interesse reciproco di attivare o periodicamente o per a tempo convogli speciali a piena velocità.

Art. 7.

La tariffa dei trasporti tanto dei viaggiatori

Giani Gaudenzi

-giatori che delle merci sarà quella che si
troverà in vigore sulla linea dello Stato;
potrà però di consenso comune delle parti
essere variata a seconda delle convenienze,
e delle circostanze.

L'Amministrazione potrà inoltre
col consenso del Delegato della Società
fare convenzioni particolari e temporanee
per trasporto di merci con ribasso della
tariffa, quando se ne rinuncia la conve-
nienza, o per la quantità di merci da
trasportarsi; o per ritardi di materiale vuoto,
o per altre consimili circostanze.

È derogato all'ultimo allinea dell'
Articolo 48 del Capitolo 1°; stabilendosi
che non sarà dovuta alcuna tassa alla
Società per trasporto di sali e tabacchi
ed altri generi di privativa.

Art. 8°

La Società sarà rappresentata presso l'
Amministrazione da uno o più Delegati
che saranno incaricati di vegliare agli
interessi della medesima, e di procurarne
il maggiore incremento possibile. — Sarà
ai medesimi Delegati concesso un biglietto di favore.

Art. 9°

Dovrà la Società tenere rilevata l'Am-

ministerazione in qualunque tempo da ogni
domanda fatta dai Cessi, di compensi
per occupazioni di fondi, indennità, o
dritti di qualunque specie derivanti dalla
costruzione della strada.

Art. 10.

Il Governo farà procedere agli studi, per il
prolungamento della strada sino a Savona
e quando tale tratta fosse costruita ed
espletata dal Governo, o ne fosse fatta
concessione ad un'altra Società, in tal
caso sul prodotto brutto per viaggiatori
e stanzieri provenienti o destinati oltre
Velletri, non saranno corrisposti alla
Società che è soli 25,000⁰⁰ di tale
prodotto per la percorrenza sulla sua
strada da Genova a Velletri e viceversa.

Quando poi il prolungamento fosse fatto
dalla stessa Società, a cui resta conservata la pre-
fazione accordatale dall'Art. 6 del Capitolo
di concessione, il Governo stabilirà con ogni
nuove condizioni per tutta la strada da
Genova a Savona.

La stessa condizione si applicherà al
caso che il prolungamento della strada
ferata si eseguisse anche oltre Savona.

Art. 11.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere

in qualunque tempo l'esercizio della Strada creata
da Volta a Genova ad un'altra Strada a cui
cadesse pure l'esercizio e a cui verrebbe la sua strada
sostituita da Genova ad Alessandria ed altre.

In tal caso però si ^{sempre} manterranno fermi per
la Strada di Volta, sotto la garanzia del
Governo, i patti e condizioni stipulati nella
presente convenzione.

Art. 12°

Il regolamento annesso alla legge 29 Gennaio 1853
resta in vigore in tutto ciò a cui non si è
derogato colla presente convenzione.

Art. 13°

La presente convenzione non sarà esecuta se
non sia approvata per Legge.

Corona il 31 Gennaio 1856

Fatta in tre esemplari per doppio originale, e dalle
parti contraenti come sopra sottoscritte

Firmate all' originale

}	C. Cavona
	Palocava
	T.° Toma
	P.° Fucina
	C. Parodi

Per copia conforme all' originale

Il Direttore Capo di Divisione
al Ministero dei Lavori Pubblici
Pauzan

*Nota degli Attrezzi ed Utensili che
la Società della Ferrovia di Voltri dovrà
consegnare all'Amministrazione delle Strade
Ferrate dello Stato per l'Esercizio della
Ferrovia da Genova a Voltri.*

Attrezzi ed Utensili per i Cantonieri e le Guardie

	<i>Martelli in ferro colla punta</i>	<i>N.°</i>	<i>20.</i>
	<i>Alape idem</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Picchi di ferro</i>	<i>"</i>	<i>24.</i>
	<i>Badili quadrati</i>	<i>"</i>	<i>38.</i>
	<i>Palanche di ferro</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Palanchini idem</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Spivelli di legno</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>idem ad acqua</i>	<i>"</i>	<i>1.</i>
	<i>Canne trimatrici paja</i>	<i>"</i>	<i>1.</i>
	<i>Palme con piede a doppia testa</i>	<i>"</i>	<i>4.</i>
	<i>Spago o lignola - Centogrammi</i>	<i>"</i>	<i>2.</i>
	<i>Caminole a mano</i>	<i>"</i>	<i>12.</i>
	<i>Suochi a scorbica</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Unghe in ferro</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Calcei</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Chiovette per l'intervallo fra le mutaje</i>	<i>"</i>	<i>12.</i>
	<i>Braspe</i>	<i>"</i>	<i>6.</i>
	<i>Ventole</i>	<i>"</i>	<i>60.</i>
	<i>Scoppe di legno</i>	<i>"</i>	<i>36.</i>

Cammi di chiamata	30.
Bardore con astuccio di cuojo piu segnale sportamento	30.
Orciuoli di lotta della capacita di mezzo litro	20.
idem di dieci litri	2.
Santone a segnali	30.
id. a globo	4.
Cestini per raccogliere il coke	20.
Recupero in terra per l'oro della capacita di litro 25.	1.
Segnati a disco completi	4.

Attrezzi ed Utensili per la Rimessa delle Locomotive

Carra per sollevare le locomotive	N.° 1.
Banchi da limatore	3.
Banco da falegname	1.
Morse da banco piu limatori	4.
Morsa da Falegname	1.
Morsetti a mano	2.
Fucina ad un fuoco con mantice	1.
Morsa da fucina	1.
Mantelli da fucina sportati	6.
Canagli da fucina sportati	6.
Stampi da fucina	6.
Compasso da fucina	1.
Incidine con ceppo	1.
Ruota da accetino	1.

Martello da banco in ferro	N.º 8.
idem di rame	" 2.
idem di piombo	" 2.
Squadre in ferro di diverse grandezze	" 12.
Compassi da limatore idem	" 12.
Scolpelli in acciaio per limatori	" 30.
Un assortimento d'utensili per un falegname.	
Martinetto a doppio movimento orizzontale e verticale	" 3.
Pompa per lavare le caldaie delle locomotive	" 1.

Esorcio 31 Gennaio 1856.

Sottoscritto all'originale {
 Ing.^{re} C. Paschi
 Ing.^{re} G. Poma

Per copia conforme all'originale
 Il Direttore Capo di Divisione
 al Ministero dei Lavori Pubblici
 Paschi

Copia della

~~Elenco dei documenti depositati alla Camera
 Dei Deputati ~~relativi al progetto di legge~~
 per l'approvazione di una convenzione colla
 Società di Vottri, con cui viene fatta la cessione
 dell'esercizio di essa Strada all'Amministrazione
 Dello Stato.~~

1. ~~Decreto Reale con cui il Ministero Dei Lavori
pubblici incaricò di preparare il detto progetto
di legge.~~
 2. ~~Il progetto di legge.~~
 3. ~~Relazione del Ministero sul detto progetto.~~
 4. ~~Copie della convenzione 31 Gennaio 1856.~~
 5. ~~Nota di attribuzioni d'utenza che devono dalla
Società consegnarsi all'Amministrazione (Allegato A della convenzione)~~
 1. ~~6. Estratto del verbale d'adunanza generale degli Azionisti
del 17 Gennaio 1856.~~
 2. ~~7. Bolle di Azioni 25 Gennaio suddetto~~
 3. ~~8. Piano della ferrovia~~
 4. ~~9. Relazione dell'ingegnere Rea 18 Ottobre 1855~~
 5. ~~10. Dati statistici annui alla detta relazione.~~
 6. ~~11. Relazione Grandi 3 Novembre 1855~~
- Dal Ministero Dei Lavori pubblici
 Napoli li Febbrajo 1856.
 Il Direttore Capo di Divisione
 L. ...