

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

I nostri Ministri Supretarici di Stato delle Finanze e dei lavori pubblici sono autorizzati a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge portante apertura di un concorso per la concessione di una strada ferrata che dal Faro vada a raggiungere il confine degli Stati Estensi, e sono a vicenda incaricati di sostenere la discussione

Corino 23 marzo 1857

Vittorio Emanuele

Calvez

N^o 611.

197

Progetto di Legge

*presentato dal Ministero di
Lavori Pubb. (Politec. cap.)*

alla Camera di 26 maggio 1857
*Concorso per la costruzione
della strada ferrata del Varesino
confine modanese.*

Articolo 1^o

Il Governo è autorizzato ad aprire un concorso per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del Littorale Ligure, dal Vareso confine di Francia sino alla Germinuola confine col Ducato di Modena, in base del programma-capitolato che sarà unito a questa legge.

Articolo 2^o

Scoperto il termine utile per il concorso, il Governo stipulerà la formale definitiva concezione, in base del Capitolato suddetto, con chi avrà presentato al concorso l'offerta più vantaggiosa.

articolo 3°

In caso che spirasse il tempo
accordato al concorso senza
che si presentassero offerenti,
ovvero se i progetti e le
offerte presentate non fossero
accettabili a termini del
programma - Capitolato, il
governo farà alla Società
Ligure-Orientale, costituita
con atto approvato dal Decreto
Reale 11. Gennaio 1857,
ove questa persista nella sua
domanda, la concessione del
tronco di ferrovia da Genova
a Camogli con facoltà di
prolungarlo sino a Sestri di
Levante a termini del Capitolato
d'oneri in data 8 Febbraio 1857
che era già stato inteso fra il
governo e la Compagnia medesima
e colla preferenza e riserva

R

3

18

nello stesso Capitolato contenute per la prolungazione della ferrovia sino al confine Modenese.

Articolo 1.^o

Nel suddetto caso che il concorso per tutta la ferrovia Litorale dal confine di Francia a quello del Ducato di Modena s'ada deserto, il Governo è autorizzato a stipulare una definitiva concessione per la linea del Litorale disponente dal Varo a Voltri con una Compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formolate nel programma - Capitolato approvato colla presente legge.

Il Governo stesso è anche autorizzato a fare una simile concessione per la linea

del Littorale di Levante da
Genova al confine Modenese,
ferma la preferenza a patti
eguali della Società Sigure Orientale,
che si rivotituisse a termini di
legge per assumere l'impresa
dell'intera linea medesima da
Genova al confine Modenese

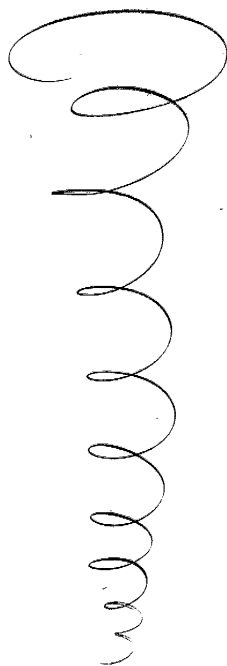
Art. 5

Il Ministro Segretario di Stato
dei Lavori pubblici e delle
Finanze sono incaricati della
esecuzione della presente legge

Programma - Capitolato per concorso alla concessione della ferrovia dal Sitorale.

Indice dei Capi

- Capo - I Soggetto della concessione.
- Capo - II Tracciato, pendenze, collocamento delle Stazioni
e case cantoniere.
- " III. Norme per la costruzione del corpo stradale, delle
opere d'arte e dei fabbricati.
- " IV. Massiccio, ornamento e materiale fisso
- " V. Materiale mobile e telegrafo.
- " VI. Norme per la manutenzione della strada ferrata
e pel suo esercizio.
- " VII. Privilegi e tariffe
- " VIII. Obblighi ed oneri speciali della impresa
- " IX. Favori speciali concessi dall'impresa.
- " X. Collaudo, compartecipazione di utili, facoltà
di riscattare la strada e sua reversione allo Stato.
- " XI. Casi di penalità e di decadenza e procedimento
relativo
- " XII. Disposizioni generali e relative al personale
- " XIII. Norme da osservarsi nel concorso all'impresa



Capitolato per base di concorso che si apre
per la concessione della linea di strada ferrata
del litorale, dal confine Francese al Faro sino
al confine col Ducato di Modena alla Parmignola

Capo I.

Soggetto della concessione

Articolo 1°

Il soggetto della concessione, per
la quale si apre il concorso in base
del presente Capitolato, è la costruzione
e l'esercizio, fatto a tutte spese, rischio
e pericolo della Compagnia, che ne
assumerà l'impresa, di una linea
continua di strada ferrata dal Faro,
confine sulla Francia, alla Parmignola,
confine col Ducato di Modena.

Articolo 2°

Per la linea da Mirra a Savona
deve esserè dai concorrenti redatto un
regolare progetto, (che soddisfaccia alle
condizioni tecniche che vengono prescritte
nel seguito del presente Capitolato.

Articolo 3°

Da Savona a Nottoli la Compagnia,
a cui sarà aggiudicata la concessione
deve costruire la strada ferrata
sul progetto, che è stato eseguito dalla
Amministrazione dello Stato, e che
le sarà consegnato dietro pagamento

Se i convenuti volgono prendere cognizione di questo progetto ne sarà data loro subito al direttore dei Lavori pubblici.

Articolo 4°

Finché non sia spedito il tronco di ferrovia che dovrà attraversare la città di Genova per congiungere in una linea continua le linee delle due rive di Levante e di Ponente, il Governo confermerà l'opinione della ferrovia da Genova a Nervi, e la Compagnia a percorrerla (gratta) diretta e il tronco della ferrovia dello Stato da San Pier D'Orta a Genova col privilegio che viene accordato a tenore del 4° articolo dell'articolo 10° della convenzione stipulata tra il Governo e la ridetta Società di Nervi ed approvata con legge 24. Marzo 1846.

Compiuto il detto tronco attraverso la città di Genova si determineranno le condizioni sotto le quali la Compagnia afferrerà tutte l'opinioni da Nervi a Genova, o quelle sotto le quali se verrà soltanto autorizzato il trasporto sul detto tronco da Nervi a Genova, fermo in ogni caso i diritti della Società di Nervi, ed il pagamento allo Stato del pedaggio da San Pier D'Orta a Genova.

delle spese sostituite dall'Amministrazione medesima.

Articolo 4°

~~La Società di Genova ha la concessione per un anno la strada ferrata della Società di Nervi dal tronco della ferrovia dello Stato da San Pier D'Orta a Genova col privilegio che le viene accordato con la legge 24. Marzo 1846.~~
~~Un articolo 10° della convenzione stipulata fra il Governo e la Società di Nervi e approvata con legge 24. Marzo 1846.~~

Articolo 5°

Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riva di Levante e di quella di Ponente, non potendosi definire né la traccia, né le opere necessarie per la sua esecuzione, finché non sia previamente stabilita il piano del Porto da eseguirsi nella città di Genova ed i lavori occorrenti per mettere in relazione il Porto medesimo e gli altri scali del porto sulla strada ferrata, sarà fatta riserva alla Compagnia che ottiene la concessione di prendere il piano relativo a detto tronco, quando le suddette condizioni del Porto e degli altri scali del porto sieno definitivamente determinate, e frattanto potrà compiere ed operare la linea da Nervi a Genova, vale a dire delle stazioni dello Stato in piazza

del Principe o dell'Acquaverde), ed
in presenza di carissimo a quelle
condizioni e colla retribuzione
di quei camuffi che verranno sta-
biliti nell'atto di concessione, preu-
dendo per base la proporzione fra
i prodotti della linea dello Stato,
e quelli della linea sociale

Per l'esercizio poi del ramo di
strada ferrata sovrante sulla riviera
di Levante, dovrà la Compagnia
nel suaccennato intervallo di tempo
stabilire una stazione provvisoria
sulla destra del Principe dietro
la cinta della città di Genova.

Articolo 6°

Per questo stesso ramo di ferrovia
pericolante la riviera di Levante,
la Compagnia, cui sarà fatta la concessione
in base del presente Capitolo, sarà
obbligata ad acquistare il progetto
per il tracciato da Genova a Carmogli e
Sottoli di Levante, stato formato dalla
Società Ligure Orientale legalmente
costituita in forza di Decreto Reale
14 Gennaio 1857, e già approvato,
per un prezzo da determinarsi di buon
accordo fra le due Società, o in caso
disenso a giudizio di jurati nominati dal
Governo.

La Compagnia concessionaria potrà
eseguire l'indicato tracciato di ferrovia
in base del progetto medesimo, obbligan-
dosi però a quelle preferizioni che alla
sua esecuzione erano state poste



dal Ministero) in relazione ai pareri
del Consiglio Speciale delle Strade
ferrate.

In caso poi che la Compagnia
concessionaria si proponesse di esegui-
re l'indicato tronco di Strada ferrata
sopra un tracciato diverso e tale
che fosse riconosciuto migliore
nei riguardi di pubblica utilità,
la Società medesima presenterà
all'approvazione del Governo il
relativo nuovo progetto in un termine
da stabilirsi.

Articolo 7.º

Da Sestri di Levante a Savona
dovrà essere presentata un concreto
progetto ^{di massima} (formato in relazione alle
prescrizioni formulate nel seguito di
questo Capitolato.

Articolo 8.º

È convenuto sono dispensati di
presentare al concorso il progetto
del breve tronco di ferrata da Nizza
al Varo non potendo esso concretarsi,
se non quando, dietro le intelligenze
che si prenderanno fra il Governo di
Sua Maestà il Re ed il Governo
Imperiale di Francia, sarà determi-
nato il punto, nel quale dovrà venire
costruito il ponte sul detto fiume

Articolo 9.º

Saranno i concorrenti egualmente
obbligati dalla presentazione del
progetto del tratto di ferrata da

3

Lavora al confine col Ducato di Modena, del quale non può determinarsi il preciso tracciato, finché i due Governi non abbiano concertato il preciso precetto in cui dovrà farsi la congiunzione della Strada ferrata Sarda con quella del Ducato suddetto

~~Articolo 10°~~

~~Il Governo di Sua Maestà farà i suoi buoni uffici verso il Governo Imperiale di Francia onde procurare che sia determinata quanto più presto è possibile il punto in cui il tronco di Strada ferrata da Roma al Faro si congiungerà colle Strade ferrate Francesi.~~
~~Il King's ufficii farà verso il Governo Ducato di Modena per determinare il punto di congiunzione al confine della Parmigiana~~

Articolo 10°
Il Governo di Sua Maestà farà i suoi buoni uffici verso il Governo Imperiale di Francia onde procurare che sia determinata quanto più presto è possibile il punto in cui il tronco di Strada ferrata da Roma al Faro si congiungerà colle Strade ferrate Francesi.
Il King's ufficii farà verso il Governo Ducato di Modena per determinare il punto di congiunzione al confine della Parmigiana

Capo II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle Stazioni e case cantoniere

Articolo 11°

La Strada ferrata essendo col suo generale sviluppo il litorale Ligure

[Handwritten flourish]

occidentali) ed orientali, d'acqua, per
quanto le condizioni di sito lo con-
sentono toccare o avvicinarsi ~~quanto~~
~~miglia di più~~ alle seguenti città
e borgate - Mirva, Kallitruca,
Mistone, Ventimiglia, Sanremo,
Oneglia, Albriga, Loano, Savona,
Narone, Alassio, Voltri, dove
si congiungerà coll'epistola strada
ferata, Genova, Nervi, Neco o
Camogli, Rapallo o Santa Marghe-
rita, Chiavari, Setti di Sevanio,
Sevanio, Spezia e Savona.

Essa dovrà inoltre avvicinarsi
per quanto più sempre il consentano
le difficoltà del terreno agli altri
più importanti e più industriali
centri di popolazione, ed offrire un
facile accesso tanto ai porti princi-
pali delle due riviere, quanto alle
strade ordinarie che secondarie
delle comuni degli Appennini Soc-
come sull'una o sull'altra delle
due riviere medesime.

Articolo 12.

Per ciò che riguarda i tratti della
strada ferata, che corrono lungo
la spiaggia, la Compagnia dovrà
sottostare a quelle condizioni che le
saranno imposte per rispetto alla
navigazione ed allo esercizio delle
arti marittime.

Articolo 13.

Nei tratti di ferrovia sulla destra

del Bisogno che attraverserà le
fortificazioni per entrare nella
Città di Genova, la Compagnia
deve pure appoggiarsi alle con-
dizioni che faranno preferite dal
Ministero della Guerra per riguardi
della difesa della Piazza ed altri
rispetti del servizio militare.

Articolo 14.

Qualunque sia il tracciato, che a
termini dell'Articolo 6.º la Compagnia,
che rimarrà concessionaria, intenderà
seguire da Genova per Camogli a
Città di Savona, si stabilirà pure
fuori d'aria che da Camogli a Santa
Margherita la strada ferrata dovrà
andare direttamente in Galleria
sotto il monte della Pigna, anziché
girare intorno al promontorio di Portofino.

Articolo 15 *

Se a facilitare lo stabilimento della
ferrovia occorresse in alcuni tratti
occupare il Quartiere destinato al servizio
delle guardie di Finanza, il Governo
potrà consentirvi, ma la Compagnia
deve accordare alle guardie tutte le
bastantemente comode e sicuro passaggio
sopra le banchine al di fuori dell'ar-
rampamento del binario.

Articolo 16.

Le pendenze dominanti in tutta
la linea non eccederanno il dieci per
mille.

Un quei siti però, nei quali l'altitudine

* Se in qualche tratto del tracciato
potesse convenire alla Compagnia d'occupare tutta
o parte della strada ordinaria ordinaria, il
Governo potrà autorizzarla, a condizione però
che sia ristabilita la strada ordinaria medesima
con una larghezza non minore di Metri 9,50,
e che qualora lo esiga la sicurezza pubblica,
le due vie vengano separate da muri di
una altezza conveniente.

Se a facilitare

del fuoco impieghero assolutamente,
o permetterlo solo nei casi eccezionali,
contenendoli dentro questo limite, Saran-
no tollerate qualunque sino al quattro
dieci per mille).

I tratti corrispondenti alle
Stazioni, nei quali si fanno le
manovre necessarie al servizio delle
Stazioni medesime dovranno essere
proporzionalmente organizzati, e in
nessun caso la loro pendenza
potra' eccedere il limite del tre
per mille).

Articolo 17.

Le curve nella generalita' dovranno
aver un raggio che non sta al di sotto
di metri quattrocento cinquanta.

Saranno pero' tollerate curve sino ad un
minimo raggio di metri trecento, ovunque
troppo gravi difficoltà si oppongano a
soprappassare questo limite.

I tratti di strada tracciati in curva
di non maggior raggio di Metri quattro-
cento dovranno essere orientati.

Dove due o piu' tratti curvi tracciati
con raggio non maggiore di quattro-
cento cinquanta metri si succedano
l'uno all'altro, essi non potranno
congiungersi immediatamente coste-
tando uno o piu' flepsi contrarii, ma
dovranno essere separati da un
tratto rettilineo di ferrovia, che
non abbia minore lunghezza di
metri ventiz.

24
Articolo 18.

Il tracciato della linea che faranno a suo tempo riportate sui piani parcellari, anche dopo approvati definitivamente dal Ministero dei Lavori pubblici, potranno, nell'atto che si riportano sul terreno per passare alla esecuzione dei lavori, essere modificati previo consenso del Ministero medesimo, purché queste modificazioni non rechino un difetto maggiore di duecento metri dall'una o dall'altra parte della traccia primitiva, e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima esistessero nel terreno rispettivo.

Potranno parimenti essere ammessi cambiamenti parziali nella traccia primitiva, purché non facciano che la pendenza ecceda i limiti opportuni, e non peggiorino la condizione dei passaggi, che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

Articolo 19.

Le Stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengono scelte e al servizio di quali sono destinate.

Di prima classe saranno almeno tre di Genova, Mirza e Savona.

Di seconda classe almeno le stazioni di San Marino, Cesepia, Albemarle, Chiavari, Spina e Sarnano

Di terza classe almeno le ~~stazioni~~ otto, di Montemare, di Montemaggiore, Soano, Varanese, Merli, Mevo, Rapallo, Setti di Serrate

Tutte le altre potranno essere stazioni di quarta classe, oppure semplici fermate.

La stazione di seconda classe di Cesepia sarà collocata in guisa che possa convenientemente prestarsi anche al servizio di Porto Maurizio.

Quella di terza classe a Mevo o a Camogli sarà pure collocata in guisa che possa convenientemente ad ambidue questi siti.

E quella di Rapallo od Antea Margherita si collocherà pure in luogo opportuno per servizio dell'una e dell'altra località.

Articolo 20.

Quantunque restino sospesi fino ai comenti da prendersi nei Governi di Francia e di Modena a termini degli Articoli 8 e 9 i tracciati dei due tronchi di ferrovia da Mevo al Varo e da Sarnano alla Parmigiana, si dichiara fin d'ora che le stazioni delle due nominate città dovranno essere collocate in guisa che si prestino nel modo più opportuno al prolungamento della strada ferrata fino al rispettivo confine.

Articolo 21.

Le case contigue non potranno essere a minore distanza di metri mille duecento l'una dall'altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigere, all'atto di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero, o quell'aggiunta di caselli di guardia, di cui per la pubblica sicurezza sarà riconosciuto il bisogno, avendo principalmente riguardo alle ristrettezze delle quali può essere condotto il tracciato della ferrovia.

Capo III.

Norme per la costituzione del
Corpo Stradale, delle opere d'arte
e dei fabbricati.

Articolo 22.

La strada potrà essere costruita ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di rotaie, e ad doppiamente però che saranno riconosciuti necessari, specialmente nelle stazioni, dove i binarii medesimi verranno moltiplicati e sviluppati secondo che lo esige il servizio, sicuro e completo servizio di esse stazioni tanto per viaggiatori, come per le merci.

Articolo 23.

È fatta facoltà alla Compagnia

Di adottare nei vari tratti della strada il sistema della mafficiata incastrata tra banchine, o quello della mafficiata libera, secondo le diverse circostanze di sito che rendano più opportuno l'uno che l'altro sistema. Nel primo caso la larghezza superiore della strada compresa le banchine non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del primo su cui viene impiantata la mafficiata, non potrà essere minore di metri cinque centimetri cinquantesimi.

Articolo 24.

Le scarghe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo per uno nei rialti; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno. Dove però la natura delle terre, o la natura delle falde dei rialti, o la profondità delle trincee richiedessero una scarga maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurare.

Articolo 25.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale stabilita all'articolo 23, vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un foggetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

Articolo 26.
Sara' munita di muraletto di foggia la
strada fuori dalle trincee, dovunque
la fede della massicciata si elevi
meno di centimetri 50 sopra il
terreno sottostante.

Articolo 27.
I ponti e viadotti dovranno essere
di struttura murale o di ferro,
ovvero in parte dell'uno in parte
dell'altro di questi due materiali.

Articolo 28.
La luce netta dei ponti e l'attorno
degli archi e delle travate al di sopra
delle acque saranno determinate in
modo che il fiume non possa rendersi
piu' pericoloso ai terreni limitrofi
di quello che era nello stato antecedente.
La compagnia dovrà perciò pra-
ticare le opere necessarie per conseguire
questo scopo, e per difendere la strada
ferrata ed assicurare il libero defluire
delle acque sotto il ponte in ogni
stato del fiume.

Articolo 29.
L'attorno alla chiave di viadotti e
cavalavia sopra il piano della strada
ordinaria, se questa passa sotto la strada
ferrata, non potrà essere minore di metri
quattro centimetri cinquanta. Se la
strada ferrata passa sotto la strada ordi-
naria, l'attorno della chiave del voto, o
quella del palo orizzontale sopra i rampi
non potrà essere minore di metri quattro
centimetri cinquanta.

Articolo 30.

La larghezza della ferrovia fra le faccie interne dei parapetti dei ponti, dei viadotti e dei cavalcavia non potrà essere minore di metri quattro centimetri cinquanta.

Articolo 31.

La larghezza dei sottovia così quali una strada ordinaria passa sotto la ferrovia non potrà essere minore di metri sette per le strade nazionali, di metri sei per le strade provinciali, e per le comunali e confortati di metri cinque o di metri quattro, secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servono.

Articolo 32.

La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro centimetri cinquanta fra le faccie interne delle loro pareti verticali, sopprimendo le cunette laterali, purché si provveda allo scolo delle acque nel modo che farà l'abitato all'atto d'approvazione del loro piano esecutivo.

Le gallerie dovranno essere rivestite in buona muratura, ovunque la Amministrazione Superiore ne riconosca il bisogno, sia a ragione della cattiva ed inestabile natura della roccia in cui sono aperte, sia per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovraincombente al cielo della galleria.

111
Nei punti loro dovranno praticarsi
in proporzione della loro lunghezza
quelle nicchie che saranno giudicate
necessarie per la sicurezza dei cantoni
e guardiani;

Articolo 33.

Nella continuità delle comunica-
zioni laterali ordinarie saranno
concessi passaggi a livello i quali
dovranno essere muniti di cancelli,
di semplici barricade, o di catene di
ferro (fra solidi pilastri di pietra
e assicurati con elia ^{forte} secondo
l'importanza della strada a cui
servono.

Per le strade nazionali la lar-
ghezza libera del varco non potrà
essere minore di metri sette.

Per le strade provinciali non
sarà minore di metri sei.

Per le strade comunali o comunitarie
potrà variare dai cinque ai quattro
metri secondo la importanza delle
comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti come
quelli della strada ferrata da Torino
a Novara.

Nei punti generali saranno segna-
ti i punti in cui intende collocare
questi passaggi a livello e indicare
il modo di edificarli.

Articolo 34.

Nei siti in cui la superficie naturale
del terreno od il piano delle strade ordinarie

[Decorative flourish]

interferente hanno, rispetto alla strada
ferrata, una differenza di livello
più o meno grande, ma non suffi-
ciente perché esungano praticarvi
dei sottavia o dei cavalcavia, si
dara' ceppo ai passaggi a livello,
mediante rampe più o meno dolci
secondo la importanza delle strade
edificanti.

Le parti rialzate o abbassate
di tali strade saranno consolidate
con massicciata di buoni materiali
in relazione allo stato dei tronchi
continuativi delle strade medesime.

Articolo 35.

I passaggi a livello dovranno essere
opposti da guardie, e perciò presso
a quelli a cui la vedetta ordinaria
della strada ferrata non consente di
rendere il servizio comune, e la cap-
contornia non possa supplire anche
come capello di guardia, si dovranno
erigere opposte caselli ed applicarvi
guardie opposte.

Articolo 36.

Nei siti in cui la differenza fra i
livelli rispettivi della strada ferrata
e di una strada ordinaria sia tale,
che consente di poter con una moder-
ta spesa procurare la traversata con
cavalcavia o sottavia, questo modo di
attraversamento dovrà essere preferito.
In tal caso si dovrà conservare
alle strade nazionali in questi
passaggi la larghezza di metri sette.

alle provinciali quella di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali secondo la loro maggiore o minore importanza

Articolo 37.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esige la interruzione di qualunque precipitata comunicazione, ciò non potrà farsi, senza avere prima provveduto con passaggi provvisori ricogniti sufficienti per comodo e sicurezza dal Commissario governativo

Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal Commissario medesimo prima di essere aperte all'uso cui sono destinate

Articolo 38.

Sarà parimenti obbligata la Compagnia a conservare fra i centri degli abitati che si trovano lungo il litorale quelle comunicazioni colla spiaggia, che fossero state interrotte dalla ferravia e di cui i detti centri abbisognassero per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima

Articolo 39.

La compagnia concessionaria si è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scalo ed il libero uso di tutti le acque, i cui condotti o naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della sua

[Handwritten signature]

impresa, se meno che gli interessati
non vi rinunciassero, il che dovrà
essere fatto evittare regolarmente
dalla compagnia.

Se anche dopo l'approvazione
del progetto sorgessero reclami
contro la imperfezione di questi
secoli e corpi d'acqua ristabiliti, o
per la ammissione che fosse stata
fatta di alcuni di essi, la Com-
pagnia sarà sempre responsabile
del danno recato, e dovrà provvedere
a sue spese per farlo cessare a qualsiasi
que epoca ciò fosse riconosciuto, purchè
sia dimostrato che il difetto non
proceda da innovazioni portate
nei corpi d'acqua, dopo la concessione
per opera degli interessati.

Articolo 40.

Le Stazioni dovranno secondo la loro
maggiore o minore importanza essere
adeguate al locale servizio tanto dei
viaggiatori, come delle merci, e dovranno
essere provviste di tutte quelle fabbriche
e stabilimenti necessari che si richiedono
per il pronto e buon servizio della strada
ferrovia come depositi, magazzini, ri-
mezzie per le locomotive e per vagoni,
officine di riparazione, e un posto
mergine e;

Articolo 41.

Per tutte le opere principali d'arte,
cioè per ponti sui fiumi e torrenti, e

3

con una solidità proporzionata all'uso
cui sono destinate, e con materiali
di buona qualità, tutti fra i
migliori che sogliono impiegarsi
nelle opere pubbliche delle località
attraversate dalla concessa linea,
della sezione.

Articolo 44.

Il Governo farà sorvegliare la
buona esecuzione dei suddetti lavori
e delle opere suddette per mezzo d'un
commissario governativo ^{di quale} sarà
addebita il personale tecnico necessario.

Questa sorveglianza avrà per
scopo di riconoscere, se siano nelle
interesse pubblico adempite le
condizioni e gli obblighi imposti
alla Compagnia concessionaria
dal Capitolo e di esigere questo
adempimento, e se la Compagnia
modifichi le sue condizioni.

Se il Commissario riconoscerà
che i lavori non si eseguono giusta
le buone regole dell'arte, ed in con-
formità degli approvati progetti e
delle stabilite condizioni, la
Compagnia dovrà farsi riformare,
il Commissario potrà esigerli,
e se la Compagnia non si presta a
questa riforma, e la Amministrazione
Superiore potrà in tal caso
farvi stare opera d'ufficio a spese
della Compagnia concessionaria.

24

generale per tutti i ponti la cui luce
avrà o superi i metri sei, per usi d'otto
cavalasia e borbica, per i passaggi
a livello delle Strade nazionali e
provinciali, e per tutti le Stazioni
e fermate indistintamente coi fabbricati
loro attinenti, dovranno essere presentati
i piani di dettaglio esecutivo all'appro-
vazione del Governo, prima della
quale la Compagnia non potrà
mettere mano ai lavori relativi; bas-
tando che nel progetto generale della
Strada ferrata in base del quale
verrà fatta la concessione sieno pre-
sentati i progetti di massima delle
opere stesse, e indicati i sistemi di
costruzione che la Compagnia si
propone di adottare.

Articolo 12.

Per le opere di minore importanza,
come ponticelli, ponti, passaggi a
livello per le Strade minori, case
contorniere, ed altre simili, basterà
che sieno presentati i moduli, a norma
dei quali si ne regolerà la costruzione,
secondo la maggiore o minore loro
grandezza.

Articolo 13.

Tutti i lavori ed opere d'arte
della Strada ferrata, sia che appar-
tengano al corpo stradale, sia ai
manufatti ed edifici ad essa attinenti,
dovranno essere eseguiti secondo i
buoni sistemi e precetti dell'arte.

Articolo 15.

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

Articolo 16.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla riva in prossimità di precipizii dalla parte del mare, e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, essa dovrà dalla detta parte essere protetta da robusti parapetti o ritegni atti ad impedire il fuorvia-mento dei vicioli; la struttura e modo di costruzione ed applicazione di quali ritegni saranno determinate prima che si metta mano alla costruzione dei relativi tralicci di ferrovia

Capo IV.

Massicciata, armamento e materiale fisso.

Articolo 17.

Fermo quanto è stabilito all'articolo 23 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere una altezza non minore di Centimetri cinquanta e sarà composta di ghiaja naturale e di fabbia nuova di terra, e di pietre delle migliori qualità che di questi materiali possono trovarsi

a convenienti distanze)

Articolo 48.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri duecentimetri separata spaziate da novanta in novanta centimetri da ferro a ferro.

Che avranno la forma semicilindrica colle dimensioni di centimetri centimetri in larghezza, per centimetri dodici e mezzo di spessore in mezzo.

Le traversine saranno tutte di legname sano e di essicca forte. Quando per altro la campagna si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto buono, potrà essa impiegare anche legname di essicca dolce.

Articolo 49

Trigoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di trentatré chilogrammi per metro carrate. Ma differenza per ^{due} non superi il tre per cento sarà tollerata.

Le spranghe di questi trigoli avranno la lunghezza di metri cinquecentimetri quaranta corrispondente alle spaziature di sei traversine.

Sarà però concesso di impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta per tratti della strada che saranno tracciati in curva.

31

Articolo 50.

L'infinità di ghisa avranno il peso di chilogramma Dieci e saranno di buona ghisa e di ben riuscita fusione

Articolo 51.

Le stazioni di due successive spranghe del binario dovranno essere congiunte con lame di ferro inclinate | a 45° | adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore

Articolo 52.

Per l'armamento dei raid doppiamente dei binari nelle stazioni, ed altri, a termini dell'articolo 22 saranno osservate le stesse norme

Articolo 53.

Le stazioni per passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabilite secondo i migliori sistemi adottati nelle linee dello Stato

Articolo 54.

Se prima ed anche dopo la esecuzione di questa strada ferrata venga introdotto, e dall'esperienza fatta su altre ferrovie sia di tratto solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche altro sistema d'armamento differente da quello preferito in questo capitolato, la Compagnia potrà domandare l'applicazione, restandovi però obbligata ad eseguire

3

il sistema sud detto, con quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli ufficii d'arte giudicato soddisfacente.

Articolo 55.

Per ogni caso però la distanza delle facce interne dei regoli di ferro, o sia la larghezza normale del binario, non che l'intervallo fra l'uno e l'altro binario in quei tronchi di ferrovia in cui occorressero o fossero giudicati dalla Compiagnia convenienti nel proprio interesse e adaloppiamenti, si prenderà per norma precisa ciò che si è fatto sulle ferrovie dello Stato.

Articolo 56.

Le stazioni faranno provvedute, oltre che dei binarii doppiii sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessari servizi, anche delle piattaforme, gru, bilancie e pesi a bilico, vascelli d'acqua per alimentare le locomotive, e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Le pale d'aspetto saranno mobigliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionate alla importanza delle stazioni ed alla classe delle pale medesime.

Le latrine d'uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

Capo V.

Materiale mobile e Telegrafo.

Articolo 57.

La Società dovrà provvedersi di ogni specie di materiale mobile che è necessario per un completo servizio della strada ferrata, cioè di locomotive, vagoni per viaggiatori, vagoni per bagagli, vagoni o carri per merci scoperti e coperti, carri matti o truckes per trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi per trasporto di cavalli, vagoni per trasporto di altro bestiame grosso e minuto.

Articolo 58.

Tutto questo materiale dovrà essere della migliore qualità, e costruito secondo i migliori modelli; ni potrà essere messo in servizio, se non venga prima approvato da una Commissione nominata dall'Amministrazione Superiore.

Articolo 59.

Le vetture di ogni classe per viaggiatori dovranno essere coperte.

Quelle di prima e seconda classe saranno chiuse lateralmente da innestrate.

Per quelle di terza classe basterà che dai lati sieno munite di cortine di cuoio.

La Società potrà stabilire delle vetture mithe, i cui compartimenti avranno le condizioni della classe a cui

* Cessa potrà essere stabilita l'ordine di linea
per le quali i viaggiatori non potranno
essere ammessi.

sano e sistematico.*

Articolo 60.

Le calcolate delle locomotive sa-
ranno soggette a quelle prove di
resistenza che saranno prescritte
dall'Amministrazione Superiore.

Articolo 61.

Il numero delle locomotive, non
meno che quello d'ogni altra specie
di veicoli, di cui dovrà provvedersi
la Compagnia si stabilirà fin
da principio, e si manterrà in
seguito, in giusta proporzione
colla estensione della linea concessa
e col movimento che si determinerà
sopra di essa.

Per ciò, se, a qualunque epoca
dopo l'apertura della strada, allo
esercizio, l'Amministrazione Su-
periore riconosce insufficiente
il materiale mobile di cui la
Compagnia può disporre, essa
avrà diritto di imporre quegli
aumenti che faranno riconosciuti
necessarii.

Articolo 62.

La Compagnia dovrà stabilire
sulla strada ferrata una linea di
telegrafia elettrica per l'esclusivo
servizio della locomozione, secondo
il sistema che farà da essa proposto,
ed approvato dal Governo.

Potrà però la Compagnia
servirsi di parte della linea telegrafica

mm

* La Compagnia paghera' pure un equa
* indennita' al Governo per l'uso della pos-
sione comune e ne sotterra' si seguita
la meta' delle spese di manutenzione

dello Stato, agli stabilimenti sotto la
sorveglianza della Direzione dei
Telegrafi; i fili necessari al proprio
servizio per porre la linea medesima
in comunicazione colle Stazioni,
dove esercitera' il telegrafo con
proprie macchine e proprio perso-
nale.*

Capo VI.

Norme per la manutenzione
della Strada ferrata e pel suo
esercizio.

Articolo 63.

La Compagnia concessionaria
e' obbligata a mantenere continuamente
in buono stato di conservazione
la Strada ferrata e le opere tutte
che la compongono, e quelle che ne sono
attinenti e dipendenti, come Stazioni
colle fabbriche tutte che vi sono com-
prese; hangars di carico e scarico,
uffici, case cantoniere e caselli di
guardia, ed ogni altro edificio, non
meno che le macchine fide, ed ogni
altro oggetto immobile.

Lo stesso obbligo le sarra' per
mantenerla in buon stato e nel
numero riconosciuto necessario allo
esercizio tanto dei viaggiatori che
delle merci le macchine locomotive
col loro tender, e tutti gli altri veicoli

di locomozione), come vagoni da viaggiatori, carri e vagoni per merci e bestie ecc.;

A questo fine la manutenzione e l'esercizio della strada saranno assoggettati a una continua sorveglianza esercitata da ufficiali a ciò incaricati dall'amministrazione superiore).

Articolo 64.

Finché l'anno prodotto brutto della strada non ^{raggiunge} ~~raggiunge~~ le lire venticinquemila per chilometro, o quell'altro minor somma che a termini degli articoli 106 e 107 del presente Capitolo fosse asservata come minimo raggiunto su tutta la linea, alla Compagnia che rimarrà concessionaria dell'impresa, la sorveglianza di cui all'articolo antecedente sarà esercitata non solo per garantire la sicurezza pubblica ed un conveniente e sufficiente servizio della popolazione; ma ancora, per evitare sino date quelle disposizioni che giovinno, dentro giusti limiti di spesa e senza la compagnia, a promuovere un maggior movimento, sia di persone, sia di merci.

Però dovrà la Compagnia mantenere la strada forata e disciplinare l'esercizio in modo da evitare non solo gli inconvenienti ed altre ragioni di cui è ovvio che il traffico sia ovunque agevole per le persone e non sia occasione di danni o di guasti per le merci.

Articolo 65.

Al medesimo suddetto fine dovrà
la Compagnia tenere continuamente
provveduta la strada ferrata di
vicoli in servizio tanto per le persone
come per il bestiame e per le merci
in quel numero, qualità e stato che
s'è giudicato necessario, affinché
s'ispossa promuovere un movimento
atto a dare un annuo prodotto
brutto ragguagliato non minore
della somma come sopra assicurata
per ogni chilometro.

Articolo 66.

La sorveglianza ed esercizio
dell'Amministrazione superiore,
finché l'annuo prodotto brutto non
^{raggiunga}
~~raggiunga~~ il minimo assicurato, s'
studierà anche a riconoscere, se
il servizio venga regolarmente
eseguito da un personale sufficiente
e capace tanto nelle stazioni quanto
lungo la via; ed occorrendo la Am-
ministrazione superiore potrà pre-
ferire quegli aumenti e cambiamen-
ti nel personale medesimo, e quelle
disposizioni negli ordini di servizio
del fine richiesti dal fine di favorire
un maggiore concorso ed un au-
mento ~~del servizio~~ ^{del} prodotto brutto.

Articolo 67.

Allorché l'annuo prodotto
brutto ragguagliato a tutta la linea
raggiunga il minimo assicurato

per chilometro, la sorveglianza esercitata dall'Amministrazione Superiore non è limitata tanto nel rispetto della manutenzione della strada, come in quello dell'esercizio e del servizio, al solo scopo di garantire la pubblica sicurezza e di soddisfare convenientemente ai bisogni delle popolazioni, conformi a quanto è prescritto nei capitoli lasti delle condizioni fatte ad altre compagnie di strade ferrate.

Articolo 68.

Le strade ferrate ad i suoi tronchi speciali meglio anticipatamente in esercizio non saranno costantemente mantenuti in buon stato ^{e si malgrado} ~~di esercizio~~ ^{la compagnia} gli opportuni difformamenti non farà in tempo le riparazioni necessarie, vi si provvederà d'ufficio per cura dell'Amministrazione ed a spese della Compagnia medesima.

Articolo 69.

La compagnia dovrà fare tutta la estensione della linea dal Naro al confine Modenese almeno tre corse al giorno ^{di andata e ritorno} facendo le esenzioni con altrettante delle corse stabilite sulla via ferrata di Notti, e mettendole ^{almeno una volta} ~~parzialmente~~ ^{una di} ~~in~~ ^{riviera} ~~coincidenza~~ ^{quella} ~~con~~ ^{della} ~~quella~~ ^{orientale} ~~di~~ ^{riviera} ~~quella~~ ^{orientale}; ad qual fine istituirà un ben regolato servizio di omnibus attraverso la città di Genova, quando l'esercizio

di fatti o di parte delle linee delle
due rive fosse aperto al pubblico
prima che si sia potuto eseguire
anche attraverso la detta città
la continuazione della strada
ferrovia.

Articolo 70.

Colle dette tre corse potrà la
Compagnia fare anche la spedizione
delle merci a piccola velocità, ordina-
do a convogli misti quelli di fatto
o di parte delle corse medesime.

Articolo 71.

Finché però l'annuo prodotto
brutto non raggiunga il minimo
per chilometro assicurato, il Governo
si riserva la facoltà d'imporre
alla Società l'obbligo di fare una
quarta corsa di andata e ritorno
sui tronchi fra Genova e Savona, e fra
~~Savona e Genova, fra Genova e~~
~~Genova e Savona, e fra~~
~~Genova e Savona, sui quali si vorrà~~
~~poterli costruire un nuovo~~
~~maggiore.~~

Articolo 72.

Finché il detto limite di annuo
prodotto brutto non sia raggiunto,
il Governo potrà inoltre esigere
che una delle tre o quattro corse
da Mirra o dal Nero fino a Saxeane
o al confine Modenese sia esercitata
con convogli diretti che non si
arrestino che alle Stazioni principali
che faranno determinate dalla Ammi-
nistrazione Superiore scelta la
Compagnia.

Articolo 73.

Potrà finalmente il Governo, finché durerà il predetto stato di deficienza del prodotto brutto assicurato, esigere che, oltre ai suddetti convogli di soli viaggiatori, o mitti, si faccia anche uno o più convogli speciali per le merci a piccola velocità, ed anche questo o per tutta la linea, o per quei soli tronchi, sui quali il trasporto di codette merci prometta un notevole incremento.

Articolo 74.

Raggiunto il limite di prodotto brutto assicurato, l'obbligo della Compagnia si restringerà alle tre corse di andata e di ritorno su tutta la linea, a termini degli articoli 69 e 70 e dipenderà quindi unicamente dalla utilità che la Compagnia stessa riconosca derivare nel proprio interesse il moltiplicare i convogli, l'ordinarli a convogli propri per viaggiatori e per merci, o a convogli misti, non meno che il destinare alcuno al servizio diretto, e a stabilire le stazioni che formano servizio con codesti convogli diretti.

Articolo 75.

In ogni caso l'Amministrazione superiore, sotto previamente la Compagnia, fisserà gli orari delle corse sulla linea concessa, in modo

che non si potessero ad una bene
regolata celerità de' convogli ordinari
de' viaggiatori e delle mercanzie,
non meno che de' convogli accelerati
o di posta, avuto riguardo alla
strettezza delle curve.

Articolo 76.

La Compagnia potrà stabilire
corse speciali e temporarie da punto
a punto della sua linea in occasione
di fiere, feste, mercati ecc. ma anche
gli orari di queste corse speciali dovranno
essere comunicati all'Amministrazione
Superiore e riportarne l'approvazione.

Articolo 77.

Se dopo che il prodotto brutto annuo ha
raggiunto il minimo stipulato,
occorresse per qualsivoglia motivo, o
fortuito, o dipendente da meno bene
condotta gestione per parte della Com-
pagnia, che il prodotto brutto medesimo
tornasse a dipendere sotto il detto
minimo, il Governo ristabilirà
la sorveglianza sulla manutenzione
e sull'operato nei termini indicati
dagli Articoli 65, 69 e 66. e tornerà
ad esercitare la facoltà che si è ri-
servata di avvertire ed ordinare le
corse secondo quanto è stabilito agli
articoli 71, 72 e 73.

Capo VII

Privilegi e Tariffe

Articolo 78.

La presente concessione sarà duratura

per quarantasei anni.

Questo periodo comincerà dal momento in cui la Compagnia avrà aperto all'esercizio li due rami della linea da Mirna a Vottri e da Genova a Savona.

Articolo 79.

Facendo questa eccezione il Governo si obbliga di non accordare alcun'altra per ferrovie che vadano da uno ad un' altro punto della linea che forma oggetto del presente Capitolo.

Articolo 80.

Il Governo si riserva però la facoltà di concedere strade ferrate in alcuna parte della linea indefiniva.

Queste altre ferrovie partiranno da stazioni della linea principale e le due Compagnie si metteranno d'accordo per stabilire il servizio comune delle indefinive stazioni, e in caso di non avvenuto compiacimento interverrà il Governo, per determinare il modo di relativi compensi.

Articolo 81.

Per indennizzare la Compagnia dei lavori e delle spese che essa assume col presente Capitolo, e sotto la stessa condizione che ne adempirà esattamente tutti gli obblighi, le viene concesso per tutto il periodo determinato all'Articolo 78 l'autorizzazione di riprendere le tasse di

trasporto in base di quelle medesime
tariffe che sono in vigore per la
strada ferrata dello Stato da Torino
a Genova.

Queste medesime tariffe saranno
applicate alle sezioni e tronchi
che unissero aperti all'esercizio
prima dell'attivazione della
intera linea secondo il disposto
dell'articolo 113.

Articolo 82.

L'applicazione delle tariffe si
farà conformemente alle regole norme
fissate per la detta strada ferrata
dello Stato, e sotto la osservanza di
un regolamento proposto dalla
Compagnia ed approvato dal Governo.

Articolo 83.

Finché il prodotto brutto per
chilometro raggiunto su tutta
la lunghezza della linea non rag-
giunga il minimo assicurato come
all'articolo 101. e 102 della Compagnia
non potrà portare alcun cambia-
mento nelle tariffe, senza espressa
anticipatamente autorizzata dalla
Amministrazione Superiore.

Quando il detto minimo d'anno
prodotto brutto sia raggiunto, e finché
esso si mantenga, la Compagnia
potrà ribassare le sue tariffe; ma
non potrà nemmeno in questo caso
rialzarle senza il consenso del Governo.

La Compagnia non potrà in-
3

nessun caso portare) senza il consenso del
Governo in una classe superiore, un
quora esposto in una inferiore
Ma le sarà libero di portarlo da una
classe superiore ad una inferiore,
quando il prodotto brutto raggiunga
e si mantenga al suddetto minimo
apprevato.

Nel caso succeduto questa facoltà
di ribassare le tariffe, senza consenso
del Governo, le è accordato anche
per tempi, speciali di ferrovie, e
circostanze speciali, come si fosse
fare e mercati.*

Articolo 84.

La compagnia potrà pure sti-
pulare convenzioni speciali con spe-
ditori ed imprenditori di trasporti per
via di terra e di acqua, convenendo
con loro ribassi di tariffa ed altre
facilitazioni, purché sempre il
consenso del Governo, finché l'annuo
prodotto brutto non raggiunga il
minimo apprevato, e liberamente,
quando questo limite sia raggiunto
e si mantenga.

In ogni caso essa sarà obbligata
ad estendere le convenzioni me-
desime a quanti altri speditori
ed imprenditori di trasporti glielo
richiederanno alle stesse condizioni.

Tali ribassi e facilitazioni una
volta accordate non potranno essere
tolti, se non dopo pagato lo intervallo
di un anno almeno.

* Nel quiete di altri combustibili minerali
provenienti da cause aperte nello stesso
sarà trasportato al prezzo di Spettolini
sette al meno per tonnellata per chilometro

Articolo 85

Le Spese accessorie, come sono quelle di caricamento, scaricamento, deposito e magazzinaggio nelle Stazioni della Strada ferrata e le costi attinenti e relativi diritti di fotta saranno pagate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione della Amministrazione Superiore, salvo sempre alla Compagnia la fotta di ribasare, anche senza autorità autorizzatoria del Governo, nel caso previsto dai precedenti articoli.

Articolo 86

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli antecedenti dovranno rimanere esattamente affissi in tutte le Stazioni tanto principali che secondarie, ed in luogo in cui possono essere facilmente vedute da ognuno. E quando vi sieno portate variazioni dovranno essere pubblicate di nuovo.

Nelle variazioni di tariffa le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

Articolo 87.

Merò la percezione dei Dritti e dei prezzi stabiliti colle adottate tariffe e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli

di questo Capo, la Compagnia
contrae l'obbligo di eseguire cost-
tantamente, con esattezza, prontezza
e senza concedere preferenza a
alcuna, il trasporto dei viag-
giatori, del bestiame, delle diverse
mercanzie e materie di ogni
natura che Le saranno consegnate,
salvo le incisioni stabilite nelle
citate tariffe per la ferrovia
dello Stato.

Articolo 88

Se non intervenisse circostanza
speciale, ogni ^{ordinario e regolare} convoglio di viaggiatori
deve contenere un numero suffi-
ciente di vetture d'ogni classe di
servizio dei viaggiatori, che si
presteranno negli uffici delle
Stazioni.

Articolo 89

Nei convogli misti mercantili
all'Articolo 70 e pp. le merci
pagheranno le tariffe loro assegnate
come se fossero trasportate ^{separatamente} a
piccola velocità.

Capo VIII.

Obblighi ed oneri speciali dell'impresa

Articolo 90.

La Compagnia che rimane
concessionaria a titolo delle disposi-
zioni del Capo XIII di questo

3

Capitolato, ma che non si fosse
regolamente costituita in Società
anonima ai termini delle Leggi
dello Stato, nell'intervallo di tempo
accordato al concorso, dovrà costituirsi
in tal guisa non più tardi di quattro
mesi dall'epoca in cui le sarà di-
clarato essere stata l'impresa
aggiudicata a suo favore.

Essa dovrà nello stesso periodo
di quattro mesi, per l'effetto adem-
pimento degli obblighi assunti,
dare una cauzione di otto milioni
di lire depositate in una cassa
della Finanza in numerario od
in effetti pubblici dello Stato; cioè
od in buoni del Tesoro, od in cedole
del debito pubblico al cinque per
cento che saranno ricevute al valore
nominale, od in cedole del tre
per cento valutate al corso di emif-
sione.

Non adempiendosi agli obblighi
imposti dai due precedenti articoli nel
termine prefisso, la concessione
s'intenderà come non avvenuta,
se non che occorra alcun diffidamento
o costituzione in mora, e la
Compagnia perderà la somma
depositata anticipatamente a
tutela dell'Articolo 151.

Articolo 91.

Costituita secondo le leggi dello
Stato la Società anonima, e fatto

3

il deposito della cauzione suddetta,
il Governo stipulerà coi legittimi
rappresentanti della Società Steag
l'atto formale di concessione
in base del presente Capitolato.

Non più tardi di quattromesi
a datare da questa stipulazione
la Società dovrà dare principio
ai lavori.

Articolo 92.

Di otto milioni di Lire della
cauzione depositata nelle casse
della Finanza saranno restituiti
alla Compagnia per rate di
Lire duecento cinquantamila, a
misura che sarà fatto constare con
atti autentici dell'acquisto di ter-
reni, dell'esecuzione di lavori e
di forniture sul luogo di materiali
per l'ammontare doppio almeno
della rata di cui si domanda la
restituzione.

Con queste restituzioni succes-
sive si ridurrà la cauzione a
Lire cinquantamila, le quali non
verranno restituite, se non dopo
il totale compimento e la colleva-
zione di due rami di strada
ferrata da Miina a Votteri e da
Genova a Savona.

Articolo 93.

Dentro il periodo di sei anni a
far tempo dalla stipulazione defi-
nitiva della concessione, i due rami

... di strada ferrata da Mirra a Notti
... e da Genova a Savona dovranno
... essere compiuti perfettamente in
... tutte le loro parti principali. Ed
... accorpate, e caricate di tutto il
... materiale fisso e mobile che sarà
... giudicato necessario per poterli
... aprire all' esercizio in modo
... sicuro e permanente *

* Strade da Notti a Savona e da
Genova a Savona ^{sette di davanti} dovranno compiersi
Dopo che all' esercizio di tutto il servizio
anni del suddetta strada. I municipi

di strada ferrata da Mirra a Notti
e da Genova a Savona dovranno
essere compiuti perfettamente in
tutte le loro parti principali. Ed
accorpate, e caricate di tutto il
materiale fisso e mobile che sarà
giudicato necessario per poterli
aprire all' esercizio in modo
sicuro e permanente *

Articolo 91°

Per i trastradi da Mirra al Lago
da Savona al confine Modense
e attraverso la città di Genova, il
tempo del loro compimento sarà
determinato, quando sieno verificate
le condizioni da cui dipende la
possibilità d' intraprenderli a titolo
di quanto fu avvertito negli
articoli 5, 8 e 9.

Articolo 92°

La contribuzione prediale
della strada sarà a carico della
Campaagna, e sarà stabilita in
proporzione di superficie e della
quota d' imposta che i terreni pago-
vano antecedentemente

Le stazioni, tettoie, rimesse, ma-
garini ed altri fabbricati qualunque
attinenti al servizio della strada
ferrata avranno imposti per pariti-
canone ad altri fabbricati delle
località in cui si trovano situati.

Articolo 93°

Il servizio di posta per tutte le

3

lettere) e per distanze del Governo da
una estremità all'altra della linea
o da punto a punto della medesima,
sarà fatto gratuitamente dalla
Compagnia nel modo seguente.

1.° Stabilirei ordinarii di viag-
giatori o di mercanzie che faran-
no designati dalla Amminis-
trazione Superiore, la Compa-
gnia sarà obbligata di riferire
gratuitamente un compartimento
speciale abbastanza vasto per
bisogni della Amministrazione
delle poste, destinato a ricevervi
oltre alle valigie delle lettere
e dei distanti anche l'agente
postale incaricato di questo servizio.

2.° Se il volume delle valigie di
posta e le circostanze del servizio
rendano necessario l'impiego
di vetture speciali, ovvero, se
l'Amministrazione delle
Poste voglia stabilire degli uffizii
postali ambulanti, la Compagnia
sarà obbligata di fare il trasporto
con quella velocità tenuto ordinario,
sia di andata che di ritorno anche
di questi veicoli, costrutti però e
mantenuti a spese dell'Adminis-
trazione stessa.

3.° L'Amministrazione
delle Poste non potrà esigere
alcun esborso né negli orari,
né nel corpo, o fermata dei convogli.

3

ordinarii. Se essa vorrà servirsi
di un treno speciale regolare, o
di un treno speciale che corra
con velocità eccezionale, la
Compagnia non potrà rifiutar-
sisi; ma in questi casi la mede-
sima vorrà campeggiata delle
Spese, che faranno determinate
di buon accordo, od a giudizio
di periti.

4.° Quando l'Amministrazione
delle Poste clama una convoglio
speciale, la Compagnia avrà diritto
d'aggiungere i vettori per viaggiatori
d'ogni classe e vagoni per trasporto
di merci a grande velocità a suo
proprio profitto, purché il servizio
postale non ne sia pregiudicato.

5.° Il peso delle vettorie che la
Amministrazione delle Poste
costruisce e mantiene a due Spese,
come al Numero due, non potrà
col carico eccedere quattro mila
chilogrammi; per un peso maggiore
fino agli ottomila chilogrammi,
la Amministrazione stessa pagherà
in ragione di tariffa.

Oltre agli ottomila chilogrammi
la Compagnia non è obbligata al
trasporto.

6.° Finché non è compiuto in-
teramente lo sviluppo della linea
concessa, dovrà la Compagnia prestare
a trasportare gratuitamente sui

3

travolti autogravamente meglio in
esercizio coi corrieri ordinari
Le lettere del servizio montate
sui tavoli che saranno pure
fornite gratuitamente

7. Nelle Stazioni in cui la
Amministrazione delle Poste lo
giudicherà necessario, la Compa-
gnia dovrà esordire per un primo
da stabilirsi d'anziano, ed a
giudizio di periti, l'uso di un
locale sufficiente per ufficio postale
e per deposito delle valigie appor-
tatamente collocato, purché non
comprometta il servizio della
Compagnia e non la obblighi
a costruzioni o lavori speciali

8. L'Amministrazione
Superiore si riserva il diritto di
stabilire a suo luogo gli stanti ed
apparecchi necessari per lo scambio
dei dispacci a convoglio corrente,
fermo che questi stanti ed apparec-
chi per la natura loro e la loro
disposizione non faranno di
impedimento, né di pericolo alcuno
alla circolazione dei convogli
né al servizio delle Stazioni

9. La Amministrazione delle
Poste, rinunciando alla facoltà con-
cessa ai Art. 1. e 6. di questo articolo
potrà invece richiedere dalla Compagnia
che i capi convoglio ricevano essi
i pacchi di lettere e dispacci per
consegnarli

ai capi delle differenti Stazioni, i quali ne faranno per parte loro compagnia a quegli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste che faranno incaricati di venirli a ricevere nelle Stazioni medesime.

Articolo 97.

La Compagnia è obbligata a trasportare per la metà del prezzo portato dalle tariffe il sale, tabacco, ed altri generi di privativa regia, che si spediscono per conto delle Finanze.

Articolo 98.

Il trasporto dei militari con armi e bagaglio e dei marinai della regia marina, muniti di foglio Speciale di via, sarà fatto a metà prezzo delle tariffe nelle vetture di prima e terza classe, sia che viaggino in corpo, sia che viaggiino individualmente.

Articolo 99.

Se il Governo avrà bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque specie ad un punto qualsiasi della linea ionica, la Compagnia sarà tenuta di mettere sotto ^{di lei} obbligo per la metà del prezzo di tariffa tutti i mezzi di trasporto di cui essa dispone per l'esperienza della sua linea medesima.

Articolo 100.

Se per causa di guerra il Governo fause (annullare) le rotte e interrotta in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa; ma la compagnia non potrà opporsi ne avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio?

Circa le circostanze di questa interruzione la strada ferrata sarà puri ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

Articolo 101.

Il trasporto dei prigionieri e della loro soma sarà fatto a metà spesa di terra classe.

I prigionieri saranno posti in vetture cellulari fornite e mantenute dalla Superiore Amministrazione.

Il trasporto di queste vetture sarà gratuito, tanto quando portano i prigionieri, come quando devono, sulla richiesta dell'Amministrazione essere trasportate vuote coi convogli ordinari verso città o a un punto all'altro della linea.

Articolo 102.

La Compagnia sarà pure tenuta al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei Comissari del Governo, degli Agenti della Dogana, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri, e di altri funzionari.

3

incaricati di visite e ricognizioni
lungo la strada ferrata

Articolo 103.

Le spese tutte relative alle
visite di collaudazione tanto
parziali che generali, come quelle
di Sarunglianna, sia durante
la costruzione che nel tempo dello
esercizio, sono a carico della Com-
pagnia, compresi gli onorarii
dei commissari ed altri ufficiali
delegati dall'Amministrazione
Superiore, la quale ne fissa
l'ammontare

Capo IV.

Favori speciali concessi all'Impresa

Articolo 104.

Il Governo garantisce alla Com-
pagnia che rimarrà concessionaria
della strada ferrata del litorale
e ne assumerà a tutto suo rischio
e pericolo ed a tutte sue spese
la costruzione ed esercizio, a
termini del presente Capitolo,
un minimo di annuo prodotto
brutto che non potrà eccedere
la somma di lire ventiqua-
mila per chilometro ragguaglia-
tamente a tutta la lunghezza
della ferrovia medesima.*

* compreso il traliccio da Nettis a Genova quando
* a termini dell'Articolo 105 non venga adito
l'esercizio alla Compagnia

Articolo 105

Fra le compagnie che si prepa-
reranno al concorso per ottenere
la concessione Sarai perciò prefe-
rita quella che, formo l'adem-
pimento di tutte le altre condizioni
del presente Capitolo, faccia il
maggiore ribatto sul detto minimo
di annuo prodotto brutto calco-
lato, secondo quanto viene
più convenientemente stabilito nelle
norme di concorso prescritte nel
Capo XIII. *

* Questa garanzia di annuo prodotto brutto
comincerà ad avere effetto per i trami
da Vottri a Savona e da Genova a Setti
di Levante quando ambedue questi trami
sieno interamente compiuti e aperti all'esper-
cizio.

Per le altre parti della strada ferrata
avrà effetto la garanzia al detto minimo
di annuo prodotto quando sia interamente compiuta
e aperta all'esperienza tutta la linea da
Savona a Nizza e sulla riva di Levante
quando sia parimenti compiuta e aperta
all'esperienza tutta la linea da Setti di
Levante a Savona.

~~Questa garanzia di annuo prodotto
brutto non farà però applicabile
ai trami parziali che si aprano
sull'una o sull'altro ramo,
autonomamente e senza connessione
solo ad avere effetto, quando sul
trame di Genova sia compiuta
tutta la linea da Genova a
Savona e sul trame di Levante
quando sia compiuta quella
da Nizza a Vottri.~~

Articolo 106.

La linea di strada ferrata che
forma soggetto di questo capito-
lo è dichiarata opera di pubblica
utilità, e quindi le sono applica-
le disposizioni delle Regie Patenti
6 Aprile 1839 riguardanti le
espropriazioni ed i compensi che
la compagnia concessionaria
deve dare ai proprietari
espropriandi; come altresì

3

le formalità necessarie per la liberazione
dei terreni dai papi e dalle ipoteche
e pure autorizzata, colle norme
delle stesse Patenti l'attribuzione
delle terre d'imprescritto necessarie
alla costruzione della strada
ferrata, l'occupazione temporanea
dei terreni occorrenti per le strade
di servizio provvisorio, e per
fossi necessari a daro provvisori-
mente sfogo alle acque, o per
altri servizi relativi alla sot-
truzione della strada ferrata,
fino al compimento di questa,
non meno che quelle occupazioni
stabili necessarie che si rendono
necessarie per stabilire comuni-
cazioni soppresse o modificate,
o per variazioni ^{di ordine} (d'acqua) richiesti
dalla costruzione della strada

Articolo 107.

Se in qualche tratto della linea
l'attribuzione delle proprietà esiste
sua tale che renda necessaria
la estrazione di materiali
dalle proprietà stesse, il Governo
in seguito a domanda della
Compagnia vi cui sieno deferiti
i terreni chiusi e indiciati i
materiali che si vorrebbero estrarre,
e sentite le autorità locali, ed
il Consiglio Speciale della strada
ferrata, potrà promuovere la

3

emanazioni di un Decreto Reale per
autorizzare la detta estrazione, per cui un
questo compendio dei materiali estratti di
qualsunque natura essi sieno, da Stabi-
lirsi per amichevoli componimenti o per
giudizio di periti e con obbligo alla
Compagnia del riferimento d'ogni
danno recato, e della restituzione in
più della metà che averle dovuta
essere manomesa.

Articolo 108.

Saranno del pari applicate a questa
Strada ferrata le disposizioni dell'Editto
8 aprile 1847, del regio Decreto 27 Agosto
1848, nonché le Leggi ed i regolamenti
di polizia pubblica s'inverrà attual-
mente in vigore o che poi emanassero
in seguito per le strade ferrate dello
Stato.

Articolo 109

Per tutti i contratti ed atti qualunque
che la Compagnia concessionaria stipu-
lerà relativamente ed esclusivamente
alla impresa che assume e secondo i
patti della concessione, saranno accordate
alla Compagnia medesima per rispetto
ai Detti d'ingenuazioni le stesse facilitati-
zioni che già vennero accordate a Compag-
nie di simil genere più favorite.

Gli atti di demissione delle proprietà
da occuparsi definitivamente o tempo-
rariamente sulla Stabilimento della Stra-
da ferrata e sui dipendimenti da occuparsi
potranno essere stipulati sulla forma di

3

un semplice verbale in cui sarà fatto
tutto di conseguenza vari.

Articolo 110.

È accordata alla Compagnia concessionaria la libera importazione
sempre da ogni parte d'Italia di
tutti i ferri, macchine, strumenti
ed utensili esclusivamente destinati
e necessarii alla costruzione,
all'esercizio ed alla manutenzione
della strada ferrata.

Dovrà però la Compagnia conformarsi
sempre alle leggi e a tutte le
condizioni che a tale riguardo venissero
prescritte dal Ministero delle Finanze.

Articolo 111.

I trasporti dei suddetti materiali e
macchinari che la Società vuole
eseguire sulla strada ferrata dello
Stato godranno pure di una tariffa
di favore, cioè della diminuzione del
quaranta per cento sulle tariffe delle
classe cui appartengono.

Articolo 112.

Per evitare il caso che materiali
provenienti dall'Estero e destinati
all'armamento ed al completo
servizio della linea concessa trasportati
sul sito fossero rifiutati, si concede
che l'ispezione loro, con quelle norme
medesime che furono osservate per altre
ferrovie possa essere fatta alle stazioni
medesime l'intervento di un delegato
dell'Amministrazione Superiore e a
spese della Compagnia concessionaria.

3

Articolo 113.

È autorizzata alla compagnia la fessura di mettere in esercizio anticipatamente alcuni tronchi della linea concessa a misura che vengono a congiungimento; queste parti di linea dovranno però subire, prima di essere messe in esercizio una collaudazione parziale, la quale non le esentierà dalla collaudazione generale prescritta all'articolo 116. di questo Capitolo.

Per questa anticipata apertura saranno però preferiti i tronchi che rispondono immediatamente ~~alla~~ ^{alla} ~~comunicazione~~ ^{comunicazione} colla città e porto di Genova; e perciò sulla riviera di Ponente il tronco da Vottr'a a Savona e sulla riviera di Levante il tronco da Genova a Cuneo; ^{effettuarsi} ~~avanzare~~ l'apertura di altri tronchi, se non si segue ai suddetti due primi; da Savona verso Mira sulla riviera di Ponente, e da Cuneo a Lomana sulla riviera di Levante.

Il tronco però da Mira al Varo potrà essere compiuto ed aperto all'esercizio ~~l'ottobre~~ ^{l'ottobre} ~~di~~ ^{di} ~~stabilito~~ ^{stabilito} e connesso col Governo Imperiale di Francia per il punto d'unione colle strade ferrate francesi; e questo avrà inizio dalla parte loro al detto punto di congiunzione.

Per l'apertura dei tronchi anticipatamente messi in esercizio basterà che la compagnia sia provveduta di

23

quella quantità di materiali mobile
che la Commissione di esodo que-
st'opera' sufficiente per il limitato
servizio corrispondente

Articolo 144.

Il Governo concede gratuitamente
alla Società i terreni arabili infrattigibili
lungo la Spiaggia del mare che
potranno essere occupati dalla Sede
della Scuola fondata e sue istituzioni
e dipendenze, salvi i riguardi alla
navigazione ed alle arti marittime
a tenore dell'articolo 12 di questo
Capitolato, e sempre quando i terreni
medesimi non sono stati ceduti o
dati in affitto ai terzi.

Per gli arabili ^{di annuali} (che sono stati ceduti
o dati in affitto ai terzi, la Compa-
gnia dovrà tenere indenne il Go-
verno, e compensare i possessori e
locatari a termini di Legge)

Articolo 145.

Il Governo prende impegno di favorire
ed approvare i sacrificii che i Comuni
ed altri corpi morali tutelati fossero
del popoli a fare a pro' della Campagna,
purchè questo sacrificio steso nel limi-
te computati delle forze economiche
di rispettivi corpi morali e sieno
proporzionati all'utilità che essi
possono riprometterci dall'attu-
azione della Scuola fondata

Capo X.

Collaudo, compartecipazione
degli utili, facoltà di riscattare
la Strada ^{ferrata} e sua reversione
allo Stato.

Articolo 116.

Compiuta la linea concessa, l'Amministrazione Superiore, ne farà eseguire un generale collaudo per mezzo di una Commissione in contraddittorio coi delegati della Società.

Qale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia ed alle stazioni e loro edifici ed accessori, al materiale fisso ed al materiale mobile, ed avrà per scopo di assicurarsi che sono State adempite le prescrizioni di questo Capitolo, e che nella apertura della linea sia garantita la sicurezza pubblica, ed il servizio possa riuscire regolare, compiuto e permanente.

Articolo 117.

Compiuta e collaudata la linea la Compagnia farà procedere in contraddittorio di un Commissario delegato dall'Amministrazione Superiore a testimoniare di Stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a duemila cinquecento della strada ferrata, del tipo

F

fabbricati e di tutte le sue parti
svenute e diquadrati.

Al processo verbale di ricognizione,
consegue il piano geometrico di
delimitazione saranno formati a
tutte spese della Compagnia in
due originali, l'uno ad uso della
medesima, l'altro dell' Ammini-
strazione Superiore a cui farà trasporto
Articolo 118.

Se all'epoca del collaudo si tro-
veranno mancanze o difetti contro
le prescrizioni dell'atto di consegna,
la Compagnia dovrà tutto porvi
riparo; ove essa non si prestasse a
ciò, si supplicherà l'Amministrazione
Superiore, che potrà a quest' uopo
prevalersi delle Spese cinquecento-
mila rinviate in deposito; se
questa somma non fosse sufficiente,
si compierà sui primi prodotti
della Strada, aperta che sarà allo
esercizio, sui quali il pagamento di
questo compenso avrà la precedenza
a ogni altra Spesa.

Articolo 119.

Quando la Strada sarà debitamente
compiuta e collaudata, e non vi
saranno reclami di proprietari dan-
niggiati, la Compagnia avrà diritto
di recuperare la suddetta somma
di Spese cinquecentomila, com-
pensate le Spese che l' Ammini-
strazione Superiore avesse dovuto fare
d'ufficio nel caso contemplato nello
articolo precedente.

Articolo 120.

Dalla data dell'atto di collaudo definitivo dei due rami da Nervesa a Mirra e da Genova a Savona, la Compagnia è messa sul pieno diritto di godersi integralmente i prodotti senza compartecipazione alcuna dello Stato per quindici anni, qualunque sia l'ammontare dei prodotti medesimi.

Per gli altri tre tronchi da Nervesa al Mare, da Savona al confine Modense ed attraverso la città di Genova, le è assicurato lo stesso godimento col riferimento all'epoca in cui a termini degli articoli 5, 8, e 9 e gli essi potranno avere il loro compimento e potranno essere definitivamente collaudati.

Articolo 121.

Ma se dopo i quindici anni suddetti venisse a rispettarsi l'atto della Compagnia che il prodotto netto della Strada ferrata, calcolato sul medio dell'ultimo quinquennio cede il dieci per cento del capitale sociale, la metà di questo cedente sarà versata nelle casse delle Finanze a pro del pubblico Tesoro.

Per prodotto netto intenderesi quello che rimane del prodotto brutto, detratta le spese di esercizio, di manutenzione ordinaria e straordinaria, i canoni, le imposte da pagarsi a termini dell'articolo 9, le spese di amministrazione

il fondo di riserva e quello di ammortiz-
zazione) stabilito nello Statuto Sociale
e gli interessi delle obbligazioni
di prestiti che la Società avesse
contratti.

Articolo 122.

Dopo il periodo di trent'anni a
far tempo dalla suddetta data potrà
il Governo riscattare in qualunque
tempo la concessione dell'intera
Strada ferrata; dovrà però darne
avviso alla Compagnia, almeno un
anno prima che si venga a questa
atto di espropriazione.

Per regolarsi il prezzo di tale rifatto
si dovranno a calcolo gli utili netti
ottenuti dalla compagnia nel corso
degli ultimi cinque ^{anni} ~~mesi~~ precedenti
quello in cui si vorrà effettuare il rif-
atto. Si dedurranno le due meno
produttive annate e si stabilirà
il medio netto delle altre tre.

Determinato così il prodotto netto
lo si capitalizzerà in ragione del
cento di capitale per cinque di
rendita; quindi fatto l'ottimo del
materiale mobile, come macchine
di locomotive, carri vagoni, utensili,
arredi delle stazioni, di tutto ciò
infammi che non forma corpo
della Strada ferrata e non si
infiya al suolo, si pagherà inti-
gradamente ~~il valore~~ dalla Comp. il
valore di questo materiale dentro

il termine di un anno

sottratto il valore dei mobili suddetti dal capitale come sopra costituito, si corrisponderà alla ^{compagnia} ~~stazione~~ sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo della concessione, successivamente le si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità col roggioaglio per sempre del cinque per cento d'interesse

Articolo 123.

Alla scadenza della durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenze, surrogando la compagnia in tutti i suoi diritti e nel ristretto e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili qualitativi della strada stessa

Articolo 124.

La compagnia sarà quindi tenuta di consegnare al Governo in buono stato di conservazione la strada ferrata e tutte le opere che la compongono e quelle che ne sono attinenze e dipendenze, come stazioni, colle fabbriche tutte che vi sono comprese, hangars di carico e scarico, ufficii, case di guardia e di vigilanza, ed ogni altro edificio, non meno che le macchine fixe, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale il servizio di trasporto

Art. 125

Articolo 125

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

Articolo 126.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomotiva, carri vagoni e vetture d'ogni specie, ed in generale tutti gli oggetti non compresi nell'articolo 125 e destinati allo Stato, o che sieno riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della Strada; ma di tutti questi oggetti mobili se farà pagato alla Compagnia il valore a prezzo d'estimo entro un anno dopo la scadenza della concessione.

Lo Stato farà provvisoriamente acquisto a prezzo d'estimo del combustibile, olii, fieno, legnami ed altri materiali ed approvvigionamenti che si trasportano nei magazzini della Compagnia, limitatamente però alla quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della Strada per mesi sei.

3

Capo XI.

Casi di penalità, decadenza e procedimento relativo.

Articolo 127

Se nel periodo fissato all'articolo 93 e dopo una formale ingiunzione fatta dall'Amministrazione superiore alla Compagnia nel corso della prima metà dell'ottimo mese del periodo stesso, questa non si fosse messa in grado di cominciare e continuare i lavori, perderà la metà del deposito della cauzione di cui all'articolo 90 che sarà devoluta al Governo, a meno che essa non faccia esattissimi regolamenti di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

La Compagnia potrà però essere rimessa in prelievo accordandole un prolungamento al detto periodo; ma in questo caso dovrà reintegrare il deposito nelle casse dello Stato sino alla somma degli Otto milioni di lire.

Qualora trapassere il prolungato periodo senza dar mano ai lavori, essa perderà l'intero rinnovato deposito e decadrà definitivamente dalla concessione.

Articolo 128.

Qualora alla scadenza dei termini fissati agli articoli 93 e 94 per

compimento ed apertura della
linea esecuta. La Compagnia
non abbia dato prima esecuzione
alle contratte obbligazioni, senza
aver fatto scattare di impedimenti
di forza maggiore del tutto indi-
pendenti dal fatto proprio, e se
s'intenderà di pien diritto escluduta
dalla esenzione senza che occorra
alcuna costituzione in mora.

In tal caso la parazione della
cauzione che non fosse per anco
stata restituita, ed il valore
dei terreni ed opere d'arte sono
all'ammontare della ^{intera} cauzione
medesima si intenderanno di
pieno diritto passati in proprietà
dello Stato, ed il Governo provvederà
al perfezionamento ed al compimento
della strada e delle opere manomesse
e di quelle che rimanessero im-
perfette col mezzo di atti pub-
blici da aprirsi sulle basi della
presente concessione; e previo
estimo delle opere contratte od
in via di costruzione, dei materiali
provvisi, dei terreni acquistati
e dei tronchi di strada forata
che si trovassero già posti in esercizio.

L'atto sarà deliberato al
miglior offerente riconosciuto ido-
neo dall'Amministrazione Superiore,
esclusi però i concorrenti ^{desolati} ed i loro
aventi causa

Articolo 129

Il nuovo corrispondente saranno tenuti di pagare alla Compagnia deceduta, preludato anzitutto l'ammontare della sanzione da corrispondersi al Governo; a termini dell'articolo antecedente il valore, per cui sarà aggiudicata l'impresa, dei tronchi di strada costruiti ed in costruzione, loro annui e di quieto, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad essi fatta la revisione.

Articolo 130.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo ad un secondo appalto, in base di prezzi ridotti a minor valore, dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo, e se questo esperimento rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo, aprendo la gara con ribasso sul prezzo portato dalle dette condizioni, e deliberando l'impresa in base per sempre della migliore ^{proposta} ~~proposta~~ a colui che avrà fatto il ribasso minore.

Articolo 131.

Finalmente, se anche questo terzo esperimento andasse deserto, il Governo potrà ritenere per se le offerte cadute in aggiudicazione, mediante un corrispondente basate sul valore degli oggetti medesimi valutati per se stessi, ed indipendentemente dalla

3

appartenenti alla Strada ferrata,
per il compimento della quale il
Governo non assumesse alcun obbligo

Articolo 132

Se congiunta la Strada d'aperta
al pubblico, lo esercizio di essa venga
ad interrompersi su qualunque parte
della linea concessa, suocchè la
Compagnia sia provvida immediata-
mente, o se lo esercizio medesimo
venga eseguito con gravi e ripetute
irregolarità, l'Amministrazione
Superiore provvederà a spegner e a rifletto
della Compagnia le misure necessarie
per assicurare provvisoriamente il
riestabilimento, la regolarità e la
sicurezza del servizio.

Articolo 133.

Se dopo averli tratti dalla orga-
nizzazione del servizio provvisorio, di cui
nel precedente articolo, la Compagnia
non abbia quietato i mezzi di ri-
prendere lo esercizio regolare e sicuro,
essa decadrà dal privilegio, e si procederà
nel modo stabilito all'Articolo 128
e seguenti pel caso della decadenza
pronunciata per non aver compiuta
ed aperta all'esercizio la Strada nel
tempo prescritto.

Corso XII

Disposizioni generali e relative al personale

Articolo 134.

La Compagnia concessionaria è

autorizzata) a fare quei regolamenti
che viderà opportuni, sia per lo arda-
mento di sua amministrazione interna,
sia per l'esercizio ed esercizio della strada
fermata; questi ultimi regolamenti
però non saranno esecutori, se non
previa l'approvazione dell' Ammini-
strazione Superiore

Articolo 135

Allo scopo etc, verificandosi i casi
previsti dagli Articoli 61. 62. 63. 64. 65.
73. 74. 76. 77. 78. 83. 84. 85. 104. e 121
si possono adempire le disposizioni
negli articoli medesimi contenute, il
Governo si riserva la facoltà di fare
ispezionare i registri della contabilità
della Compagnia, onde riconoscere
gli introiti e le spese della gestione
sociale

Articolo 136.

Nell'esercizio della strada dovrà
la Compagnia adottare i sistemi di
locomozione riconosciuti migliori
ad ogni epoca della sua gestione,
e dovrà uniformarsi strettamente
ai regolamenti che sono e saranno in
vigore per l'esperimento e l'uso delle
locomotiva, per la solidità dei carri e
vagoni, per lo stabilimento degli orari;
per la maggiore o minore velocità della
corsa, per la qualità e per l'uso dei
vari segnali; Ed in generale per tutto
ciò che riguarda essenzialmente la
sicurezza pubblica

Articolo 137

La Compagnia non sarà ammessa a portare reclami per il fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali stabilite in vigore, o che fossero per stabilirsi in seguito.

Articolo 138.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di Strade nazionali, provinciali, o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che passero attraverso la linea di Strada ferrata che fa l'oggetto della presente Capitolo, la Compagnia non potrà mettere ostacolo a tali attraversamenti, saranno però prese tutte le disposizioni necessarie, perché non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della Strada ferrata, né alcun danno o spesa alla Compagnia.

Articolo 139

La Compagnia concessionaria, o quella che qualunque che potesse in seguito venire sostituita per l'esercizio della Strada ferrata, sarà responsabile verso lo Stato, come verso i particolari di danni che fossero occasionati, nella esecuzione delle loro funzioni dai suoi amministratori, agenti e propositi e da qualunque impiegato o applicato al servizio della linea.

3

Articolo 140.

La Compagnia sarà egualmente responsabile verso lo Stato e verso i terzi di ogni danno procedente dalla infossione o di alcuna delle condizioni della ~~per-~~ ~~so-~~ concezione e della infossione dei regolamenti e dei suoi statuti.

Articolo 141.

I congiunti ai quali la Compagnia sarà tenuta in dipendenza dei due precedenti articoli saranno davanti sul fatto solo della infossione delle condizioni stipulate, eccettuati per sempre i casi di forza maggiore fatti debitamente constatare.

Articolo 142.

In ogni circostanza in cui sia invocato dalla Compagnia il caso di forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente Capitolo di concezione, la Compagnia dentro il periodo di trenta giorni a data dall'evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il cumplimiento delle condizioni stipulate dovrà darne avviso al Ministero dei Lavori pubblici e provarne la realtà e le conseguenze.

In difetto la Compagnia sarà considerata come decaduta di primo diritto da ogni azione per questo riguardo.

Articolo 143.

Affinchi gli impiegati ed agenti della Compagnia chiamati ad impedire gli abusi e le contraffazioni, che possono compromettere la sicurezza pubblica, abbiano autorità di farne accertamenti, effi

dovranno essere approvati dal governo
e prestati a un giuramento avanti il
Consiglio d'Intendenza ^{Generale} (di Genova, o di
Livorno, o di Napoli).

Articolo 141

Non faranno a nessuno i sequestri degli
averi della Compagnia, suo capitale,
interessi o Dividendi delle azioni, e del
fondo sociale. Gli eredi, creditori
e i venditori degli azionisti non potranno
sotto alcun titolo o pretesto privo
l'apposizione dei sigilli, sovra i beni e
gli averi della Compagnia, né prendere
ingerenza di sorta nella sua ammi-
nistrazione.

Dovranno anzi per lo esercizio
dei loro diritti riferirsi agli inventori
sociali ed alle deliberazioni della
Assemblea generale.

Articolo 142

I macchinisti conduttori delle locomotive
ed i fuochisti ~~che~~ saranno approvati
dal Ministero nelle adunanze degli
che sono al servizio dello Stato.

Articolo 143

Nel personale non tecnico assunto dalla
Società al suo servizio dovranno in-
giungersi per un terzo almeno militari

di loro di loro ~~voluntariamente~~ congedati o messi in ritiro.

Articolo 144 *

~~Gli ufficiali telegrafici addetti alla~~
~~Spedizione dei telegrammi saranno fatti~~
~~dalla Compagnia, ma sopra lista~~
che le verranno presentate dal governo
dei giovani che hanno fatto il corso

* Gli agenti addetti al servizio della ferrovia
che attendono anche alla spedizione dei telegrammi
telegrafici dovranno far parte della loro capienza
in questo ramo di servizio. Questi ufficiali poi
che fossero e propriamente applicati al servizio
telegrafico saranno fatti dalla Compagnia,
ma sopra lista

La Compagnia che otterrà l'incarico di
della Regia Università degli Studi di Genova
ha rappresentanza con elezioni di domicilio
a Torino ed a Genova per ricevere

ed ottenuto lo devolvemento agli esposti di
telegrafia elettrica;

Articolo 148

La Compagnia dovrà designare
uno dei suoi membri per ricevere le
notificazioni ed intimazioni che
saranno d'indirizzarle;

Il membro designato eleggerà il
suo domicilio a Torino o a Genova

In difetto di tale designazione o della
relativa elezione di domicilio, qualsiasi
notificazione ed intimazione diretta alla
Compagnia sarà valida, quando venga
fatta alla Segreteria della Direzione
Generale della Divisione Amministrativa
di Torino o di Genova

Capo XIII

Norme da osservarsi nel concorso
all'impresa.

Articolo 149.

Quelli che concorrono per ottenere la
concessione della strada ferrata del litorale
in base del prefetto progetto dovranno
presentare le loro domande non più tardi
della fine dell'anno corrente

Articolo 150.

Quelle domande saranno presentate,
o da Società che si fossero per l'oggetto di
cui si tratta legalmente costituite nel
predetto intervallo, ed a termini della
Legge dello Stato, per mezzo di rappresentanza
legale delle Società medesime, o da Società

promotivi che si facevano riserva di restituirli
in appello e nei termini di cui all'articolo
90 una Società anonima per sempre
o termini della Legge dello Stato, od anche
da individui che intendano assumere in
nome proprio l'impresa e si facevano la
stessa riserva.

Articolo 151.

Le domande dovranno essere in ogni
caso corredate dai seguenti documenti;

1.° Del progetto tecnico di massima della
ferrovia;

2.° di un certificato di aver versato in una
cassa dello Stato la somma di un milione
~~cinquecento mila lire~~ in numerario od
in effetti pubblici dello Stato; ed o in beni
del Tesoro, od in cedole del debito pubblico
al cinque per cento che saranno ricevute
al valor nominale, od in cedole al tre
per cento valutate al corso di emissione;

e ciò per garanzia del concorso a cui il
concessionario resterà vincolato sino alla
effettuazione del deposito prescritto all'articolo
90 del progetto Capitolato, e colla commina-
toria nel medesimo articolo stabilita.

Adi altri esonerati sarà restituito ~~quasi~~
il detto, o il detto semplice
(deposito subito dopo pronunciato il giudizio).

3.° di una Scheda segreta indicante
la somma di annuo prodotto bruto per ogni
chilometro che viene domandata come
garanzia del Governo a termini degli
articoli 106 e 107, la qual somma non
potrà essere maggiore di lire venticinque
mila e sarà il termine di comparazione
nel concorso.

1/2

adesso non ha interesse ad essere
messi in

I. Potranno pure anche concorrenti supplire
al deposito suddetto con un'offerta di egual
somma versata per l'effetto di cui sopra
da Casse Bancarie del paese o dall'Estero
autorizzate dal Ministero delle Finanze

3

Articolo 152.

Il progetto tecnico di cui al N. 1. dell'articolo antecedente dovrà consistere di;

(a) una planimetria generale nella scala di uno a cinquantamila che potrà essere tratta dalle mappe dell'ufficio topografico, e dovrà abbracciare dall'una e dall'altra parte del tracciato studiato sul terreno e delineato sulla planimetria medesima una estensione ben figurata del territorio non minore di dieci chilometri.

(b) Una planimetria divisa in sezioni e rilevata sul terreno in scala non minore di uno a dieci mila, né maggiore di uno a cinquemila, sui cui sarà riportato (senza per sezione) il tracciato della Strada ferrata da Mirna a Savona, e da Sestri di Levante a Savona, con riserva per la Società che rimarrà concessionaria di produzione, una simile planimetria anche da Genova a Sestri di Levante, nel caso contemplato nell'ultimo alinea dell'articolo 6.

Nella planimetria dei suddetti tracciati saranno indicati tutti i punti nei quali cadono le Stazioni e le principali opere d'arte.

(c) Una livellazione generale eseguita sul terreno lungo i tracciati sovra indicati e colla Staffa riferita sul tronco da Genova a Sestri di Levante, la quale livellazione sarà delineata nella scala non minore di uno a diecimila, né maggiore di uno a cinquemila per le lunghezze, e di uno a mille, ovvero di uno a cinquecento per le altezze.

* Il momento all'impresa saranno disposti e fatti dal prefetto e calcoli di perizia. Ma quello tra essi che rimarrà concessionario dovrà prima della legale costituzione della Società nominare prefetturale dante di tutti le spese necessarie al compimento della impresa, onde si possa determinare il capitale sociale, con cui la Società medesima dovrà costituirsi.

7. Gli aspiranti al concorso dovranno sopra domanda fatta al Ministero dei Lavori pubblici il permesso di intrudere nelle private proprietà per eseguire loro studi, talora compresi a termini di legge qui o fuori che fossero per recare ai terzi. Sopra loro richiesta sarà data ai medesimi omnia facoltà di rilevare dalle carte dello Stato Maggiore generale e quelli estratti di topografia che potranno loro giovare a facilitare i detti studi.

~~Saranno finalmente ammessi a tale concorso~~
 Dopo averci a loro spese dall'ufficio del Genio civile presentarsi al Ministero con un progetto di perizia e un'istruttoria con i calcoli di perizia che si

troveranno negli uffici dei medesimi e che girassero al predetto scopo ed ai calcoli della Spesa.

(d) Per le principali opere d'arte basterà a tenore dell'articolo 61 del prefetto capitolato, presentarsi per ora i progetti di massima e indicare i sistemi di costruzione che il concorrente si propone di adottare.

(e) Un prospetto indicante le lunghezze e le perimetre dei suddetti tronchi, ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linee rette, e i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste.

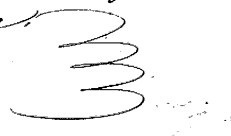
(f) L'elenco di tutto il materiale mobile di cui il richiedente la concessione si propone sin dai principii di fermare la strada fondata, siccome è richiesto dall'articolo 65 del Capitolato.

~~con tutto l'acquisto dello strumento di tutti i lavori e di tutto il materiale fisso e mobile di cui dovrà essere fornita la strada, che valga a fine eseguire con sufficiente appropriazione l'ammontare del capitale che si vorrà impiegare per condurre a termine l'opera.~~

Il piano di dettaglio delle principali opere d'arte e i moduli per le minori richiesti dagli articoli 61 e 62 del prefetto capitolato, e i piani particolari da pubblicarsi prima di venire alla espropriazione dei fondi saranno presentati a suo tempo da chi avrà ottenuta la definitiva concessione.

Articolo 153.

A norma poi dei concorrenti si espongono sul modo con cui procederà il giudizio le seguenti avvertenze.



I progetti presentati al Ministero saranno
soggettati all'esame del Consiglio speciale
delle Strade ferrate, sentito il parere
del quale, il Ministero pronuncerà sulla
ammissibilità loro al concorso, escludendo
quelli che fossero trovati non corrispondenti
alle condizioni del presente Capitolo,
non meno che quelli la cui redazione
fosse incompleta o difettosa.

Con però riserva che le discrepanze
fra la redazione di un progetto presen-
tato e le condizioni del Capitolo
fossero di poco momento, o poco rilevanti
fossero le imperfezioni e i difetti rilevati
in esso, il Ministero si riserva la facoltà
d'ammettere al concorso, ottenuto che
abbia la approvazione da chi lo ha
presentato, che, qualora la di lui offerta
ottenesse la preferenza sulle altre, egli
si unificherà a tutte le preferenzioni
che gli venissero fatte per rendere il
progetto medesimo regolare e conforme
alle condizioni del Capitolo.

Quando in tal guisa sarà stabilito
quali sieno i progetti che possono
ammetersi al concorso, in una
seduta del Consiglio speciale delle
Strade ferrate e sotto la presidenza
del Ministero dei Lavori pubblici
si apriranno le schede; e la concessione
sarà aggiudicata a chi l'aura chiesta,
domandando la minor somma di an-
no prodotto brutto chilometrico come
garanzia da accordarsi dal Governo.

Articolo 134

Se l'offerta migliore fosse fatta
in eguale misura da più concorrenti,
e fra questi vi fosse la Società della
Ferrovia di Vottri, venuta anche essa
al concorso, la preferenza sarà data
a quest'ultima.

In caso diverso, la preferenza si darà
a quello fra i concorrenti suddetti che
avrà presentato un progetto riconosciuto
il migliore a giudizio del
Consiglio Speciale delle Strade ferrate.

Roma 22 Marzo 1857

Il Ministro dei Lavori pubblici

Palompy

15
1854

Capitolato
di concessione della ferrovia lungo
il litorale Ligure Orientale.

Paragrafo I.

Soggetto della Concessione.

Cugino

Articolo 1.

La Società Ligure Orientale costituita
con atto 15 Maggio 1856 ed approvata
con Decreto Reale 14 Gennaio 1857
assume l'impresa della costruzione e
dell'esercizio a tutto suo proprio rischio e
pericolo di una Strada ferrata da Genova
al confine del Regno col Ducato di
Modena colle riserve e sotto le condizioni
formulate nel presente atto di concessione

Articolo 2.

La costruzione della Strada sarà
nella generalità della linea condotta
secondo il progetto presentato a nome
della Società dall'ingegnere Giulio Sarti
in data _____ introduccivoli
però quelle varianti di traccia e di livella-
zione, che sono in seguito state sottoposte
al Ministero dallo stesso ingegnere colla
Nota dichiarativa del 27 maggio 1853
ed adottate, non meno che quelle che si
renderanno tuttavia necessarie per adempire

L
L
L

alle norme segnate dal Consiglio Superiore
della Strada ferrata nei suoi voti delli
28 Giugno 1855. e 21 Agosto 1856 -
e che sono prescritte nei seguenti Para-
grafi di questo Capitolato.

Articolo 3°.

La concessione è definitiva ed
obbligatoria fin dal momento della
Sanzione per legge. Del presente Capito-
lato, per il tratto da Genova a
Carnoglio, il quale dovrà essere dalla
Società portato a compimento ed aperto
al servizio pubblico nel periodo di anni
tre a far tempo dalla Sanzione per legge.

Articolo 4°.

Per il restante della linea succeduta
da Carnoglio al confine Estense la Società
si riserva la facoltà di dichiarare dentro
il ~~termine~~^{periodo} di anni due dalla suddetta
Sanzione, se essa ne assumerà definitivamente
la costruzione e l'esercizio, obbligandosi
il Governo a non farne concessione ad altri
nel detto periodo di anni due.

Articolo 5°.

Se invece i due anni di cui nel precedente
articolo scorreranno senza che la Società
abbia preso il formale impegno di compiere
ed aprire la Strada ferrata su tutta la
estensione da Genova al confine Estense,
il Governo sarà libero di concedere ad un'altra
Società la detta prolungazione da Carnoglio al
confine.

Articolo 6.

Nei casi previsti nel precedente Articolo 5.
la Società Liguriana orientale dovrà farsi
cedere colla nuova Società, ovvero
cedere la parte di ferrovia a lei con-

La tratta dell'uno o dell'altro partito
sarà lasciata alla Società Liguriana
orientale.

I patti della fusione, o i corrispettivi
della cessione saranno stabiliti in via
amichevole fra le due Società salva
l'approvazione del Governo.

Se questo non risulti amichevole
compromesso saranno determinati
da periti dalle parti eligibili o nel dif-
fetto di questi da un terzo perito delegato
dal tribunale competente.

Articolo 7.

La Società Liguriana orientale potrà
anche nel termine di un anno dalla
approvazione per legge del presente
Congresso dichiarare, se essa intenda
invegnarsi anticipatamente di assumere
la continuazione della ferrovia per un
solo tratto da Camogli in là, purché
questo tratto si estenda sino a Settri
di Levante, ferma però sempre in
favore della Società medesima la riserva
dei due anni per dichiararsi sulla
compiuta esecuzione di tutta la linea
sino al confine Savoia (Cottone) a favore
dell'Articolo 4.

3

Articolo 8.

Se la Società Liguriana orientata ad approvare il prolungamento della ferrovia anche per tranco da Camogli a Tettici, essa ne avrà la concessione immediata dal Governo coll'applicazione di questo stesso Capitolo tanto nel rispetto amministrativo e finanziario come nel rispetto tecnico.

Il tempo concesso per la costruzione di questo parziale prolungamento sarà fissato in ^{relazione} ~~ragione~~ alla sua lunghezza ed alla natura ed importanza delle opere in esso comprese, avuto speciale riguardo alla galleria da costruirsi sotto il monte della Cresta, a tenore di quanto viene prescritto all'articolo 20 di questo Capitolo.

Eol in considerazione dell'aggravio che si impone alla Società coll'apertura di questa galleria le sarà fatta cessione del Langarotto della Torre, sua una ed edifici adiacenti, per la metà del valore di stima da determinarsi da due periti dalle parti eligendi e da un terzo dalle parti Stesse anticipatamente prescelto per il caso di dissenso degli altri due.

Articolo 9.

Quando invece la predetta Società deliberi, dentro il prescritto termine, odieramente l'intera impresa da Genova fino al confine Pollese, ovvero da Genova sino a raggiungere quel tronco di ferrovia

()

del foglio. Stato concepito preventivamente
 ad altra Società o a Società Carrara,
 a scopo della riveduta fatta all'articolo
 11, essa potrà chiedere speciali favori,
 applicando gli stessi fin d'ora, oltre che
 la esplosione del fargravetto della Foca
 alle medesime condizioni formulate
 nell'articolo precedente, anche la
 comunanza di uso colla strada
 nazionale ordinaria del ponte che
 si sta costruendo sulla Moxera; fermo
 però che le spese necessarie per
 adattare il ponte a tale uso comune
 saranno a tutto carico della Società
 e quelle di manutenzione ordinaria
 straordinaria saranno sopportate
 a metà fra essa e la pubblica
 Amministrazione.

Articolo 10°

Questa concessione però della
 intera linea sarà vincolata ad un
 nuovo contratto da approvare per
 legge nel quale verrà fissato il tempo
 che si avorda alla costruzione ed alla
 apertura dell'esercizio di tutta la linea
 e potranno anche essere modificate
 a maggiore vantaggio dell'impresa le
 condizioni tecniche dell'opera a tenore
 delle osservazioni contenute nel Paragrafo
 II. Del contratto suddetto.

Giorgi

Articolo 18.

Colla riserva accordata alla Società di potere entro due anni dichiarare se essa appurerà definitivamente l'intiera esecuzione ed esercizio della ferruina fino al confine Modense; il Governo non intende rinviare a non concedere anticipatamente da qualunque epoca una strada ferrata che da Spezia volga pel confine suddetto a Carrara, quando una Società si offra di eseguirla anche prima dello spirare del termine convenuto.

Articolo 19.

Si fa parimenti eccezione alla mora di anni due accordata alla Società Liguriana orientale per decidersi ad appurare l'impresa sino al confine Gattuso per il caso in cui in questo intervallo si presentasse una Società che domandasse la concessione della intiera linea del litorale Ligurico dal confine occidentale colla Francia al Faro sino al confine orientale col Ducato di Modena.

Quando una tale Società fosse regolarmente costituita ed approvata, il Governo si riserva la facoltà di stipulare in qualunque momento con essa una convenzione provvisoria per la suddetta concessione, e se questa convenzione sia fatta per Spezia, la Società Liguriana orientale dovrà esecutar tutti gli statii eseguiti sulla linea da Genova al confine Modense e tutti i lavori che avessero compiuto.

ed avviata da Genova a Camogli ed a Sestri, previo compenso delle spese sostenute e con l'obbligo alla nuova Società di assumere tutto il passivo e gli impegni della Società Ligure orientale incontrati per l'esclusivo scopo di adempiere agli obblighi della sua impresa ^{inoltre} e mediante un'equa indennità alla Società Ligure.

Reciprocamente la Società nuova acquisterà tutti i diritti e i benefici che la Società Ligure orientale si fosse durante la sua gestione procurati.

Nella convenzione alla stipulazione per la cessione di questi reciproci diritti ed obblighi, si procederà nel modo indicato all'articolo 6.^o

* e sulla ripartizione dell'indennità di cui sopra da corrispondersi alla Società Ligure orientale.

Paragrafo II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle Stazioni e delle case cantoniere

Articolo 13.

La strada ferrata partirà dalla Città di Genova presso al Crocicchio della Pace e sino a Camogli, cioè sul tronco di cui la concessione è fatta d'ora definitiva, percorrerà il litorale secondo la traccia designata sul piano generale di questo tronco preparato dall'Ingegnere Sarti nelle Note Descriptive del 22 Maggio 1853.

Delle due linee fra Genova e Nervi segnate su questo piano si dovrà perciò

L
L

Seguirà quella che passa per i territori
di Boce, Boce d'Alpe, Bagnara e
Quinto.

Articolo 14.º

Le curve non potranno nel
medesimo tronco avere raggio minore
di metri 300, né potranno le più strette
succedersi immediatamente costituendo
dei flessi contrarii; ma dovranno
essere separate per un tratto rettilineo
che non sia minore di metri 20, ovunque
il raggio di ammalue non ecceda i
metri 450.

Articolo 15.º

La pendenza nell'ora detto tronco
non eccederanno nella generalità il
limite del $\frac{1}{2}$ per mille, quale risulta
dal profilo longitudinale assunto al detto
tratto; ove però si riconoscessero giustificabili
motivi per recare qualche attenuazione
nel detto limite di pendenza, la Società
sarà autorizzata a fare il corrispondente
cambiamento, purché non si vanga con
esso ad eccedere il limite del 6 per mille.
Nelle stazioni però la pendenza non
potrà mai eccedere il tre per mille.

Articolo 16.º

Nel tratto di ferrovia sulla destra
del Nisagno che attraversa le fortificazioni
per entrare nella città di Genova, la
Società dovrà assoggettarsi alle prescrizioni

impedire) qui riguardanti domoti alla difesa
della Francia, e ad altri soggetti del
servizio militare e che sono trascritti
nella lettera 9 Dicembre 1856 N. 5580
del Ministero della Guerra.

Articolo 17.

Per ciò che riguarda i tratti del
ripetuto tronco sino a Camogli che
corrono lungo la spiaggia, la Società
dovrà per riguardo alla navigazione
ed allo esercizio delle arti marittime
adempiere quelle condizioni che sono
state formulate nella relazione 23
Settembre 1856 dell'Ispektorato alle
porti e spiagge).

Articolo 18.

Le Stazioni o formate del tronco
stesso non potranno essere ~~inferiori~~^{fra tutte} in
numero inferiore di otto.

La Stazione di Genova sarà di
prima classe, le altre potranno
essere di terza classe.

I luoghi nei quali dovranno
essere collocate le Stazioni e le formate
intermedie secondo la importanza dei
luoghi medesimi saranno a suo tempo
proposte dalla Società all'approvazione
del Ministero.

Quando però la strada fosse
aperta fino alla Spezia ed oltre, la
Società potrà, nell'ordinare l'esercizio,
stabilire che alcuni dei convogli

27

giornalieri non l'avranno a tutte le
Stazioni o fermate intermedie.

Articolo 19.

Le case contorniere non potranno
essere in numero minore di dodici, riferen-
dolo al Governo l'aspetta di eseguire
quel maggior numero, o quel' aggiunta
di capiti di guardia, di cui per la
sicurezza pubblica sarà riconosciuto il
bisogno nell'atto di firmare il definitivo
collocamento, avuto principalmente
risguardo alle curve sulla quali è
condotta il tracciato della ferrovia.

Articolo 20.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia
occorresse in alcuni tratti occupare il terreno
destinato al servizio delle guardie delle binarie,
il Governo potrà consentirli; ma la Società
dovrà accordare alle guardie stesse un battente
mente comodo e sicuro passaggio sopra la
barricata ed di fuori del tracciato del binario.

Articolo 21.

I tracciati della linea conessa condotti secondo
le supposte previsioni e riportati dai piani
geometrici, non che la livellazione generale
longitudinale della linea medesima saranno
prima della pubblicazione prescritta
dalle Patenti 6 Aprile 1834 approvati dal
Ministero Dei Lavori pubblici.

Nell'atto del definitivo tracciamento sul
terreno e nel procedere all'esecuzione potranno
però essere introdotte, previo consenso del
Ministero medesimo, modificazioni parziali;
che non si discostino più di duecento metri

* avrebbe fatto conoscere alla Società
 * neppure i d'istiti, allora il Governo
 ha esteso sino al detto punto la con-
 cessione definitiva a termini del citato
 Articolo 8.

Articolo 23.

Si dichiara pure (si è ora) che da Camogli
 a Santa Mary perita, e dopo il tracciato
 in contorno il perimetro di Pontefino;
 la linea di strada ferrata dovrà proceder
 nella direzione rettilinea, e di sotto una
 galleria fra i due suddetti opposti di
 Camogli e di S. Margherita.

Articolo 24.

Le condizioni di tracciato stabilite
 all'articolo 14.° per il tronco da Genova
 a Camogli saranno applicate, e si applicano
 al tronco di prolungazione sino a
 Sestri di Levante.

Articolo 25.

In questo stesso tronco pure (da Camogli
 a Sestri) potrà esser ammessa un limite
 di pendenza maggiore, purchè non ecceda
 il dieci per mille, finiva nelle Stazioni
 al limite di pendenza stabilite all'Articolo 7.

Articolo 26.

Il numero e la collocazione delle Stazioni
 del tronco da Camogli a Sestri saranno
 determinati all'atto della concessione
 che verrà fatta dal Governo a termini
 dell'Articolo 7.

dall'una o dall'altra parte. Della linea più
 miti (ammesso appurato), e non entro d'un
 con raggio minore di quello che prima s'is-
 tettero nel tronco suddetto, e potranno pa-
 rimenti esser ammessi cambiamenti
 parziali nella (o in) l'occasione, purchè non
 facciano che la pendenza esca i limiti
 assegnati, e non pregiudichi la condizione
 di maggior di sicurezza (praticamente) sotto la
 ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie
 come sopra. Articolo 22.

In caso che la Società prolunghi la strada
 a termini dell'Articolo 8.° sino a Sestri di Levante
 si ammette in massima il tracciato sopra
 del presentato progetto, nel quale però potranno
 all'assenso del Governo, esser portate quelle modi-
 ficazioni che sono d'indole più matero avrebbe

Articolo 26.

Il numero e la collocazione delle Stazioni
 del tronco da Camogli a Sestri saranno
 determinati all'atto della concessione
 che verrà fatta dal Governo a termini
 dell'Articolo 7.

Articolo 27.

Se la Società dichiarerà nel tempo
 debito di assumere tutta l'ingressa fino
 al confine ligure, ammessa in massima
 sino alla Spagna) la linea tracciata
 nel progetto Sarti in principio citato,
 il Governo si riserva di sottoporre ad
 un più accurato esame la linea
 medesima, non che le varianti
 proposte, o che fosse per proporre la
 Società, sia al di qua, sia al di là della
 Maura sino a Sarzana, tenuto conto

3

della ingegnaria che il ponte che si
sta costruendo sul detto fiume e' coordinato
nato al servizio comune della strada
nazionale ordinaria e della strada
ferrata, e quanto all'ultimo tronco
al di la' di Sargano, premesse le
necessarie convenzioni col Governo
Ducalo per determinare il punto di
congiunzione delle ferrovie dei due
Stati.

Articolo 28.

Nell'istituire questo esame che
dovra' precedere la stipulazione della
nuova concezione provvisoria da
sottoporre all'approvazione del Parlamento
a senso dell'articolo 10.° si riconosca,
se a quell'epoca i progressi fatti dall'arte
nella costruzione dei treni articolati
siano stati esse positivamente accertati
dall'esperienza, da poter consentire
che, mediante l'applicazione dei
detti treni al materiale mobile di
queste ferrovie si possa introdurre
una anche di raggio minore di
trecento metri.

Paragrafo III.

Norme per la costruzione del corpo
stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati

Articolo 29.

La strada potra' essere costruita

ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di rotaie cui raddoppiamenti pure che saranno riconosciuti necessari su alcuni nelle Stazioni dove i binarii medesimi verranno moltiplicati e sviluppati secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse Stazioni'.

Articolo 30.

E fatta facoltà alla Società di adottare nei vari tratti della Strada il sistema della massicciata incalzata fra banchine o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che rendono più opportuno uno che l'altro sistema.

Nei secondi casi pure la larghezza del corpo stradale al livello del piano su cui viene imposta la massicciata non potrà avere la larghezza minore di metri 5. 50.

Articolo 31.

Quanto alle altre condizioni del profilo in trincea saranno applicate le regole prescritte dalla legge n. 1111 sulla sua relazione del 13 Agosto 1856, introducendosi pure le modificazioni prefatte dal Consiglio Superiore delle Strade ferrate nella sua adunanza del 21 dello stesso mese d'Agosto.

Articolo 32.

Ponti e viadotti dovranno

effetti di struttura murale, di spira, o
in parte dell'uno in parte dell'altro di
quelli due materiali.

Articolo 33.

La linea retta dei ponti e l'altoripa
degli archi e delle traviate al di sopra
delle acque saranno determinate in modo
che il fiume non possa recidersi più pericoloso
ai terreni limitrofi di quello che era sullo
Stato antecedente.

La Società dovrà perciò praticare
le opere necessarie per conseguire questo scopo
e per difendere la strada ferrata e assicurare
il libero deflusso delle acque sotto il ponte
in ogni Stato del fiume.

Articolo 34.

L'altoripa alla chiave dei viadotti e
cavalcarina sopra il piano della strada
ordinaria, se questa passa sotto la
strada ferrata, non potrà essere minore
di Metri 2.50. Se la strada ferrata
passa sotto la strada ^{ordinaria} ferrata, l'altoripa
della chiave del volto o quella del piede
orientale sopra i regoli non potrà essere
minore di Metri 2.60.

Articolo 35.

La larghezza della ferrovia fra le
funie interne dei parapetti dei ponti
viadotti, o cavalcarina non potrà essere
minore di Metri 2.50.

Articolo 36

La larghezza di sotovia con quali

una strada ordinaria possa sotto
la portata non potrà essere minore
di Metri 11,50 per le strade nazionali,
di Metri 6,50 per le strade provinciali
e per le comunali e confortate di Metri
5,0 di Metri 4. Secondo la maggiore
o minore importanza delle comunica-
zioni su cui servono

Articolo 37.

La larghezza delle gallerie potrà essere
limitata a Metri 2,50 tra le facce
interne delle loro pareti verticali, sop-
primendo le cunette laterali, purché
si provveda allo scolo delle acque nel
modo che sarà stabilito all'atto di
approvazione del loro piano esecutivo.

Esse dovranno essere rivestite ovunque
l'Amministrazione superiore ^o ^o ^o
il bisogno, sia a cagione della cattiva
e infestabile natura della roccia in cui
sono aperte, sia per la poca grossezza
dello strato di suolo naturale sovra in-
combente al cielo della galleria.

Nei fianchi loro dovranno praticarsi
in proporzione della loro lunghezza
quelle nicchie che faranno giudicate
necessarie per la sicurezza dei cantonieri
o guardiani.

Tutto nel resto quanto altro
viene prescritto in relazione al dispo-
sto dell'articolo 36 del presente Capitolo.

Articolo 38.

Della continuità delle comunicazioni

laterali ordinarii saranno concepiti
passaggi a livello, i quali dovranno
essere muniti di cancelli, di semplici
barriere, e di cotone teso fra solidi
pilastri in pietra e assicurati con
chiodi d'istallo, secondo l'importanza
della strada a cui servono.

Per le strade nazionali la lunghezza
libera del varco non potrà essere minore
di metri sette.

Per le strade provinciali non sarà
minore di metri sei.

Per le strade comunali o consortili
potrà variare dai cinque ai quattro
metri secondo la importanza delle
comunicazioni a cui servono.

I cancelli saranno stabiliti come
quelli della strada ferrata da
Vercelli a Novara.

Nei piani generali saranno segnati
i punti in cui intendesi collocare
questi passaggi a livello e indicato
il modo di chiuderli.

Articolo 39.

Nei siti in cui la superficie naturale
del terreno, od il piano delle strade
ordinarie intersecate hanno rispetto
alla strada ferrata una differenza
di livello più o meno grande, ma
non sufficiente perchè converga
naturalmente del sottovia o dei cavalea
via, si darà scampo ai passaggi a livello
mediante rampe più o meno ^{solide} grandi.

secondo l'importanza delle Strade
esistenti.

Le parti ridotte ed abbassate
di tali Strade saranno espropriate
con maggiorità di buoni materiali
in relazione allo Stato dei tronchi
esistenti delle Strade medesime.

Articolo 40.

I passaggi a livello dovranno
essere esecutati da guardie; e perciò
proprio a quelli a cui ha esportata
ordinaria della Strada ferrata
non competerà di rendere comune
il servizio e la cura esecutiva
non potrà supplire anche come
casello di Guardia si dovranno
esigere appositi caselli ed applicare
le guardie apposite.

Articolo 41.

Nei siti in cui la differenza
fra i livelli rispettivi della Strada
ferrata e della ^{di sopra} Strada ordinaria
sia tale che competa di poter con una
moderata spesa procurare la traaver-
sata con cavalcavia o battente, questo
modo d'attraversamento dovrà essere
preferito.

In tal caso si dovrà conservare
alle Strade nazionali in questi
passaggi la larghezza di metri
sette, alle provinciali quella di metri
sei e quella di cinque o di quattro

metri alle Strade comunali secondo
la loro maggiore o minore importanza

Articolo 42.

Quando l'esecuzione di lavori
sulla strada ferrata esige per
interruzione di qualunque prefessente
comunicazione, ciò non potrà farsi
senza aver prima provveduto con
passaggi provvisori, riconosciuti suf-
ficienti per comodo e sicurezza dal
Commissario Governativo

Le comunicazioni stabili dovranno
essere ristabilite al più presto possibile
e collaudate dal Commissario med-
esimo prima di essere aperte all'uso
cui sono destinate.

Articolo 43.

Sarà parimente obbligata la
Società a conservare fra i centri degli
abitati che si trovano lungo il litorale
quelle comunicazioni colla spiaggia
di cui abbisognassero per mantenere
le loro relazioni colla spiaggia me-
desima.

Articolo 44.

La Società concessionaria è
obbligata di ristabilire ed assicurare
a proprie spese lo scalo ed il libero
corso di tutte le acque i cui condotti,
o naturali, o artificiali fossero
interrotti o modificati dalle opere

3

della sua impresa, a meno che gli
interessati non vi rinunciassero, il
che dovrà essere fatto constare
regolarmente dalla Società.

Se anche dopo l'approvazione
del progetto sorgessero reclami
contro la imperfezione di questi titoli
e corpi d'acqua, ricettività, o per la
ommissione che fosse stata fatta
di alcuni di essi, la Società sarà
sempre responsabile del danno recato,
e dovrà provvedere a due tempi
per farlo cessare a qualunque
epoca cui fosse riconosciuto, purché
sia dimostrato che il difetto non
procede da innovazioni portate
nei corpi d'acqua dopo la concessione
per opera degli interessati.

Articolo 15.

Le Stazioni dovranno, secondo la
loro maggiore o minore importanza,
essere appropriate al buon servizio
tanto di viaggiatori, come delle merci
e dovranno essere provvedute di tutte
quelle fabbriche e stabilimenti accessori
che si richiegono per il pronto e buon
servizio delle strade ferrate, come
tettoie ^{hangari} per il carico e lo scarico
delle merci, magazzini, rimesse, per
le locomotive e per vagoni, officine di
riparazione, oie sono necessari ecc;

Articolo 16.

Per tutte le opere principali d'arte, sive per ponti sui fiumi e torrenti ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade nazionali e provinciali e per tutte le stazioni e fermate indistintamente, nei fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani di dettaglio esecutivo all'approvazione del Governo prima della quale la Società non potrà metter mano ai lavori relativi.

Per le stazioni e fermate, quella di Genova esclusa, la Società prenderà norma da quelle eseguite sulla ferrovia di Vottri.

Articolo 17.

Per le opere di minore importanza, come praticelli, sistemi, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che sieno presentati i moduli, a norma dei quali se ne regolerà la costruzione secondo la maggiore o minore loro grandezza.

Articolo 18.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti ed edifici ad essi attinenti

3

Dovranno essere eseguite secondo i
buoni sistemi e progetti dell'arte,
con una solidità proporzionata
all'uso a cui sono destinate, e con
materiali di buona qualità, scelti
fra i migliori che si vogliono impiegare;
nelle opere pubbliche della Società
attraversate dalla concessa linea o
delle vicine.

Articolo 14.

Il Governo farà sorvegliare la buona
esecuzione dei suddetti lavori e delle
opere suddette per mezzo d'un Com-
missario tecnico.

Questa sorveglianza avrà per
oggetto di ricongiungere per mezzo delle
ispezioni fatte dal Commissario stesso
o da altri ufficiali d'arte da lui
designati, le forme nell'interesse pub-
blico adempite le condizioni e gli
obblighi imposti alla Società concessio-
naria dall'Esercito, e di esigere
questo adempimento, ove la Società
indefessa se ne discostasse.

Se il Commissario riconoscerà
che i lavori non si eseguono giusta
le buone regole dell'arte, ed in conformità
degli approvati progetti e delle stabilite
condizioni, la Società dovrà farsi
reformare, il Commissario potrà
sospenderli, ove la Società non si
prestasse a questa riforma; e la

3

Amministrazione Superiore potrà
in tal caso farsi dar opera d'ufficio
a spese della Società medesima

Articolo 50.

La ferrovia sarà chiusa e sepa-
rata dalle proprietà limitrofe con
siepi, con muri di cinta o con
barricce su tutta la sua lunghezza

Articolo 51.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre
sulla pendenza in prossimità di precipi-
tini dalla parte del mare, e quando
non si possa disporre il profilo
longitudinale in modo che essa
si scorra incassata, essa dovrà
dalla detta parte essere protetta
da robusti parapetti o ritegni atti
ad impedire il franamento dei
versanti; la struttura e modo di
costruzione ed applicazione dei
quali ritegni sarà determinata
prima che si metta mano alla con-
truzione dei relativi tronchi di ferrovia

Paragrafo IV.

Mapitalia, armamento e
materiale fisso.

Articolo 52

Tutto quanto è stabilito agli
Articoli 30, e 31 inca al lettera ed al

3

profilo della massicciata, si dichiara
qui che essa dovrà avere un'altezza
non minore di centimetri cinquanta
e sarà composta di ghiaia naturale
e di sabbia macida di terra e di più
bisogno delle migliori qualità che
di questi materiali possono
trovarsi a conveniente distanza

Articolo 53°

L'innalzamento della strada
ferrovia sarà fatto sopra traversine
della lunghezza non minore di
metri 2,50 spaziate da novanta
in novanta centimetri da mezzo a
mezzo.

Essle avranno la forma semi-
cilindrica colle dimensioni di
venticinque centimetri in lunghezza
per centimetri dodici e mezzo di
larghezza in mezzo almeno.

Le traversine saranno fatte di
legname duro e di essenza forte.
Quando per altro la Società si deter-
mini di farle preparare secondo un
sistema di preservazione riconosciuto
buono, potrà essa impiegare anche
legname di essenza dolce.

Articolo 54°

Le regolì di ferro battuto e di buona
qualità avranno il peso di trentatré
chilogrammi per metro corrente.



Una deficienza ed un non superi il
su per cento sarà tollerato —

Le spranghe di questi regoli
avranno la lunghezza di metri
cinque centimetri quaranta sei
rispondente alle spranghe di
sei traversine

Sarà però concesso di impiegare
quella quantità di spranghe di
minore lunghezza che sarà richiesta
dalle molte rispettive curve che fanno
parte del tracciato.

Articolo 55.

I cuspidi di ghisa avranno il
peso di chilo grammi dieci e saranno
di buona ghisa e di ben rispettata
fusione.

Articolo 56.

Le estremità di due traversine
spranghe del binario dovranno essere
congiunte con lame di ferro incisa-
bordate $\left\{ \begin{array}{l} \text{a} \\ \text{b} \end{array} \right\}$ adottando per questa
lavoro il sistema che all'epoca di
sua applicazione sarà stato ricono-
sciuto il migliore —

Articolo 57.

La ferrovia sarà provveduta
di tutti i raddoppiamenti di binari
reputati necessari, specialmente nelle
Stazioni, al pronto e sicuro servizio
della strada tanto per servizio di
viaggiatori come per quello delle merci

3

Articolo 58.

Gli binari più proprii dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati nelle Linee dello Stato.

Articolo 59.

Se prima e anche dopo la prefata concessione di strada ferrata venga introdotto, e dalla esperienza fatta su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche altro sistema d'armamento differente da quello preferito in questo paragrafo, la Società potrà domandare la applicazione, rettonale però obbligatoria ad eseguire il sistema suddetto ^{quello} ~~che~~ ^{sostituirsi} ~~adesso~~ non fosse dagli uffici d'arte giudicata ~~lodevole~~ ^{favorevole}.

Articolo 60.

Le Stazioni saranno provviste, oltre che dei binari dappoi designati quanto è richiesto dal prodotto e sicuro servizio coi necessari binari, anche delle piattaforme, grate, bilancie, vapore d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio indefinito.

Tutto questo materiale sarà

di buona qualità e costrutto secondo
i migliori modelli.

Per il mobilio delle sale d'aspetto
si provvederà sommai da quelle della
ferrovie di notte.

Paragrafo V.

Materiale mobile e Telegrafo.

Articolo 61.

La Società dovrà provvedersi di ogni
specie di materiale mobile che è necessario
per un completo servizio della Strada
ferrata, cioè di locomotive, vagoni per
viaggiatori, vagoni per bagagli, vagoni
o carri per merci pesanti e sperti, carri
molto o trucky per trasporto delle materie
ordinarie, vagoni apposite per trasporto
dei cavalli, vagoni per trasporto di altro
materiale grosso e minuto.

Articolo 62.

Tutto questo materiale dovrà essere
della migliore qualità, e costrutto secondo
i migliori modelli, né potrà essere messo
in servizio, se non venga prima approva-
to da una Commissione nominata dalla
Amministrazione superiore.

Articolo 63.

Le vetture d'ogni classe per viaggiatori
dovranno essere coperte.

Quelle di prima e seconda classe avranno
no chiavi lateralmente da inverte.

Per quella 2.^a classe 'batterici' che
dai lati siano muniti di corrette di
uajo.

La Società potrà stabilire delle
vetture mitte i cui compartimenti
avranno le esadizioni della classe
a cui sono destinate

Articolo 64.

Le calcolaje delle locomotive saranno
asportate a quelle prove di resistenza
che saranno prescritte dall'Amministrazione
Superiore

Articolo 65.

Il numero delle locomotive non meno
che quello di ogni altra specie di veicoli,
di cui dovrà procedersi la Società
dovrà stare in giusta proporzione
colla estensione della linea concepita
e col probabile movimento che si
determinerà sopra di essa.

La Società concessionaria dovrà a
suo tempo un'importo di stelli veicoli
e si appoggerà a portarsi quegli
ammulti che fossero dall'Amministrazione
Superiore riconosciuti necessari, purché
fusi da principio non manchi in
comunicato servizio, ed in seguito
dovrà provvedere in quella maggior
copia che fosse richiesta dal effettivo
movimento dei viaggiatori e delle
merci.

Articolo 66.

Le macchine ed altri veicoli che all'atto delle visite prefitte all'articolo 62, ed in un'altra occasione qualunque vengano dei Comissarii del Governo riconosciuti in istato di degradazione tale da rendere l'uso pericoloso dovranno esser tolti fuori di servizio.

Articolo 67.

La Società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della locomozione, secondo il sistema che farò da essa proposto ed approvato dal Governo.

Tutto però la Società stesca servizi di pari della linea telegrafica delle Stote, applicandosi, sotto la sorveglianza della Direzione dei telegrafi, i fili necessari al proprio servizio per parole in comunicazione colle Stazioni dove spetterà il telegrafo con proprie macchine e proprio personale.

Paragrafo VI.

Tariffe e Privilegi

Articolo 68.

La presente concessione sarà durata per novant'anni.

Questo periodo comincerà dal momento in cui la Società avrà aperto all'esplicio l'intera linea di cui avrà

3

ottenuta (in definitiva o concessione)
in base del presente Capitolato —

Articolo 69

Secondo questa concessione il
Governo si obbliga di non accordare
alcun' altra per ferrovie che vadano
da uno ad un' altro punto della stessa
linea ora concessa

Si riserva però la facoltà di concedere
Altre ferrovie in diramazione della
linea medesima, accordando però sempre
anche per queste la preferenza ai pratti
uguali alla Società Liguriana orientale
Il Governo s'impegna inoltre
di intermettere i suoi buoni uffici
presso quello del Ducato di Modena,
onde, nel caso che la Società Liguriana
orientale assumesse l'impresa fino
al confine, quest'ultimo Governo conceda
alla Società stessa il prolungamento
della ferrovia anche sul suo Stato
fino al confine Toscano —

Articolo 70.

Per indennizzare la Società dei
lavori e delle spese che ella assume
col presente Capitolato, e sotto la
espressa condizione che ne adempierà
esattamente tutti gli obblighi, le
viene concesso per tutto il periodo deter-
minato all' articolo 68 l'autorizzazione
di rimborsare le tasse di trasporto (in
base di quelle medesime tariffe che)

[Signature]

Sano Stato di Stabilità nell'atto di
concessione della Strada ferrata
da Marino a Novara

Queste medesime tariffe saranno
applicate alle benioni e franchi che
verranno aperte all'esercizio prima
dell'attivazione della intera linea
concepita secondo il disposto dello
Articolo 100.

Articolo 71.

L'applicazione delle tariffe si
farà parimente alle stesse norme
generalmente fissate nel suddetto atto
di concessione e sotto la osservanza
di un regolamento proposto dalla
Società ed approvato dal Governo.

Su questo regolamento dovrà farsi
caso della speciale condizione
della ferrovia dipendente dalla
struttura delle sue curve, particolar-
mente per quanto riguarda la
formazione dei convogli e nel
limitare l'attesa a cui potranno
arrivare i carichi delle merci.

Articolo 72.

Le tariffe di cui all'Articolo 70
rappresentano il massimo delle tasse
che è in facoltà della Società di
imporre tanto per viaggiatori come
per le merci.

La Società quindi non potrà
portarsi ricarsi di sorta senza il

3

confuso del Governo: le è invece
liberamente concesso di ricambi ribassi
sia generali che parziali.

Non potrà del pari senza
annunzia governativa portarsi in
una classe superiore un genere com-
preso in una inferiore; ma le sarà
libero portarlo da una superiore
ad una inferiore.

Questa facoltà di ritappare le
tariffe le è accordata anche per tempi,
tranchi di ferravia e circostanze
speciali, come di feste, fiera e mercati.

Articolo 70.

È accordata pure alla Società
la facoltà di stipulare convenzioni
speciali con Speditori ed Impresari
di trasporti per via di terra e di
acqua, convenendo con loro ribassi
di tariffa ed altre facilitazioni;
ma ciò facendo essa sarà obbligata
ad estendere le convenzioni medesime
a quanti altri Speditori ed Impresari
di trasporti ella per quelle
medesime vie e colle stesse condizioni
glicho richiedessero alle stesse condizioni.

Tali ribassi e facilitazioni una
volta accordate non potranno esser
tolti, se non dopo passato lo inter-
vallo di un anno almeno.

Articolo 71.

Le spese accessorie non contemplate

nelle tariffe sovraesposte, come sono
quelle di caricamento e scaricamento,
deposito e magazzinoaggio nelle
Stazioni della Strada ferrata e
locali attinenti e relativi diritti
di posta saranno fissate con Rego-
lamento speciale da sottoporre alla
approvazione dell'Amministrazione
Superiore, salva sempre alla
Societa' la facolta' di ribattarsi a
termini dei precedenti articoli 72. 73.

Articolo 75.

L'Amministrazione Superiore,
sentita previamente la Societa', fissera'
gli orari delle corse sulla linea
concepita in modo che corrispondano
ad una ben regolata velocita' dei
convogli ordinari dei viaggiatori e
delle mercanzie, non che dei convogli
accelerati, o di posta, avuto riguardo
ai bisogni del servizio ed alla sicurezza
pubblica e con speciale riguardo
alla strettezza delle curve.

La Societa' potra' stabilire corse
speciali e temporarie da punto a
punto della sua linea in occasione
straordinarie di fiera, feste, mercati
ec; ma anche gli orari di queste
corse speciali dovranno essere consi-
gnate alla Amministrazione dello
Stato ed averne l'approvazione.

Articolo 46.

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli antecedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le Stazioni tanto principali che secondarie ed in luogo in cui possono essere facilmente vedute da ognuno. E quando vi sieno portate variazioni dovranno essere ripubblicate.

Nelle variazioni di tariffe e le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

Articolo 47.

Merci la percezione dei Dritti e coi prezzi stabiliti sulle addottate tariffe e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo paragrafo, la Società conviene l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza e senza ritardo, procura a chiunque sia il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie di ogni natura che le saranno consegnate, salvo le eccezioni stabilite nella presente concezione.

Articolo 48.

Se non intervengono circostanze

Speciali; ed ove la Società non
si sia autorizzata, ogni consiglio
ordinario e regolare di viaggiatori
deve contenere un numero suffi-
ciente di vettori d'ogni classe
di servizio di viaggiatori che
si prestano negli officii
della Stazione.

Articolo 79:

Il servizio delle merci potrà essere
fatto cumulativamente a quello
dei viaggiatori con soli consigli
misti, finché il servizio merci
delle merci medesime non
faccia conoscere il bisogno di
Speciali consigli per il trasporto
a più alta velocità.

Nei consigli misti le merci
pagheranno però le tariffe loro
assegnate come se fossero traf-
portate separatamente a più alta
velocità.

Paragrafo VII.

Obblighi ed Oneri speciali addossati alla Impresa

Articolo 80:

I lavori di costruzione della
Strada ferrata dovranno cominciare
non più tardi di quattro mesi a
far tempo dalla ^{Stipulazione dell'atto} ~~stipulazione dell'atto~~
^{Prescritta} ~~prescritta~~ Legge del presente Capitolo di con-
cessione.

Articolo 81

La Società Concessionaria non potrà dar mano ai lavori né procedere ad alcuna espropriazione di terreno, se dentro tre mesi dalla detta ~~stipulazione~~ ^{stipulazione} non avrà per l'effetto adempimento degli obblighi assunti. Detta cauzione di L. 600,000 depositate in una delle casse della Finanza in numerario, ed in effetti pubblici dello Stato, cioè in buoni del Tesoro, ed in cedole del debito pubblico al cinque per cento che faranno riciccate al valor nominale ed in cedole del tre per cento valutate al corso di emissione.

Non adempendosi all'obbligo di questa cauzione nel termine prefisso, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora, e la Società perderà la somma corrispondente al vaglia di garanzia depositato al Ministero dei Lavori pubblici come allo Articolo 136.

Articolo 82:

Le L. 600,000 della cauzione versata nelle casse della Finanza saranno restituite alla Società per note di Lire Cinquantamila, a misura che sarà fatto contare con atti autentici

3
3
6

dell'acquisto di terreni, dell'esecuzione
di lavori e di forniture, del bisogno
di materiali per l'importare doppio
almeno dell'importo della rata
Di cui si domanda la restituzione
con queste restituzioni successivamente
si ridurrà la esazione a $\frac{1}{2}$ 100,000
le quali non verranno restituite,
se non dopo il totale compimento
e la collaudazione della linea
concepita

Articolo 83.

Il trasse definitivamente fu d'ora
concepito da Genova a Camogli
d'ora nel periodo d'anni tre a
far tempo dall'approvazione
per legge essere compiuto per-
fettamente in tutte le sue prin-
cipali parti ed accettorie e corredato
di tutto il materiale ^{mobile} che
sarà necessario ~~necessario~~ per poter
aprire all'esercizio in modo
seuro e permanente.

Articolo 84.

La contribuzione prediale
della strada farà a carico della
Società e farà stabilità in propor-
zione di superficie e della quota
d'imposta che i terreni pagavano
antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse,
magazzini ed altri fabbricati.

qualunque attinenti al servizio della strada ferrata saranno imposte per parità di ragione ad altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

Articolo 87.

Il servizio di posta per lettere e più dispacci del Governo da una estremità all'altra della linea o da punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente dalla Società nel modo seguente

1.^o Ai treni ordinari di viaggiatori o di mercanzie che saranno designati dalla Commissione Regia, la Società sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto per i bisogni della Direzione Generale delle Poste, destinato a ricevervi oltre alla valigia delle lettere e dei dispacci anche l'agente postale incaricato di questo servizio.

2.^o Se il volume delle valigie di posta e le circostanze del servizio rendono necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero anche se la Direzione generale delle Poste voglia stabilire degli uffici ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualunque treno ordinario, sia di andata che di ritorno anche di

3
17

questi usicoli; costrutti però e man-
tenuti a spese della Direzione Stessa
3.° La Direzione generale delle
Poste non potrà esigere alcun
contributo né negli orari, né
nel corpo e fermata dei convogli
ordinari; se essa vorrà servirsi
d'un treno speciale regolare, o di
un treno speciale che corra con
velocità straordinaria, la Società
non potrà rifiutarvisi; ma in
questi casi la medesima vorrà
completata dalle Spese, che saranno
determinate di buon accordo, ad a
quodlibet di partito.

4.° Quando la Direzione generale
delle Poste domanda un convoglio
speciale, la Società avrà diritto
d'aggiungervi vettorie d'ogni classe
e viaggi per trasporto di merci a
grande velocità a suo proprio
profitto, purché il servizio postale
non ne sia pregiudicato.

5.° Il peso delle vetture che la
Direzione generale delle Poste
contribuisce e mantiene a sue spese,
come al numero due, non potrà es-
sere esedere quattromila chilo-
grammi; per un peso maggiore fino
agli ottomila chilogrammi la Dire-
zione Stessa pagherà in ragione
di tariffa.

Oltre agli ottomila chilogrammi
la Società non è obbligata al trasporto

6.° Finché non è compiuto intieramente lo sviluppo della linea con essa dovrà la Società prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi artificialmente messi in esercizio coi convogli ordinarii le vetture del corriere in tutte le stazioni che saranno pure fornite gratuitamente.

7.° Nelle stazioni in cui la Direzione generale delle Poste lo giudicherà necessario, la Società dovrà vedere per un piano da stabilirsi d'uopo, ed a giudizio di periti l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale e per deposito delle valigie appartenenti al servizio della Società.

8.° L'Amministrazione Superiore si riserva il diritto di stabilire a spese gli stanti ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi stanti ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non faranno d'impedimento, né di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli né al servizio della Stazione.

9.° La Direzione generale delle Poste rinunciando alla facoltà concessa ai M. S. C. di questo articolo potrà invece richiederli dalla Società che i capi convoglio riceveranno essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli

3

ai Capitani delle differenti Stazioni, i
quali ne faranno per parte loro con-
segna a quegli agenti o Delegati
dell'Amministrazione delle Poste
che saranno incaricati di venire a
ricevere nelle Stazioni medesime.

Articolo 86.

La Società è obbligata a trasportare
per la metà del prezzo portato dalle
tariffe il sale, tabacco ed altri generi
di proprietà regia, che si spediscono
per conto della Finanza.

Articolo 87.

Il trasporto dei militari con armi
bagagli e dei marinai della Regia
Marina, muniti di foglio speciale
di via, sarà fatto a metà prezzo
delle tariffe nelle vetture di seconda e
terza classe, sia che viaggino, in
corpo sia che viaggino individualmente.

Articolo 88.

Se il Governo avrà bisogno di
spedire truppe o materiale militare
di qualunque genere ad un punto
qualsiasi della linea concessa la
Società sarà tenuta di mettere tutto
o di lui disposizione per la metà
del prezzo di tariffa tutti i mezzi
di trasporto di cui essa dispone
per l'esercizio della sua linea medesima.

49

Articolo 89.

Se per causa di guerra il Governo facesse rinvuolere le rotaie e interrompere in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa; ma la Società non potrà opporsi né avrà diritto ad alcuna indennità per il soprato esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà pure ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

Articolo 90.

Il trasporto dei prigionieri e della loro scorta sarà fatto a metà tariffa di terza classe.

I prigionieri saranno posti in vetture cellulari fornite e mantenute dalla Superiore Amministrazione.

Il trasporto di queste vetture sarà gratuito, tanto quando portano i prigionieri, come quando devono, sulla richiesta dell'Amministrazione, essere trasportate vuote coi convogli a piena velocità da un punto all'altro della linea.

Articolo 91.

La Società sarà pure tenuta al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei Commissari del Governo, degli agenti della Dogana, degli uffiziali del telegrafo, degli ingegneri ed altri

fornitori invariati di visite e
di riparazioni relative al servizio
della linea concessa

Articolo 92.

La Strada ferrata e tutte le
sue dipendenze saranno sempre
mantenute in buono stato, in quia
che il sovreggiamento resta tal di
essa in ogni tempo facile e sicuro

Per tale manutenzione e per le
riparazioni suddette la Società ri-
mane soggetta al controllo ed alla
sorveglianza dell'Amministrazione
Superiore, la quale farà risuocere
da Commisari da lei delegati
lo stato della Strada e sue dipendenze
con quella frequenza che può essere
richiesta dalle eccezionali condizioni
della Strada e specialmente nei
casi d'urgenza ed in circostanze
straordinarie.

Se la Strada ferrata una volta
sottinata non sarà costantemente
mantenuta in buon stato, fatti
precedere gli opportuni diffidamenti
vi si provvederà d'ufficio a cura
dell'Amministrazione ed a spese
della Società Concessionaria.

Articolo 93.

Le Spese tutte relative alle visite
di collaudazione tanto parziali che
generalì come quelle di sorveglianza, sia
durante la costruzione che nel tempo

dell'esercizio sono a carico della
Società, compresi gli onorarii dei
Commissarii e Dattii sufficienti dele-
gati dall'Amministrazione Superiore,
la quale ne pagherà l'ammontare

Paragrafo VIII.

Favoni speciali concessi alla impresa

Articolo 94.

La linea di Strada ferrata che for-
ma oggetto di questa concessione è
dichiarata opera di pubblica utilità
e quindi le sono applicate le Disposizioni
delle Regie Patenti 6 aprile 1854 ri-
guardanti le espropriazioni e i compensi
che la Società concessionaria dovrà dare
ai proprietari espropriandi, come altresì
le formalità necessarie sulla liberazione
dei terreni dai fusi e dalle ipoteche

~~Le pene decretate colle norme
delle Regie Patenti l'ottenimento delle
terreni di improprio necessarie alla
costruzione della Strada ferrata, la
occupazione temporanea dei terreni
necessari per le Strade di servizio
provvisorio, e per fusti necessari a dare
provvisorio sfogo alle acque, e per altri
servizii relativi alla costruzione della
Strada ferrata, fino al conseguimento
di questo non meno che quelle occupa-
zioni stabilite necessarie che si renderanno
necessarie sulla liberazione dei terreni~~

330

Due passi al dallole ipoteche

Lo pure autorizzata colle norme delle Stipse Patenti l'estrazione delle terre di impuntello necessarie alla costruzione della Strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le Strade di servizio provvisorio e per fossi necessari a dare provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizi relativi alla costruzione della Strada ferrata, fino al compimento di questa, non meno che quelle occupazioni stabili temporarie che si renderebbero necessarie per ristabilire comunicazioni soppressate o modificate, o per variazioni di corpi d'acqua richieste dalla costruzione della Strada ferrata.

Se in qualche tronco della linea la estensione delle proprietà intere sia tale che renda necessaria la estrazione di materiali dalle proprietà Stipse, il Governo in seguito a domanda della Società in cui si sono deputati i terreni edifici, e indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le autorità locali ed il Consiglio Speciale delle Strade ferrate, potrà promuovere l'occupazione di un Decreto Reale per autorizzare la detta estrazione, previo un giusto compenso di materiali ebbretti di qualunque natura essi siano, da stabilirsi per amichevole componimento e per giudizio di periti, e con obbligo alla Società del restituzione d'ogni danno recato e della restituzione in pristino della

intesi, e anche dovuta essere manomessa

Articolo 95.

Caranno del pari applicate alla Strada ferrata con tutte le disposizioni dell' Editto 8 Aprile 1847 del Reale Decreto 27 Agosto 1848, non che le Leggi ed i Regolamenti di pubblica e pubblica Amministrazione in vigore, o che emanassero in seguito per la Strada ferrata dello Stato.

Articolo 96.

Per tutti i contratti ed atti qualunque che la Società concepisca a stipulare relativamente ed esclusivamente all'impresa che affiuma e secondo i patti della concessione, saranno concepiti sulla Società medesima per rispetto ai Detti d'infinuazione le stesse facilità che già vennero accordate a compagni di simil genere più favorite.

Gli atti di Dispensione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporaneamente sullo stabilimento della Strada ferrata, o sui dipendimenti ed accessori potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprenderne varie

Articolo 97.

Per quanto riguarda i regolamenti, capitoli, maubirismi, etc. di ogni

[Handwritten signature]

Spinti ed in generale tutti de' ferri -
meriti laborate e macchinazioni
esclusivamente destinati ed appo-
stante necessari all' armamento
della ferrovia, all' abbellimento delle
Stazioni ed alla manutenzione dei
bianchi anticipatamente esercitati
sino al compimento della linea
aperta dalla Società, che unissero
introdotti dall' Estero si concederanno
pure alla Società le stesse facilità
che già vennero accordate alle
Compagnie di simil genere più
favorate.

Per ottenere questo favore dovrà
la Società concessionaria sottoporsi
si a tutte le esattete che a tale riguardo
vennero preferite dal Ministero
delle Finanze.

Articolo 98.

Il trasporto dei suddetti materiali
o macchinari che la Società volesse
eseguire sulla strada ferrata dello
Stato godranno pure di una tariffa
di favore, cioè della diminuzione
del quaranta per cento sulle tariffe
delle classi cui appartengono.

Articolo 99.

Per evitare il caso che materiali
provenienti dall' Estero e destinati
all' armamento ed al compiuto
servizio della linea concessa

trasportati dal sito fossero rifiutati,
si concede che l'Amministrazione locale,
con quelle norme medesime che
furono osservate per altre ferrovie
possa essere fatta alle fabbriche
collo intervento di un delegato
dell'Amministrazione superiore.

Articolo 100.

È concordata, alla Società, la
facoltà di mettere in esercizio tutti
e separatamente alcuni tronchi della
linea concepita, a misura che vengano
a compimento; queste parti di
linea dovranno però subire, prima
di essere messe in esercizio una
collaudazione parziale; la quale
non le esentierà dalla collaudazione
generale prescritta all'Articolo 103
di questa concessione.

Per l'esportazione di questi tron-
chi tutti e separatamente, mette in esercizio
batteria che la Società Sial provveduta
di quella quantità di materiale
mobile che la Commissione di
collaudo giudicherà sufficiente per
il limitato servizio corrispondente.

Articolo 101.

Il Governo concede gratuitamente
alla Società i terreni arabili in parte
lungo la spiaggia del mare che
potranno essere occupati dalla sede
della strada ferrata e per attinenza.



e dipendenza), salvo i riguardi alla
navigazione ed alle arti marittime
a fine dell'articolo 11 di questo Capitolo
l'atto e sempre quando i terreni
indisposti non sieno stati ceduti o
dati in affitto ai terzi.

Per gli arrendamenti demaniali che sieno
stati ceduti o dati in affitto ai terzi,
la Società dovrà tenere indenne
il Governo, e compensare i coltiva-
tori e locatari a termine di legge.

Articolo 102.

Il Governo prende impegno di
favorire ed approvare i sacrificii
che i Comuni ed altri corpi morali
titolati fossero disposti a fare a
pro della Società, purché questi sa-
crificii stieno nei limiti consentiti
dalle forme economiche dei rispettivi
corpi morali e sieno proporzionati
all'utilità che essi possono ripro-
mettere dall'attuazione della
Strada ferrata.

Paragrafo IX.

Collando, compartecipazione degli
utili, facoltà di riscattare la Strada
ferrata e sua rivendizione allo Stato

Articolo 103.

Compiuta la linea concessa la
Amministrazione superiore ne farà
eseguire un generale collaudo

per mezzo di una Commissione
in contraddittorio coi Delegati della
Società

Tale collaudo si riferirà a
tutte le opere costituite il corpo
stradale, all'armamento della
linea, alle case di guardia ed alle
Stazioni e loro edifici successori;
al materiale fisso ed al materiale
mobile; ed avrà per scopo di affi-
curarsi che siano state adempite
le disposizioni di questo Capitolo,
e che nella apertura della linea
sia garantita la sicurezza pubblica
ed il servizio possa ripetersi regolare,
compiuto e permanente

Articolo 104.

Compiuta e collaudata la linea
la Società farà procedere in contraddit-
torio di un Commisario delegato dalla
Amministrazione Superiore a
testimoniati di Atto, non che alla
formazione di un primo geometrico
sulla scala di uno o due mila cen-
tesimo della strada ferrata. Dei suoi
fabbricati e di tutte le sue parti
annesse e dipendenti

Il processo verbale di ricognizione,
come pure il primo geometrico di
determinazione saranno formati a
tutte spese della Società in due
originali, l'uno ad uso della medesima,
l'altro dell'Amministrazione

Superiori e sui loro trasmissa

Articolo 105.

Se all'epoca del collaudo si trovano mancate o difetti contro le prescrizioni dell'atto di concessione, la Società dovrà tutto porvi riparo; ove essa non si potesse a ciò, vi supplirà l'Amministrazione superiore che potrà a quest'uopo prelevare dalle Lire Centomila rimaste in deposito. Se questa somma non fosse sufficiente si compurerà sui primi prodotti della Strada aperta che sia all'esercizio; sui quali il pagamento di questo compenso avrà la precedenza a ogni altra spesa.

Articolo 106.

Quando la strada sia debitamente compiuta e collaudata e non vi siano reclami di proprietari danneggiati, la Società avrà diritto di recuperare la suddetta somma di Lire 100,000, compenso le spese che l'Amministrazione ovesse dovuto fare d'ufficio nel caso contemplato all'articolo precedente.

Articolo 107.

Dalla data dell'atto di collaudo che dichiara potersi aprire la intera linea concessa all'esercizio la Società è messa nel pieno diritto di godere integralmente i prodotti della com-

3

partecipazione alcuna dello Stato
per quindici anni; qualunque sia
l'ammontare dei prodotti medesimi;

Articolo 108.

Ma se dopo i quindici anni di eser-
cizio si offre di riscattare l'azienda della
Società che il prodotto netto della strada
ferrata, calcolato sul medio dell'ultimo
quinquennio eccede il dieci per cento
del Capitale Sociale, la metà di questo
eccedente sarà versata nelle casse della
Tesoreria a pro del pubblico Tesoro.

Per prodotto netto intendosi quello
che rimane del prodotto brutto, detratte
le spese di esercizio, di manutenzione
ordinaria e straordinaria, i canoni,
le imposte dei paganti a termini
dell'articolo 86, le spese di amministra-
zione, il fondo di riserva e quello
di ammortizzazione stabiliti nello
Statuto Sociale, e gli interessi delle
obbligazioni dei prestiti che la Società
avrebbe contratti.

Articolo 109.

Dopo il periodo di trenta anni,
potrà il Governo riscattare in qua-
lunque tempo la concessione della
intera strada ferrata; dovrà
però darne avviso alla Società
almeno un anno prima che
si venga a quest'atto di appropriazione.
Per regolare il prezzo di tale

risolto si trovano a escludere gli
utili netti ottenuti dalla Società
nel corso degli ultimi cinque anni
precedenti quello in cui si vorrà
effettuare il riscatto. Si divideranno
le due somme produttive annuate e si
stabilirà il medio netto delle sette
tre.

Determinato così il prodotto
netto lo si capitalizzerà in ragione
del cento di capitale per cinque
di rendita; quindi fatto l'ottimo
del materiale mobile, come mac-
chine di locomozione, carri vagoni,
utensili, arredi delle stazioni, di
tutto ciò insomma che non forma
corpo della strada ferrata e non
è legato al suolo, si pagherà
integralmente alla Società il valore
di questo materiale dentro il termi-
ne di sei mesi. Sottratto il valore
dei mobili suddetti dal capitale
come sopra costituito, si corrisponderà
alla Società sul rimanente capitale
il cinque per cento sino alla
scadenza del periodo della concessio-
ne, e successivamente si pagherà al
momento del riscatto un capitale
corrispondente a rate annuali, col
ragguaglio per sempre del cinque
per cento d'interessi.

Collo stabilire che il diritto al
riscatto non possa dallo Stato eserci-
tarsi che dopo trascorso il periodo di
anni trenta, non viene punto

informato l'effetto delle Disposizioni
in' degli articoli 5. 6. e 12. del
presente Capitolo 1.º.

Articolo 110.º

Alla scadenza della durata
della presente concessione e per fatto
solo di tale scadenza, il Governo
estenderà in' proprio della strada
ferrovia, suoi annessi, connessi e
dipendenti, subrogando la Società
in tutti' suoi dritti e nell'uso pieno
e pieno godimento di tutti' i pro-
dotti ed utili qualsiasi della
strada stessa.

Articolo 111.º

La Società sarà quindi tenuta
di consegnare al Governo in buono
stato di conservazione la strada
ferrovia e tutte le opere che la
compongono, e quelle che ne sono
collegate e dipendenti, come
stazioni e fabbriche tutte che
vi sono comprese, hangars di carico
e scarico, uffici di percezione,
case di guardia e vigilanza, ed
ogni altro edificio, non meno
che le macchine fixe ed in generale
tutti gli oggetti immobili non
esenti per destinazione speciale
al servizio dei trasporti.

Articolo 112.º

Le durante gli ultimi cinque anni

13
14

precedenti l'epoca della scadenza
della concessione, la Società non
si porrà in grado di soddisfare
effettivamente al disposto dell'arti-
colo precedente, il Governo sarà
in diritto di sequestrare il prodotto
della Strada e valersene per eseguire
d'ufficio i lavori che rimanessero
imperfetti.

Articolo 113.

Gli oggetti mobili, come macchi-
ne di locomozione, carri vagoni e
vetture d'ogni specie ed in generale
tutti gli oggetti non compresi nello
articolo 111. ed eranno attribuiti allo
Stato, cui primo risponderà l'obbligo
allo esercizio ed alla manutenzione
della Strada; ma di tutti questi
oggetti mobili su farsi pagato
alla Società il valore a prezzo di
stima nei termini succursivi alla
scadenza della concessione.

Lo Stato farà parimenti acquisto
a prezzo di stima del combustibile,
oli, ferri, legnami ed altri materiali
ed approvvigionamenti che si tro-
vassero nei magazzini della Società
limitatamente però alla quantità
che si riconosca sufficiente allo
esercizio ed alla manutenzione
della Strada per mesi sei.

2
3

Paragrafo I.

Casi di penalità, decadenza
e procedimento relativo.

Articolo 141.

Se nel periodo fissato all'articolo 80 e dopo una formale ingiunzione fatta dall'Amministrazione Superiore alla Società nel corso del penultimo mese del periodo stesso, questa non si fosse messa in grado di cominciare e continuare i lavori, perderà la metà del deposito di cauzione di cui all'articolo 81 che sarà devoluta al Governo, a meno che essa non faccia constare regolarmente di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

La Società potrà però essere rimessa in pristino accordandole un prolungamento al detto periodo, ma in questo caso dovrà restituire nel deposito nelle casse dello Stato della somma di L. 600,000.

Essendo trapassato anche il prolungato periodo senza dar mano ai lavori, essa perderà l'intero rimanente deposito e decadrà definitivamente dalla concessione.

3

Articolo 117.

Quantora alla scadenza dei termini fissati all'Articolo 83 per compimento d'opera all'esecuzione della linea concessa la Società non abbia dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto cessare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, essa s'intenderà di più diritto decaduta dalla concessione senza che occorra alcuna costituzione in mora.

In tal caso la porzione della concessione che non fosse peranco stata restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino alla ammontare dell'intera esecuzione indefinita s'intenderanno di più diritto passati in proprietà dello Stato, ed il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere manesanti e di quelle che rimanessero imperfette col mezzo di appa pubblica (da aprirsi sulle basi della presente concessione), e avrà estimo delle opere costrutte ed in via di costruzione, di materiali promisti, di terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si trovarono già posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato col

3

miglior officio riconosciuto ed uno
dalla Amministrazione Superio-
re, esclusi però i concessionarii
decaduti ed i loro aventi causa

Articolo 116.

I nuovi concessionarii saranno
tenuti di pagare alla Società de-
caduta, prelevato anzitutto lo
ammontare della cauzione da
corrispondersi al Governo ai termini
dell'articolo 115 il suddetto valore
l'ottimo dei tronchi di strada sot-
tratti ed in costruzione, loro annessi
e dipendenti e delle macchine, mate-
riali ed altri oggetti qualunque
destinati alla costruzione ed allo
esercizio della linea messa in
aggiudicazione, dei quali oggetti
tutti verrà ad essi fatta la
esplicita.

Articolo 117.

Quando un primo esperimento
d'alta andata aperto si farà luogo
con ribasso ad un secondo appalto
dopo l'intervallo che sarà stabilito
dal Governo, e se questo esperimento
rimanerà infruttuoso, se ne farà un
terzo, aprendo la gara con ribasso
sul primo partito dalle prime, e
deliberato l'impresa, in base pur
sempre della migliore concessione
a colui che avrà fatto il ribasso minore.

Articolo 118.

Finalmente se anche questo
terzo incontro andasse deserto, il
Governo potrà ritenere per se le
cose tutte cadenti in aggiudicazione,
mediante un corrispondente contratto
sul valore degli oggetti medesimi
valutati per se stessi, ed implemen-
tamente dall'appartenere
alla strada ferrata, per il
compimento della quale il Go-
verno non assumerà alcun obbligo.

Articolo 119.

Se compiuta la strada ed aperta
al pubblico, l'esercizio di essa venga
ad interrompersi su tutto o su qualche
parte della linea concessa, senza
che la Società si provveda imme-
diatamente, o se l'esercizio medesimo
venga eseguito con gravi e ripetute
irregolarità, l'Amministrazione
superiore prenderà a spese ed a
rischio della Società le misure
necessarie per assicurare provvisoriamente
il ristabilimento, la
regolarità e la sicurezza del servizio.

Articolo 120.

Se dopo scorsi tre mesi dalla
organizzazione del servizio provi-
sorio, ed in un precedente articolo,
la Società non abbia giustificato

3

s'innanzi di riprendere l'esercizio regolare e sicuro, o sia decadrà dal privilegio, e si procederà nel modo stabilito negli articoli 115 e seguenti per caso della decadenza pronunciata per non avere compiuto ed aperto allo esercizio la strada nel tempo prefisso.

Belluno

Paragrafo VI.

Disposizioni generali relative al personale e transitorie

Articolo 121.

La Società concessionaria è autorizzata a fare quei regolamenti che creda opportuni sia per l'andamento di sua amministrazione interna, sia per servizio ed esercizio della strada ferrata; questi ultimi regolamenti però non saranno esecutori, se non previa l'approvazione dell'Amministrazione superiore.

Articolo 122.

allo scopo ed a verificarsi i casi previsti dagli articoli 108 e 109 si applicano adempire le disposizioni negli articoli medesimi contenute, il Governo si riserva la facoltà di fare il regolamento e requisiti

38

della contabilità della Società
onde ricomporre gli introitti e
le spese della gestione sociale

Articolo 123.

Nell'esercizio della Strada
dovrà la Società adottare i sis-
temi di locomozione riconosciuti
migliori ad ogni epoca della
Sua gestione, e dovrà uniformar-
si strettamente ai regolamenti che
sono e saranno in vigore per lo
esperimento e l'uso delle locomotiva,
per la solidità dei carri e vagoni,
per lo stabilimento degli orari,
per la maggiore o minore velocità
delle corse, per la qualità e per
l'uso dei vari segnali, ed in
generale per tutto ciò che riguarda
essenzialmente la sicurezza pubblica.

Articolo 124.

La Società non farà ammessa
a paritar reclami per il fatto di
modificazioni che potessero venire
introdotte nei dritti di pedaggio,
o nelle tariffe doganali attual-
mente in vigore, o che fossero
per stabilirsi in seguito.

Articolo 125.

Nei casi in cui fosse ordinata
od autorizzata dal Governo la
costruzione di Strade nazionali

3

provinciali e comunali o di
canali e condotti d'acqua per
qualsivoglia uso che dovessero
attraversare la linea di Strada
ferrata che fa l'oggetto della presente
concessione, la Società non potrà
mettere ostacolo a questi attra-
veramenti; saranno però prese
tutte le disposizioni necessarie
perchè non ne risulti alcun impe-
dimento alla costruzione ed al
servizio della Strada ferrata, né
alcun danno o spesa alla Società

Articolo 126.

La Società concessionaria o
quell'altra qualunque che potesse
in seguito venire sostituita per
l'esercizio della Strada ferrata sarà
responsabile verso lo Stato, come verso
i particolari dei Comuni che fossero
occupati nello esercizio delle loro
funzioni dai suoi amministratori,
agenti e preposti, e da qualunque
impiegato applicato al servizio
della linea

Articolo 127

La Società sarà ugualmente
responsabile verso lo Stato e verso i
Comuni di ogni danno procedente
dalla infrazione di alcune delle
condizioni della presente concessione
e dalla inosservanza dei Regolamenti
e dei Suoi Statuti

Articolo 128.

I compungimenti quali la Società sarà tenuta in dipendenza dei due precedenti articoli saranno dovuti per fatto solo della inosservanza delle condizioni stipulate, eccettuati però sempre i casi di forza maggiore fatti e debitamente comprovati.

Articolo 129.

In ogni circostanza in cui sarà invocato dalla Società il caso di forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente capitolo sotto la concessione, la Società, dentro il periodo di trenta giorni a contare dall'evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il compimento delle condizioni stipulate, dovrà darne avviso al Ministero Di Lavori pubblici e porre alla reattiva le conseguenze. In difetto la Società sarà considerata come decaduta di pieno diritto da ogni azione per questo riguarda.

Articolo 130.

Offinchi gli impiegati ed agenti della Società studieranno ad impedire gli abusi e le contravvenzioni che possono compromettere la sicurezza pubblica abbiamo autorità di farne accertamento, e si dovranno essere

3

approvati dal Governo e presteranno
giuramento avanti il Consiglio
d'Intendenza generale di Genova

Articolo 111.

Non saranno ammessi seguenti
sugli averi della Società, suo capitale
interessi e dividendi delle azioni cost-
tituenti il fondo sociale. Gli eredi
però e i creditori degli azionisti
non potranno sotto alcun pretesto
provocare l'apposizione dei sigilli
sopra i beni e gli averi della Società,
né prendere ingerenza di sorta nella
sua amministrazione. Dovranno
averi per lo esercizio dei loro diritti
riferirsi agli inventari sociali ed
alle deliberazioni dell'Assemblea
generale

Articolo 112.

Immediati conduttori delle
locomotive ed i fuochisti (Chauffeurs)
saranno approvati dal Ministero
dei Lavori pubblici e delle Finanze
Stato di quelli che sono al servizio
dello Stato.

Articolo 113

Nel personale non tecnico assunto
dalla Società al suo servizio dovranno
impiegarsi per un tempo almeno militari
onorevolmente congedati o messi in
ritiro

Articolo 134.

Gli ufficiali telegrafici adde-
tti alla Spedizione dei dispa-
cchi verranno scelti dalla Società, ma sopra
lista che ne verranno presentata
dal Governo dei giovani che hanno
fatto il corso e sostenuto lodevol-
mente gli esami teorico-pratici
di telegrafia elettrica

Articolo 135.

La Società dovrà designare
uno dei suoi Membri per ricevere
le notificazioni ed intimazioni
che occorrono d'indignanza
Il membro delegato eleggerà il
suo domicilio a Torino.

In difetto di tale designazione
o della relativa elezione di domicilio,
qualiasi notificazione ed intimazione
diretta alla Società sarà valida
quando venga fatta alla Segreteria
dell'Intendenza Generale della
Divisione Amministrativa di Torino.

Articolo 136.

La presente concezione provvisoria
non farà esecutiva, se non sia
sancionata per Legge.

La Società deposita intanto un
vaglia di Lire 200,000 della Ditta
a garanzia
dell'impegno che essa assume fu o sta

3

Non ottenendo la Sanzione
legale, questo vaglia sarà sotto
servito alla Società, la quale però
non potrà pretendere alcun compenso,
né per spese fatte, né per obblighi
contratti, né per qualsivoglia altro
titolo ragione o pretesto.

Se invece la concessione sia
sancita per legge, il vaglia sarà
ritenuto valido anche se eseguito il
pagamento delle L. 600,000, ed evi.
all'articolo 81 e per lo effetto in esso
articolo dichiarato.

Roma 8 Febbrajo 1857

Il Ministro dei Lavori pubblici

Palombara

Progetto

Relazione

di Legge per la concessione
per il concorso della
Strada ferrata litorale
dal confine di Francia
al Varo, alla
confine col Ducato di
Modena.

Luigi

Una strada ferrata che par-
tendo dal Varo nostro confine
colle Francia e percorrendo il
litorale Ligure arrivi alla
Parmignola, confine col Ducato
di Modena, per estendersi poi
in questa parte lungo le coste
Coscare, Pontificie e Napolita-
ne, e per congiungersi dall'altra
colle ferrovie Meridionali fran-
cese, è destinata a diventare una
delle più deliziose e ad un tempo
delle più importanti e più
frequentate vie dell'Europa.
Ma questo proprio della
linea considerata nei suoi rappor-
ti internazionali non è quello
che la renda più atta a promuo-
vere la prosperità del paese e
più proficua nell'interesse di-
retto di chi ne assume l'impresa,
essendo ormai fuori di contesa
che nelle provincie popolose, ove
fiorisce l'industria agricola,
senza che manchino altre in-
dustrie ed altri prodotti, la
rendita di una strada ferrata

procede essenzialmente dal movimento locale, cioè da quello che si determina dall'uno all'altro punto in termini della linea; potendosi solo a questa regola generale fare eccezione. E casi in cui si tratti di una via che di grande commercio interna e internazionale percorra dall'uno all'altro estremo.

La ferrovia di cui ci occupiamo traversa non meno di sette provincie le quali hanno insieme una popolazione che secondo i cataloghi del 1848, ascendeva già ad 860 pm anime, e che nei nove anni trascorsi è notevolmente aumentata. E quantunque raggiunti all'estensione superficiale delle provincie medesime, tale popolazione apparisca molto minore di quella di altre parti del nostro Stato, tuttavolta se si rifletta che la principalissima parte di essa è raccolta nelle città e nelle grosse borgate che sorgono appiedi dell'Appennino, tutto lungo le Due riviere, e che quella che non è raccolta in questi centri trovasi tutta o quasi tutta stabilita sulle falde meridionali dei colli, o nelle convalli che sboccano in mare,

e non ha ben può dirsi alle rela-
 zioni ed altri negozi che col
 Paese litorale si riconoscerà fa-
 cilmente che la zona di paese
 subappennino percorsa dalla
 ferrovia può a buon diritto ri-
 guardarsi come una delle più
 specificamente popolate non solo
 dello Stato nostro, ma ancora dei
 paesi che in questo rispetto primeg-
 giano.

Possiamo quindi argomentare
 quanto notevole sarà il movimen-
 to delle persone da punto a punto
 della linea. Al quale aggiunger-
 do quello dei viaggiatori che vanno
 dalla Francia nell'Italia mediana
 e meridionale e viceversa, e
 che attratti dal celere e sicuro
 transito sulla strada ferrata,
 la preferiranno ai piroscopi,
 si potrà contare d'averne una
 rendita assai rilevante.

Quanto al prodotto delle mer-
 ci che si trasportano a piccola
 velocità, non riconosciamo
 la rivalità che ad una strada
 ferrata che corre lungo le coste
 marittime, far deve la navigazio-
 ne, ma in malgrado portiamo
 opinione che col proceder di
 un non lungo periodo di tempo


233

la nostra ferrovia acquisterà an-
che in questa parte del movi-
mento uno sviluppo notevolissimo
e n' avrà quindi un rilevante
profilo. Imperciocchè suolsi
considerare che la ferrovia verrà
a costituire quasi una catena
che lega insieme tutti senza
eccezione i porti della terraferma.
E quindi tutti i depositi che
il commercio marittimo si sta-
bilisce sia per le importazioni,
sia per le esportazioni: i qua-
li depositi se derivano dalle
merci importate, queste non
sono destinate che nella minor
parte alla consumazione locale
e si spargono nel resto più o
meno letteralmente dall'una
e dall'altra parte del porto:
e se sono destinate all'esporta-
zioni, le merci che si si raccol-
gono non possono raggiungere
il porto se non dopo aver percorso
una parte più o men lunga
del litorale. Oltrechè non
conviene dimenticare che la
navigazione di cabotaggio,
contrariata spesso dai venti
e dalle tempeste, non offre
quella sicurezza e quella sollec-
tudine che i ricercatori della

merce desiderano, ed a cui i fornitori si studiano di soddisfare. Che se a malgrado di ciò mal può reggere al concorso della navigazione il trasporto sulla strada ordinaria troppo costoso e poco celere, ben si può reggere la strada ferrata colla temerità delle sue tariffe e colla prontezza delle sue corse.

Ponendo mente a tutte le dette circostanze si resterà convinto che non sarà di poco momento nemmeno quella parte di prodotto che la nostra ferravia può ripromettersi dalle operazioni di commercio e potrebbero anzi citare parecchi esempi di strade ordinarie, le quali benché corrano parallele ad un litorale molto ben portuoso sono ingombrate da un transito notevolissimo da punto a punto del litorale medesimo. Or se ciò avviene sulle strade ordinarie come potremo dubitare che avvenga sulle strade ferrate?

Ad aumentare poi il movimento sulla strada ferrata litorale molto gioverà l'influenza di quella dello Stato, che mettendo in pronta

relazione amen. due le riviere colle
interne provincie, quindi cogli Stati
limitrofi e specialmente colla
Lombardia, reccherà un notevole van-
taggio tanto all'una che all'altra
delle due ferrovie.

È questo vantaggio si farà molto
maggiore per il braccio della riviera
del Ponente, quando si aprirà una
strada ferrata che diramandosi
da Savona, venga per la Valle
del Canaro direttamente a Torino.

Le difficoltà di una parte di
questa diramazione son certamen-
te gravi, tanto rispetto alla costru-
zione, quanto rispetto all'esercizio,
ma sono state da taluni troppo
esagerate, come sono stati discon-
osciuti i pregi che le promettono
un prospero avvenire. A noi sem-
bra che la sua utilità per la
Capitale e per tutto l'alto Pie-
monte non solo, ma per il gene-
rale commercio dello Stato e in-
dov non potrebbe essere contestata,
che, o per effetto di pregiudizii
municipali che spesso fanno credere
la prosperità di un luogo non
potersi ottenere che al detrimento
di quella di un altro, o per mal
compresi interessi sociali che
temono esser lesi da un'opera,

Qua cui' ove sappiamo profittarne
possono invece trarre grandi
utili. Per la qual cosa teniamo
per fermo che la strada ferrata
di Savona la quale oltre ad essere
una delle più utili vie commer-
ciali, è riconosciuta di grande
importanza strategica, sarà più
o men presto attuata, e crescerà
come dicemmo notevolmente il
valore della Liguria Occidentale.
Di speciale importanza poi per
non dire d'assoluta necessità è
il braccio di ferrovia sulla riviera
di Levante per le comunicazioni
col golfo della Spezia, dove giova
sperare che vedremo presto sorgere
e stanziare gli stabilimenti della
nostra Marina militare, che si
saranno tramutati dal Porto
di Genova. Così cesserà quella
impegnabile trascuranza che
ha fatto per tanto tempo mettere
in non cale il più prezioso dono
che la natura fa esse al nostro
Paese, creandovi il più bel seno
di mare che si riscontra in tutto
il Mediterraneo e nei suoi golfi:
e si soddisferà insieme così ad
uno dei più pressanti bisogni
del commercio di Genova, il
quale reclama che il porto sia

lasciato libero agli usi e agli
emporj della marina mercantile.
Che se ad onta di tanti pregi
e di tanti promessi vantaggi non
si pote prima d'ora riuscire a dare
il desiderato sviluppo alla grande
impresa di cui parliamo, e tutto si
limito fin qui alla costruzione
del breve tronco di ferrovia di Vottrò,
promosso dal devoto ma affatto
locale intendimento, non conviene
né incolpare il Governo di poca
sollecitudine che si operasse a pro-
muoverla; né conviene attribuirlo
al non essere l'opinione degli
Industriali persuasa dell'utilità
che dall'impresa stessa si potera
trarre.

Il vero motivo di questa remora
ha consistito in ciò, che se da un
lato i vantaggi sono grandi, non
bisogna dissimularsi che dall'altro
lato gravissime sono le difficoltà
opposte dalla topografia del suolo.

Tutto il litorale marittimo
delle due riviere è sbarrato contro il
mare dagli Appennini che lo costeg-
giano, ed è rotto da un continuo
alternare di stretti seni e di spor-
genti promontorii che ne fanno
un continuo tortuoso adentellato
pieno d'anfratti ed erti irrupamenti,

che male si prestano allo sviluppo
di una strada ferrata, la quale
non comporta né le acute svolte
che seguono l'andamento tortuoso
del letto, né le forti pendenze morci
cui si possono salendo e discendendo
evitare troppo grandi lavori nei
più difficili passi, come sarebbe
pur stato di fare con una strada
ordinaria. Ed in quegli stessi
tratti delle riviere, ove la costie-
ra è più piana, ed ha innanzi
una spiaggia sottile che si
protrae in mare, gravi ostacoli
s'incontrano nella frequenza
degli abitati e negli stabilimenti
ed esercizi delle arti marittime
che conviene rispettare.

Tali essendo le difficoltà del
terreno, lo stato delle finanze non
consentiva di sobbarcarle alla
spesa richiesta da un'opera di
tanta mole, né poteva l'industria
privata aspirarvi senza che
le fossero assicurati larghi
sussidj o garanzie, giustificate
quelli dal pubblico bene, e quante
dalla fondata fiducia che dopo alcuni
anni sarebbero riuscite inoche, quan-
tunque da principio avessero pur
recato un aggravio all'erario na-
zionale.

Non mancarono tuttora
compagnie che nella fiducia appun-
to d'essere salivamente ajutate, si
proponessero d'accingersi all'opera.
E già fino dal principio dell'anno
1853. formarasi in Livorno un comi-
tato promotore istituito dalle Ditte
Apellius, Borrer, Date
e altre che domandarà la facoltà,
che fu loro accordata, di fare gli studi
limitatamente però alla ferrovia della
riviera di Levante; suo intendimento
essendo di farne la continuazione
della linea di strada ferrata dello
Stato lungo le coste occidentali dell'
Italia media e meridionale.

I fratelli Gandell domandarono
quasi contemporaneamente la stessa
facoltà; ottenuta la quale essi si
misero tosto e con alacrità al lavoro,
tanto più che il comitato Livornese
prezetto presentava fin dal 17. Aprile
1853. una dichiarazione di rin-
uncia in favor loro.

Questi studi infatti furono
dai Gandell compiuti non solo,
ma furono anche in sul finire dell'an-
no medesimo 1853. presentato da
essi il progetto completo di tutta
la linea colla riserva di eseguire
altri studi di alcuni tratti di essa,
per quali intenderanno proporre

parecchie opportune varianti.
Il progetto era inoltre accompagnato dal piano economico, le condizioni del quale poteansi in vero riguardare in massima come assai moderate. Se non che le sopravvenute crisi del credito pubblico che turbarono in tutta Europa lo slancio che avevano poco dianzi ottenuto le imprese industriali, e le triste congiunture in cui si trovò avvolta la predetta Ditta fecero troncarsi con essa ogni ulteriore trattativa restituendo il progetto a chi lo aveva a nome di lei presentato.

Nel mentre stesso che il senatore Grandi, per la rinuncia, come sopra abbiamo detto, fatta loro dal comitato Livornese, s'acquistavano solo al lavoro, una Società promotrice Genovese presentava il 16. Aprile 1853.

La domanda di concessione della medesima linea da Genova al confine Modenese, proponendone le condizioni finanziere, e chiedendo intanto la facoltà, che ottenne, di fare gli studi retativi. Oltre ad altri non lievi favori essa domandava l'assicurazione di un minimo d'interesse del 4 1/2 per 100. sul capitale sociale occorrente alla costruzione dell'intera linea, e ne presentava

inseguito il progetto tecnico fino
all'finire del mese di Dicembre
1853.

Ma sia perchè il complesso
dei favori domandati dalla Società
Genovese era stato riconosciuto troppo
oneroso alle finanze Nazionali,
sia perchè le circostanze dell'epoca
non le lasciassero speranza di
procurarsi il capitale necessario
per accingersi alla divisata im-
presa, la Società Genovese modi-
ficò radicalmente il primo pia-
no finanziario presentandone
uno nuovo il 20. Luglio 1854.
col quale proponeva di assumere tutto
definitivamente il solo tronco
da Genova a Famogli, senza
sussidii e senza garanzia di
interesse, accontentandosi di mi-
nori favori accordati già ad al-
tre simili imprese, riservandosi
la facoltà di prolungare la linea
per altri tronchi. Essa si teneva
per ultimo obbligata al compi-
mento dell'intera linea sino
al confine Modenese, quando al
Governo piacere accordarle il
suddetto minimo d'interesse del
4. 1/2. per 100. oltre ad altri van-
taggi.

Quanto alla riserva di Ponente

7
tralasciando di parlare di alcune
troppo vaghe domande, che non ebbero
poi seguito alcuno, noteremo qui che
il Sig. Chalabot Direttore della
Compagnia Francese della strada ferra-
ta del Mediterraneo in sul finire
dell'anno 1883. domando ed ottenne
il permesso di fare gli studi da
Nizza a Noltu, e vi fece dar opera
per mezzo di un valente Ingegnere
Francese espressamente perciò invitato
sul luogo. Il Sig. Chalabot si
riservava di chiedere, per portarsi
Concessionario, quei favori che il
risultamento degli studi eseguiti
gli avesse fatto conoscere essere
proporzionati all'importanza
e alle difficoltà dell'impresa.
E ripetendo questa stessa dichiara-
zione fece in seguito conoscere che
compiuti gli studi suddetti, egli
stava redigendo il progetto formale
della ferrovia: e più tardi soggiun-
se ancora, in risposta a richiesta
fatta gli dal Ministero dei Lavori
Pubblici che avrebbe aspirato an-
che alla continuazione della linea
da Genova al confine Modenese,
fermo per sempre che gli fossero
concesse dal Governo proporzio-
ni favori.

Nel settembre dell'anno 1886

il Sig. Moffatt capitalista Inglese presentava al Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, a nome suo e di alcuni suoi soci, una domanda di concessione della intera linea litorale dal Faro alla Parmigliola, e poco appresso ripetendo questa domanda al Ministero dei Lavori pubblici, la accompagnava da un piano tecnico di massima del tranco scorrente sulla riviera di Ponente da Nizza a Voltri, e di un formale capitolato d'oneri a stampa, in base del quale proponer gli venisse fatta la concessione.

In questo capitolato si offeriva di presentare quella garanzia che fosse stata richiesta; e si domandava al Governo che assicurasse alla compagnia un minimo di prodotto brutto annuo di £ 250,000 per chilometro su tutta la linea.

Ma né il progetto di massima presentato inopinatamente e senza che risultasse essere stati fatti studi sul terreno, né il capitolato d'oneri offerto a base di trattative erano tali su cui si potesse far fondamento per riuscire alla stipulazione di una concessione provvisoria che potesse essere presentata al Parlamento.

La medesima compagnia Inglese

Domandò allora ed ottenne il
regolare permesso di fare gli
Studi. Più recentemente poi rin-
novò la sua domanda, riproducendo
lo stesso capitolato, e pur sempre
persistendo nella chiesta garanzia
delle L. 2 1/2 % di prodotto brutto
per chilometro, ma presentando
insieme all'i nomi di rispettabili
Ditte che si sarebbero associate
all'impresa.

Nell'intervallo però che corse
dall'una all'altra presentazione
delle domande del sig. Wafflaff,
il sig. Liquidatore Bonzio Baglia-
nel presentò una nuova a nome
del Principe di Mochenloe Diet-
tore della Banca di Darmstadt,
del Duca di S. Iancraes, e di alcu-
ni Bancieri Olemanni i
quali intendevano anch'essi aspi-
rare alla concessione di tutta
la linea litorale dal confine
francese al. Modenese. Offerivano
di far tosto un deposito di tre
milioni di lire, e prometterano
altre garanzie dell'adempimento
degli obblighi che sarebbero as-
sunto, richiedendo che il Governo
per parte sua assicurasse loro un
minimo d'interesse netto del 4 1/2 %
per 100. sul capitale che sarebbe

Stato quindivilato per l'esecuzione
dell'impresa, e che presagivano
dover ammontare dai 100. ai 110,
milioni di lire.

Cquando il Sig. Donio-
Vaglia venne in cognizione che le
aperture di trattative della Società
Inglese Wafflaß avrebbero avuto
per base anziché un minimo
d'interesse netto, la somma di
£ 25 per di annuo prodotto brutto
per ogni chilometro, egli dichiarò
che questo stesso modo e misura
di garanzia sarebbero stati ac-
cettati anche dai socii da lui
patrocinati, ai quali erasi aggiun-
to il Direttore della Banca di
Francoforte.

Prima che queste più recenti
domande s'aggruppassero e si
facesse più concrete, il Ministero
non avea stimato dover intrala-
sciare le trattative con quella
Società Genovese che, come si
disse, aspirava alla concessione
della ferrovia Ligure-Orientale.

Questa Società che aveva
come tante altre provata la si-
mista influenza della guerra
e della crisi finanziaria europea,
ripreso vigore dopo la pace, si ripre-
sentò per rannodare le sue
tra tta tte e col Ministero.

trall'ing) col Ministero.

Il progetto tecnico da lui formato, come dianzi si disse fin dal finire dell'anno 1883, dopo lunghi e maturi esami resi necessari dalla specialità delle sue condizioni, e dopo aver subito molte ed importanti modificazioni imposte o consigliate dal consiglio speciale delle strade ferrate e adottate dalla Società usava ottenuto l'approvazione definitiva del Ministero per l'esecuzione immediata del primo tronco da Genova a Cumogli, e per l'eventuale suo prolungamento fino a Sestri. Un'approvazione generica era anche stata data al progetto di massima della restante linea da Sestri fino al confine Modenese, con reciproche riserve della Società e del Governo di nuovi studi e di nuovi esami, tanto per varie traccie in essa proposte, quanto per facilitazioni che avessero potuto essere consentite dai progressi dell'arte.

Rispetto poi al piano economico la Società Ligure Orientale avendo nuovamente modificato le sue antecedenti proposizioni si poterono concretare le condizioni che avrebbero servito di base alle

trattative per la concessione provi-
soria da farsi alla Società
medesima che si era a tenore
di legge istituita con Decreto
Reale del 14 Gennaio 1857 per la costru-
zione del predetto tronco sino a
Camogli e per l'eventuale conti-
nuazione sino a Sestri.

Ma venendo a queste tratta-
tive il Ministero non dimenticava
il grave inconveniente di cui pos-
siva essere cagione il fare anti-
cipate concessioni di tronchi
isolati, i quali avrebbero potuto
allontanare la formazione, sia
di quelle più potenti Compagnie
che arrivassero alla sola, ma
intera linea della Riviera di
Levante, sia ed ancor più, di quelle
che aspirassero alla grande
linea dal confine di Francia
a quello del Ducato di Modena.
Imperciocchè se da una parte
è vero che la Compagnia Ligure
-Orientale non domandava com-
penso alcuno per costruire il
tronco da Genova a Camogli,
ed un moderato sussidio chiedeva
pel prolungamento sino a Sestri,
Dall'altra parte conviene riflet-
tere che i detti tronchi sarebbero
indubbiamente quelli di tutto

il litorale di Levante che sareb-
bero il maggiore prodotto, anche
isolati, e molto più poi quando
fossero estesi a tutta la linea
predetta. Il tronco da Genova a
Genoviglie può compararsi a
quello da Genova a Voltri, che è
già fin d'ora tanto produttivo,
e che lo diverrà molto più, solo
che se ne compia la prolunga-
zione sino a Savona. Onde
coloro che sarebbero stati disposti
ad assumere immediatamente
l'impresa maggiore sorgendo
il doppio danno d'essere impi-
gliati nel libero esercizio di
tutta la linea, e spogliati dei
tronchi più produttivi o si
sarebbero astenuti, od avrebbero
per i restanti tronchi doman-
date più larghi compensi.

Condotta da questi riflessi il
Ministero nel formulare i preli-
minari della convenzione che
stava trattando colla Società
Ligure - Orientale vi aveva posto
l'indeclinabile condizione, che
a qualunque epoca si presentasse
una Società che assumesse
l'impresa per tutto il litorale
di Levante, o molto più l'inte-
ra linea dal Varo alla



Parmignola, la Società Ligure
- Orientale dovesse cederle i tron-
chi da lei compiuti, o i lavori
fatti, a quei patti e con quegli
equi corrispettivi che sarebbero
stati di buon accordo, e nelle vie
legali stabilite.

Poiché adunque mercede
su accennate molteplici offerte
si verificava fin da principio il
caso previsto, ed era dimostrata la
probabilità che in breve potrebbe
farsi la concessione di tutta l'in-
tiera linea litorale, ognuno vede
come sarebbe stato incongruente
proporvi, o Signori, l'approvazione
d'una concessione parziale, che,
poco dopo conclusa, avrebbe dovuto
esser rotta con grave disstamento
negli interessi di coloro stessi a
cui veniva fatta e con non lieve
sopracarico a chi l'avrebbe dovuta
riscattare.

Ostarà quindi che il Go-
verno trattasse con alcune di
quelle Società, che si presentavano
per assumere l'impresa di tutta
la linea. Ma considerando che non
vi erano motivi sufficienti per
dare preferenza all'una piuttosto
che all'altra di coteste Società
che all'una nessuna aveva,



principalmente per la parte tecnica
presentate basi di trattative abbastanza
positive e compiute, e che finalmente
le garanzie chieste, e di cui il Governo
si disponeva ad invocare l'approvazio-
ne del Parlamento, erano tali che
poterono allietare anche altre Società,
e procurare nel conflitto offerte meno
gravose, il Ministero riconosce esser
questo raramente il caso in cui conve-
nisse aprire un pubblico concorso,
basato sopra un programma a forma
di capitolato, che stabilisce le condi-
zioni tecniche ed economiche con
cui si sarebbe deliberata l'impresa
a chi, ferme le condizioni stesse,
avesse fatta l'offerta migliore.

Era quindi necessario anzi-
tutto determinare il modo e la
misura di garanzia, che si promet-
teva a chi aspirasse all'impresa,
e su cui si sarebbe stabilita la
gara fra i concorrenti.

Si è di sopra osservato che
due erano i modi di garanzia
stati proposti, il primo consisteva
nell'assicurazione di un minimo
d'interesse del 4 1/2 per cento sul
Capitale sociale effettivamente
impiegato nell'impresa, il secon-
do nell'assicurazione di un minimo
di prodotto brutto annuo di L. 25/mf

per ogni chilometro.
L'assicurazione di un minimo
d'interesse trae seco le difficoltà
che s'incontrano nel liquidare
giustamente e controllare esattamente
le in contraddittorio della compagnia,
le spese tutte a cui deve sopporre
il capitale dell'impresa, affine
d'assicurarsi che esse si contengano
dentro quei giusti limiti che val-
gano a garantire alla ferrovia
le necessarie condizioni di stabilità
e di regolare esercizio senza tut-
tavia esporre lo Stato a troppo
gravi sacrificii.

L'assicurazione del minimo
di prodotto brutto fa che si evitino
tutte le suddette difficoltà, ma
non deve tacersi che allora ne fa
incontrare, e sono quelle che deri-
vano dalla necessità di sopravve-
dere e controllare la gestione
dell'esercizio, onde assicurarsi
che la manutenzione della strada
e il servizio di locomozione sieno
fatti in guisa, non solo da qua-
rante la pubblica sicurezza, e
da soddisfare convenientemente
ai bisogni delle popolazioni, ma
eian di per procurare quello
sviluppo nel movimento di
viaggiatori e delle merci di

cul può essere suscettibile la ferrovia
finché almeno il prodotto brutto
annuo chilometrico non raggiunga
il minimo assicurato.

Per venire alla scelta fra i
due modi di garanzia dovrai
inoltre indagare quale fra essi
fosse per recare minori aggravii
allo Stato. Imperciocché quantun-
que per le ragioni addotte in
principio si possa aver fiducia
che dopo un breve periodo d'anni,
né il prodotto netto stia di sotto
al 4. 1/2 per 100, né il prodotto
brutto annuo chilometrico sarà
inferiore alle 8 3/4 p. 100, e che allora
la garanzia non sarà più che di
nome, tuttavolta non disconoscia-
mo che questa garanzia riuscirà
in sul principio di qualche note-
vole aggravio all'Erario; aggra-
vio che sarà però largamente
compensato dalla prosperità
procurata alle sette Provincie
attraversate, e che influirà su
quelle di tutto il Paese.

Non potendosi precisare anti-
cipatamente, né qual sarà il
capitale necessario all'impresa,
né quale il prodotto brutto dei
primi anni, né finalmente
quale l'esatta proporzione

fra codesto prodotto, e le spese di esercizio è evidente che non è dato calcolare la misura dell'aggravio suddetto secondo chi esso deriva dall'una o dall'altra maniera di garanzia. Possiamo però aver dati sufficienti per farne un giudizio comparativo.

Prendendo norma da quanto ha costato la strada ferrata di Voltri, = dalle perizie presentate dalla Società Ligure Orientale, e specialmente da quelle più particolarizzate per tronchi da Genova a Camogli, ed a Sestri di Levante da studi fatti sopra un tronco del ditonale di Nizza e finalmente dalla perizia del tronco da Voltri a Savona, il cui progetto venne formato a cura dell'Amministrazione, si può con sufficiente approssimazione ritenere che la somma necessaria a compiere la ferrovia, e a fornirle di quanto occorre per allianze l'esercizio, ammonta ragguagliatamente a $\text{L. } 340 \text{ m}$ per chilometro.

È ritenuto ed ammesso che il prodotto brutto della ferrovia si contenga fra quei limiti, dentro i quali l'esperienza dimostra

che le spese d'esercizio si possono
con sufficiente approssimazione
valutare al 50 per 100. Del prodotto
brutto medesimo, poiché non è il
caso che eccessive perdense abbiano
ad influire troppo gravemente
su codesta proporzione, se ne dedu-
cono le seguenti conseguenze:

- 1.^o Che quando il prodotto brutto
annuo giunga alle $\text{L} 19,400.$ la
perdita a cui andrebbe incontro
lo Stato garantendo il $4\frac{1}{2}$ per
100. sarebbe eguale a quella che
sopporterebbe garantendo le $\text{L} 3,5/m$
d'annuo prodotto brutto chilo-
metrico.
- 2.^o Che fin che il prodotto brutto
effettivo stasse al di sotto delle
suddette $\text{L} 19,400.$ per chilometro,
la perdita conseguente all'assicu-
razione delle $\text{L} 3,5/m$ di prodotto
brutto sarebbe maggiore di
quella che si avrebbe assicurando
il $4\frac{1}{2}$ per 100. d'interesse netto.
E quando invece il prodotto brutto
effettivo sorpassasse le $\text{L} 19,400.$
maggiore sarebbe la perdita
assicurando il ridotto minimo
d'interesse netto.
- 3.^o Che mentre coll'assicurazione
del prodotto brutto suddetta cosa
eventualmente ogni perdita quando

quando il prodotto brutto raggiunga
le L. 25 mg, coll'assicurazione del
1 1/2 per 100. d'interesse netto, la
perdita non cesserebbe se non quan-
do il prodotto brutto ammontasse
a L. 30,600. o poco meno se si
supponga che arrivato il prodotto
brutto a tal somma le spese di
esercizio possano essere alquanto
minori della metà.

Per il complesso di queste
considerazioni, le deliberazioni
del Governo furono in senso che
si preferisse di offrire a chi
aspirasse all'impresa la garanzia
delle L. 25 mg di annuo prodotto
brutto chilometrico ed è su questa
base cardinale che il Ministero
ha redatto il Programma di
concorso ed il progetto di legge
che ha l'onore di assoggettare
agli esami di alle deliberazioni
della Camera.

Nello schema di capitolato
su cui è informato questo pro-
gramma era necessario porre
tali condizioni e tal'vincoli ai
concessionarii che garantissero contro
il pericolo che, come sopra abbiamo
detto, era inerente al modo d'assicu-
razione adottato, che cioè la
strada non fosse mantenuta

ad esercitarsi in modo atto a fare
che sopra essa si sviluppasse il
movimento di cui è suscettibile,
almeno finché il prodotto brutto
non raggiunga la somma assicu-
rata. Le disposizioni del capitolo
6° ci sembrano soddisfare convenien-
tamente a questo intento, né credia-
mo che i dette disposizioni possano
riguardarsi come troppo gravose.
Imperciò che se la compagnia
ha intelligenza e rette intenzioni
esse non fanno che prescrivere
ciò che sarebbe indotta a fare
spontaneamente; che se essa
invece manca d'intelligenza e
di rettitudine, sono necessarie
per prevenirsi contro le conse-
guenze che si potrebbero temere
lasciandole troppo arbitrio
nel suo procedere.

Le altre disposizioni del ca-
pitolo nulla avendo di essen-
ziale che differisca da quelle
che si piacquero, o Signori, addot-
tare in altre concessioni, il
Ministero stimerebbe superfluo
stendersi qui ulteriormente per
giustificarle. Credè solo opportuno
notare che si è promessa ai fon-
datori la totale esenzione dei
dazi d'introduzione dei ferri

e machinismi). Questo così
largo favore è stato da Voi accor-
dato ad alcun'altra compagnia,
ma non a tutte; e qui parre
tanto più opportuno inquantochè
le attuali tariffe doganali essen-
do per gli oggetti sovraematti
state rivotte a misura assai tenue,
il lucro che potrebbe fare la Finan-
za sarebbe di poco conto in confron-
to dell'importanza dell'opera,
e i concorrenti invece, principal-
mente gli esteri, che non conoscono
forse abbastanza la liberalità
delle nostre tariffe, terranno in
gran conto questa intera esee-
zione, e saranno non solo più
facilmente indotti a concorrere
all'impresa, ma eziandio a far
ribassi sulle $25/100$ d'annuo pro-
dotto brutto assicurato per chilo-
metro.

Quantunque la promessa garan-
zia sia fondamento a credere
che non mancheranno aspiranti
all'impresa, tuttavia si è
preveduto il caso che il concorso
vada deserto, ma che poscia ven-
gano fatte offerte separate
per l'una o per l'altra delle
Due riviere di Ponente e di
Levante, come n'erano già state

fatta dapprima. In questo caso
all'articolo 4.° Del progetto
di legge si sarebbe lasciata fa-
scelta al Governo di stipulare
le relative concessioni, purchè
ciò fosse in base dello stesso
Capitolato, su cui si apre il
concorso per l'intera linea dal
Varo alla Parmignola.

Considerando però che se
eghi è vero, come si notava di
sopra, che sarebbe stato incongruo
e non conveniente fare concessioni parziali
alla Società Ligure-Orientale,
nel mentre stesso che si apre un
concorso per la intera ferrovia
Litorale, non è men vero che
le circostanze in cui la predetta
Società si trova, meritano uno
speciale riguardo, si è creduto
equo e conveniente di prescrivere
coll'articolo 3.° della legge, che
il Governo, spirato inutilmen-
te il concorso, passi a farle
ove ella persista nella sua
domanda la concessione del
tronco da Genova a Camogli,
coll'eventuale prolungamento
sino a Trestù, in base del
capitolato di cui era già stato
inteso fra la medesima Società
Ligure-Orientale ed il Governo.

e quindi pur sempre colle riserve
nel capitolato medesimo espresse,
per il caso che si trovasse a qualun-
que epoca una compagnia che
assumesse tutta la linea dal Varo
alla Parmignola, non meno che
per quello in cui se ne trovasse
una disposta ad assumere, senza
altro ritardo, la sola ma intera
linea da Genova al confine col
Ducato di Modena. A tenore
di codeste riserve la Società
Ligure Orientale dovrebbe fon-
dersi colla nuova compagnia conces-
sionaria, o cederle i tronchi da lei
compiuti e i lavori in corso per l'un
presso da determinarsi, e con un'equa
indennità da stabilirsi in via
di amichevole componimento, o
nelle vicinate a giudizio di periti.
Ed affinché possa la Camera pro-
nunciare con piena cognizione
di causa sopra codesta disposizione
dal progetto di legge, il Ministero
stimò suo dovere presentare
insieme al capitolato che servir
rebbe di base al concorso anche
quello che, come sopra dicevasi,
era già stato inteso fra il Governo
e la predetta Società Ligure
Orientale.

Avendo fissato che col finire

Dell'anno corrente spiri il tempo
utile per il concorso, ed il periodo
essendo in termini ristretti
anzichè no perchè i concorrenti
possano fare gli studi loro, i
loro calcoli e mettersi in misura
di presentarsi al concorso me-
desimo, il Ministero prega la
Camera di volere per quanto
è possibile, sollecitare i suoi
esami e le sue deliberazioni
sull'importante argomento di
cui si tratta.

SESSIONE 1857

N.º 64-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RÉLAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

LAURENTI-ROUBAUDY, SPINOLA D., GUGLIANETTI, MOIA,
BIANCHERI, JACQUIER, CADORNA R.

sul progetto di legge presentato dal Ministro delle Finanze

(CAVOUR)

nella tornata del 24 marzo 1857

Concorso per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata
dal Varo al confine Modenese.

Tornata delli 27 aprile 1857

SIGNORI,

Se dalle libere istituzioni che ci reggono altro bene non fosse venuto che l'impulso e lo sviluppo dati alle vie di comunicazione di luogo a luogo, potremmo già aver alta ragione di far tacere la voce di chi le avversa; perchè gli aumentati commerci, le moltiplicate industrie, le immense relazioni fra popolo e popolo vigorosamente promosse, furono potentissimi mezzi a render vane le barriere poste da natura, ad aumentare le ricchezze nazionali ed a cancellare i rancori che gli umani pregiudizi o la malizia umana in altri tempi suscitavano. In pochi anni di libertà seppero Governo e Popolo comprendere i supremi bisogni; e, non ispaventandosi in faccia ad enormi sacrifici, sopportarono i pesi della guerra nazionale, le angustie della penuria, e col coraggio di chi ha il sentimento della propria forza e la convinzione d'esser chiamato ad alti destini, idearono, proposero, intrapresero e condussero a fine in brevissimo termine opere tali che difficilmente si crederebbero se l'esistenza loro materiale non istesse lì ad incontrastabile prova.

Non così accadde ne' paesi che sono governati a diverso reggimento; e non abbiamo che a volgere uno sguardo ad Italia

(64-A)

nostra per vedere incompiuta ancora una linea principale di ferrovia nel Lombardo-Veneto già incominciata da quattro lustri, non esistesse alcuna nei ducati, esservene pochi metri appena nello Stato pontificio e soltanto laddove tengono piede gli eserciti di Francia, ed il regno di Napoli non offrire, come potrebbe colle straordinarie risorse che possiede, lo spettacolo di una rete che tutto il bellissimo Stato attraversi ed i più lontani punti congiunga.

Talchè le opere che noi compiemmo, superando di gran lunga quelle delle altre provincie italiane, ci possono largamente persuadere che non siamo destinati a vivere rimorchiati, ma sibbene rimorchianti.

Se non che il compito nostro non è terminato, e molto ci resta a fare comunque molto abbiamo fatto; ma non appena siamo usciti da una crisi cagionata da altra grossa guerra e dal continuato difetto di raccolto, ci diamo di nuovo con tutta solerzia a ribattere l'interrotto sentiero e seguirlo animosi per raggiungere la sospirata meta.

L'estremo confine del nostro Stato che è lambito dalle acque del mare offre una estensione per una ferrovia di circa 520 chilometri in lunghezza. Non avvi forse esempio d'altro luogo in cui s'accumuli proporzionalmente tanta popolazione quanto in questo di 860000 individui, come lo accenna l'anagrafe del 1848.

La strada che attualmente vi corre è immensamente lunge da quelle prospere condizioni di ampiezza, di comodità, di manutenzione che debbono essere inseparabili a quelle grandi vie che percorrono lunghi tratti di principali paesi; pericolosa in alcuni punti, talchè non sono rare le disgrazie che hannosi a deplorare; numerosi torrenti intercettano ben sovente il cammino ed obbligano ad arrestarsi sull'una o l'altra riva; talchè se si dovesse riattare quanto i bisogni lo esigono, allargarla laddove è ristretta, appianarla ove è precipitosa, attraversarla di ponti laddove ne manca, sarebbe opera di gravissimo dispendio allo Stato ed alle provincie e non darebbe quella celerità che in oggi si vuole dai bisogni del commercio.

Ora i mezzi di comunicazione che esistono fra paese e paese sono infinitamente inferiori a quanto si richiede, ed a quanto si richiederebbe allorchè un movimento maggiore s'imprimesse al commercio ed all'industria. I vapori che solcano quel tratto del Mediterraneo sono quelli che toccano Genova e Nizza, e più raramente Savona e la Spezia. I punti intermedi sono lasciati al tardo e pericoloso cabotaggio. Miserabili vetture d'incomodo e lunghissimo tragitto sono il solo veicolo che ai di nostri, in cui *il tempo è denaro*, permetta di far passaggio per terra da un luogo all'altro, e condannano colle noiose e lente salite, col percorrere metà del cammino fra le tenebre della notte, a togliere la volontà di passare per quella riviera che supera in bellezza quanto l'immaginazione può rappresentare.

Eppure ivi sono ad ogni passo e rade e golfi e porti; ivi città e paesi popolatiissimi d'abitanti svegliati ed industri che aspirano vivamente ad un miglioramento della propria condizione che ora non è per certo quale potrebbe e dovrebbe essere; ivi dolcissimo clima, e posizione ridente, e splendido sole che invita a soggiornarvi numerosi stranieri; ivi paesi di preziosi prodotti in olivo, in agrumi, in legnami; ivi miniere e sorgenti d'acque minerali abbondanti e numerose; ivi costruzioni di bastimenti e fabbriche grandiose di maioliche e manifatture di molte specie; nella estremità di ponente havvi Nizza asilo gradito di gran numero di forestieri con a fianco Tolone e Marsiglia; nel mezzo Genova, la città che ha diritto di rivaleggiare colle più cospicue delle marittime, e che un giorno potrà superarle coll'ingrandimento del porto e coll'aprirsi dei monti che le permettano di render facile il suo commercio col settentrione germanico; Genova, dico, colle sue ferrovie che s'inoltrano in tutto il Piemonte e vanno a toccare i confini di Lombardia; nella estremità di levante havvi la Spezia ed il suo golfo che sta per divenire il punto militare più importante della costa; con a fianco la popolosa e commerciale Livorno; talche per passaggio di stranieri e per necessità d'interno commercio una via ferrata che parta dal Varo staccandosi dalla linea francese e progredisca tutto lungo la riviera sino al confine modenese, non può riuscire che immensamente proficua a chi ne assume l'impresa ed al territorio tutto che ne viene attraversato.

Ma non è solo da questo lato che se ne potranno risentire grandi vantaggi: la parte politica e militare vi ha il suo largo retaggio, e noi per certo non vorremo che ci sfugga di mano.

Il golfo della Spezia è destinato ad un avvenire di grande importanza per la nostra marina, e sarà indispensabile che abbia sollecite comunicazioni con altri punti dello Stato per molti oggetti necessari alle costruzioni, ai restauri, agli armamenti ed a tante altre opere che verranno affidate all'arsenale che vi sarà eretto; ai bisogni delle truppe che debbono presidiarne i forti, a quelli del personale della marina che dovrà stanziarvi, o vi farà più o meno lunga dimora; finalmente pel trasporto sollecito di forze che in caso di guerra fossero necessarie a sussidio del luogo. Ora non potendosi facilmente avere comode e pronte vie in mezzo a quegli Appennini, e non essendò probabile che si pensi ad aprirne delle nuove, sarà la ferrovia del litorale quella che meglio soddisferà alla bisogna, e preferita al trasporto per mare, più lungo, più incomodo, e forse meno sicuro.

Un'altra non lieve considerazione ne induce a desiderare l'attuazione di codesta ferrovia.

All'estremo della riviera di levante abbiamo confine coi ducati di Parma, di Modena e colla Toscana. Lunghe vie che mettono capo al mare a pochi passi dal territorio sardo attraversano l'alta gioiata e corrono fra le belle pianure del Taro, del Crostolo e della Secchia che si stendono alla destra sponda

del Po. Ragioni di guerra con un nemico che per quelle vie venisse improvvisamente a molestarci alla Spezia, od a fare una qualsiasi diversione al nostro fianco, potrebbero imporci di spedire truppe senza dilazione alcuna; onde prevenire ogni movimento ostile ed occupare i posti prima che il nemico vi giunga. In questo caso ancora ci potrà riuscire di grande utilità la ferrovia di cui teniamo discorso.

Ma non è sempre detto che noi abbiamo soltanto da prevedere una difesa sul territorio del nostro Stato; i casi di guerra possono consigliare di portare più innanzi le linee di difesa ed impedire che altri venga in casa nostra col trovarci per primi in quei punti che saranno reputati più importanti a scongiurare una tempesta che ci minacciasse. Per questo potremmo aver d'uopo di penetrare nelle vallate dell'Estense e del Parmense onde coadiuvare alle operazioni a cui fosse costretto un esercito sul Ticino; lo vedemmo nel 1849, allorché il nostro generale Alfonso Lamarmora s'inoltrò sino a Parma; ed avrebbe forse passato il Po e turbati i disegni invasori del nemico, o resa difficile la sua ritirata, se la fortuna avesse arriso alle nostre armi. Ognuno s'accorge per conseguenza quanto sia necessaria in questo caso la rapida comunicazione coi confini di quegli Stati; e come a questa necessità largamente superisca la ferrovia.

Di più; comunque sia a sperarsi che le ferrovie nostre non abbiano ad arrestarsi ai confini orientali dello Stato, ma prolungandosi oltre possano congiungersi e continuare colle lombardo-venete, o con quelle che si avvicineranno per Piacenza a Castel San Giovanni, non è men vero che le complicazioni diplomatiche potrebbero dar luogo ad indugi contro i quali in oggi da ogni lato si protesta; quindi sarà provvido consiglio il renderci indipendenti da qualsiasi capriccio o volontà straniera, e crearci una continuazione ed unione colle ferrovie italiane dal lato di Toscana, che certo non potranno rimanere interrotte a pochi passi da noi, e si vorranno ad ogni costo per mezzo nostro congiungere alla Mediterranea francese.

In ultimo, la nazione nostra non è indifferente a niun fatto che l'avvicini a stringere maggiormente i rapporti colla famiglia italiana, ed accoglierà con plauso il decreto di un'opera che ci unisce più da vicino coi Parmensi, coi Modenesi, coi Toscani e col resto dei popoli che costeggiano il Mediterraneo, qualora la ferrovia, continuando, andasse a percorrere gli Stati pontifici ed il regno di Napoli.

Ma se questa impresa è ardentemente a bramarsi da noi, non è però men vero ch'essa presenti gravi difficoltà, per cui si richiedano lavori e capitali ingenti. La bassa regione della riviera di ponente adiacente al mare è tutta intersecata da monti e da poggi, alcuni dei quali però di falde avvicinantisi al piano ma non guari estese. Molti torrenti scendono al mare, ora dai vertici della catena montuosa, ora da cime meno elevate. Dal lato di levante havvi lo stesso genere di

difficoltà, sebbene meno gravi; dagli scogli dirupati di Genova sino al promontorio di Portofino, le sinuosità sono di più leggiera curvatura; quindi un gran tratto di paese si presta più agevolmente alla costruzione della strada senza obbligare a sormontare le difficoltà che presentano le grandi pendenze; ma in ogni modo le varietà del terreno esistono ed è giuoco-forza il superarle.

Queste difficoltà non arrestarono però lo spirito speculativo di diverse compagnie; le quali, vedendo i grandi vantaggi promessi da una linea tanto importante, concorsero a far proposte per ottenere la concessione di tutto o di parte del tratto, a condizioni più o meno diverse.

Già un picciol tronco di questa strada da Genova a Voltri venne compiuto, ed il vantaggio che se ne trae fa presagire bene per l'intera linea.

Poi nella relazione dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici troviamo che sino dal principio del 1855 si chiese la facoltà di fare gli studi per una ferrovia nella riviera di Levante da un comitato livornese e dai fratelli Gandell; ma avendo il comitato fatta dichiarazione di rinuncia in favore dei fratelli Gandell, ed essendo questi attualmente per contrarie sorti di loro speculazioni posti nell'impossibilità di assumere l'impresa, non è più il caso di parlare nè di fratelli, nè di comitato.

Indi hayvi una compagnia genovese che chiede il tronco da Genova a Camogli senza sussidi e senza garanzia d'interesse, e coll'obbligo di compir la linea al confine modenese quando il Governo le accordasse la garanzia del 4 1/2 per 0/0 sul capitale impiegato, *oltre ad altri vantaggi.*

Poscia il signor Thalabot, direttore della compagnia francese della strada ferrata del Mediterraneo, chiese ed ottenne di fare gli studi da Nizza a Genova; ma vaghe ed incerte sono sinora le di lui intenzioni, e non si è potuto ottenere per anco da lui alcuna categorica risposta. Par quindi che nemmeno sul signor Thalabot sia lecito il far calcoli ulteriori.

Più chiare proposte vennero fatte dal signor Wagstaff, capitalista inglese. Chiese la linea intera dal Varo alla Parmignola, con una garanzia annua per parte del Governo di lire 25,000 per chilometro sul prodotto brutto di tutta la linea; si offre a tutte le cauzioni richieste; dichiarasi soddisfatto a nome suo e della compagnia che rappresenta delle condizioni contenute nel capitolato che il Ministero presentò alla Camera; e solo trova a ridire sul concorso a cui accenna il capitolato medesimo.

Finalmente si presentò per ultimo il signor Ponzio-Vaglia in nome del principe di Hohentoe del duca di Rianzares ed altri banchieri; chiese la linea dal confine francese al modenese, offerse garanzie per adempimento degli obblighi, e domandò la guarentigia del 4 1/2 per 0/0 sul capitale da impiegarsi per l'impresa, e che sarebbe asceso da 100 a 110 milioni di lire. Ma in seguito udendo che le trattative del Governo col

(64-A)

sig. Wagstaff avevano per base la garanzia di L. 25,000 per chilometro, il signor Ponzio-Vaglia dichiarò che ciò sarebbe stato accettato anche dai soci da lui rappresentati; ma, senza revocare menomamente in dubbio la verità dell'esposto dal signor Ponzio-Vaglia, diremo che prima di prendere in seria considerazione le sue proposte, conviene che risulti, locchè ignora la Commissione, ch'ei sia munito di un regolare mandato che gli conferisca i poteri di trattare, e che l'accettazione per parte della sua compagnia intorno alla guarentigia delle 25,000 lire non sia soltanto espressa in modo di opinione personale ed a viva voce, siccome risulta dalla lettera d'invio del progetto diretta dal signor ministro Paleocapa al presidente della Camera, ma positivamente e per iscritto.

Per tessere completamente la storia di tutte le domande, ci resterebbe a dire di quella che venne presentata dal signor Roberston il 17 del corrente mese d'aprile. Essa non si riferisce che alla facoltà di fare gli studi, e non è segnata da alcuno.

Tutti gli uffizi adunati per esaminare il progetto di legge ministeriale vi diedero la loro approvazione più o meno condizionata, ma le restrizioni non furono tali che inceppassero per alcun modo l'azione governativa nell'attuazione della proposta. Infatti il I° uffizio chiese col mezzo del suo commissario che si combinassero col Ministero le modificazioni, massime in ciò che spetta agli oneri da imporsi alla compagnia; il II che l'annuo prodotto brutto fosse guarentito a 20 e non a 25,000 lire; il III diè il consenso assoluto; il IV che si ottenessero schiarimenti e proponessero modificazioni per assicurare la miglior esecuzione dell'opera col minor aggravio delle finanze; il V che fosse data facoltà al Governo di concedere *stn d'ora* la linea a quella società che presentasse migliori condizioni; il VI espose qualche considerazione di non grave rilievo; il VII finalmente diede alcuni incarichi speciali al commissario relativamente a particolari che non toccano l'essenza del progetto.

La Commissione si occupò con severo e coscienzioso esame dell'onorevole mandato che gli uffizi le affidavano; e prima di esporre le conclusioni a cui si decise, permettete, o signori, che vi si trattenga sui due precipui argomenti intorno a cui s'avvolge la quistione, e che formano il perno al quale l'intero piano è raccomandato; il genere cioè di guarentigia da accordarsi ed il concorso che è proposto.

Parlando della guarentigia, diremo che sarebbe molto a desiderarsi che il Governo non si sobbarcasse in alcuna; ma siccome gli attuali suoi mezzi non gli permettono d'assumere la costruzione della ferrovia a spese dello Stato, e niuna compagnia si presenta nè si presenterà mai per l'intera linea senza chiedere condizioni che le assicurino un provento od un interesse, così il pensiero ed il desiderio che il Governo non abbia ad assumere carichi, restano nel dominio delle utopie e dei voti, ma non in quello della realtà.

Rimane quindi ad esaminare se debbasi preferire l'assicurazione del 4 1/2 per 0/0, oppure quella di 25,000 lire per chilometro sul reddito brutto.

Il signor ministro dei lavori pubblici si è già pronunciato a favore di questa, e qualche ragione ne ha addotto nella sua relazione; e siccome la vostra Commissione si è attenuta alla massima governativa, così sarà utile il discorrere di quelle considerazioni che l'indussero a parteggiare per l'opinione del ministro.

La guarentigia di un minimo interesse trae seco non lievi complicazioni; la sorveglianza che deve esercitare il Governo sulle spese di costruzione, onde non si faccia spreco per opere inutili o di semplice lusso che aggravino l'obbligo assunto, l'intervento nel fissare un limite d'amministrazione economica e nell'esaminare i più piccoli particolari onde l'esercizio non abbia a riuscire di troppo gravoso, la cura da porsi onde esaminare se gli appalti sono conclusi col massimo risparmio, la vigilanza continua onde la buona fede non abbia giammai ad essere sorpresa, producono di necessità non lievi inconvenienti nell'esecuzione; poichè o l'ingerenza viene portata allo scrupoloso punto che richiede un'esatta sorveglianza, e ne verranno contestazioni od almeno fastidii, o non lo è, e gli abusi possono arrecare allo Stato non indifferenti aggravii. Ma havvi di più; la somma presuntiva per la costruzione della ferrovia, e per provvederla di quanto è necessario onde attuarne l'esercizio, ascenderebbe a circa 540,000 lire per chilometro; e questa somma corrisponde presso a poco a quella che si presagisce dalla società rappresentata dal signor Ponzio-Vaglia e dai calcoli instituiti dal Governo, e che vengono accennati nella sua relazione.

Accordando a questa somma la garanzia del 4 1/2 per 0/0, si addosserebbe al Governo la sigurtà annua di 15,500 lire per chilometro. Ora le spese d'esercizio della strada essendo d'ordinario calcolate al 50 per 0/0 del prodotto brutto, ne risulterebbe che la garanzia del Governo non si arresterebbe allorchando questo prodotto brutto giungesse alla somma di lire 25,000, ma sibbene a quella di lire 50,600.

L'assicurazione del prodotto brutto offre invece complicazione infinitamente minore nell'ingerenza. La sorveglianza del Governo si limita a registrare il numero dei viaggiatori e la quantità di merci trasportate; il Governo regola il numero, il genere, la velocità dei convogli e dei traini, impone obblighi tali, onde sia reso il più possibilmente proficuo l'esercizio della strada; e nel resto la compagnia può fare le spese che vuole, ed il Governo non se ne prende alcuna cura.

Diminuite le brighe e cansato il caso, l'inganno per abuso per incuria e per mala fede siccome avvenire più agevolmente potrebbe garantendo un interesse annuo, ci resta ad esaminare se l'assicurazione del prodotto brutto esponga lo Stato, meno dell'altra, a pericolo di maggiori sacrifici pecuniari.

Ora una linea che congiunga tutti i porti della nostra ri-

(64-A)

viera alla Francia, alla Spagna ed all'Oceano da un lato, all'Italia centrale e meridionale ed all'Adriatico dall'altra, che avvicini i rapporti e faciliti le comunicazioni fra le tante città e paesi della riviera stessa, una linea a cui mettano capo tutte le ferrovie dello Stato per mezzo di quella di Torino, non può essere considerata come una strada sarda ma sibbene come internazionale, non come secondaria ma come una delle primarie, ed i suoi prodotti bisogna calcolarli, non già sullo specchio di quelle che muoiono nelle provincie, od in riva di un fiume, o ai piedi di un monte, ma sibbene di quelle delle grandi arterie che hanno le massime risorse, e su cui affluiscono merci e passeggeri in quella maggior quantità che sia lecito di attendere.

Pertanto senza pretendere ch'essa dia come quella di Parigi a Lione un prodotto brutto di 80,152 lire, nè come la *Mediterranea* che l'offre di lire 45,889, e nemmeno attenendosi alla media generale dell'esercizio di tutte le ferrovie francesi durante il 1856 sopra una lunghezza totale di chilometri 5860 che darebbe una cifra di 47,978 lire, secondo il resoconto del ministro d'agricoltura, commercio e lavori pubblici, limitiamoci alla principale del nostro Stato che ne dà 56,419, e limitiamoci di più ancora al tronco da Genova a Voltri che somministra un prodotto brutto di 25,487 lire annue per chilometro.

Dunque essendo a credere che il reddito abbia a riuscire considerevole, a meno che le previsioni ed i calcoli umani non ricevano la più solenne delle smentite, non esiteremo a pronunciarci a favore dell'assicurazione del reddito che addossa minore responsabilità allo Stato di quella che si riferisce ad un annuo interesse.

E non è a credere che la via di mare possa essere di ostacolo al prosperare della ferrovia delle riviere, o viceversa abbia quella a risentirne gravi danni. Egli è abbastanza noto che il maggior numero e la maggior facilità dei mezzi di comunicazione accresce in grandi proporzioni il movimento commerciale, i viaggi e per conseguenza i trasporti; quindi quello che fra i popoli delle riviere sarà impresso, l'aumento del passaggio dei forestieri, la via più sicura e più sollecita offerta ai trasporti che ora si fanno col cabotaggio, danno argomento sicuro da poter inferire che la ferrovia sarà alimentata specialmente dalle risorse sviluppate e da svilupparsi nei rapporti che si possano fra luogo e luogo della riviera, dall'aumento nel numero dei viaggiatori stranieri che preferiranno la bella e comoda via di terra all'infesta di mare, dalle relazioni che staranno per accrescersi coll'interno dello Stato e con quei paesi in cui toccano le estremità delle nostre ferrovie.

Per le quali cose non è a temersi che il mare possa vincerla in concorrenza in modo da far cadere l'impresa, come la navigazione sul Reno, sulla Senna e sul Rodano non hanno impedito che si facciano e che siano prospere la ferrovia di Lione, di Strasburgo, di Coblenza e di Colonia.

E che il commercio interno offra argomento da ritenere che non poco profitto sia per arrecare e ricevere nella ferrovia, basterà gettare un colpo d'occhio sui prodotti territoriali ed industriali delle riviere ed agli oggetti d'importazioni ed esportazioni che colle attuali vie si ricambiano fra luogo e luogo.

Senza trattenerci del commercio fatto coll'estero, diremo che da *Nizza* si esportano nell'interno dello Stato olii, vini, agrumi, profumi, pesci salati, legnami di tintura e da costruzione, e che ha bisogno di carni, di vini ordinari, di granaiglie, di foraggi, che il Piemonte le somministrerebbe in maggior copia se più facili fossero le vie di comunicazione.

Da *S. Remo* si esportano palmè ed olio, grande quantità di legnami d'ottima specie, mentre dal lato suo ci chiede e frumento e carni e vino.

Oneglia dà al Piemonte alcune migliaia di quintali metrici d'olio, e chiede il complemento de' cereali e dei legumi che non le venissero dall'estero in quantità sufficiente.

Cogoleto ha fonderia e fabbriche di gesso; *Allare* vive pressochè interamente dell'arte vetraria; *Cadibona* ha maniera di lignite da cui oggidì stesso con difficoltà di trasporti se ne fa commercio annuo per 25000 tonnellate; *Savona* ha le sue manifatture di mattoni, e le celebri di stoviglie e di maioliche, le quali sono pure numerosissime in *Albissola*.

Di *Genova* non parleremo; chè troppo sono conosciuti i commerciali rapporti che ha con ogni punto delle riviere.

Su tutta la linea da *Genova* a *Camogli* il movimento è tale, che la compagnia la quale chiede che le sia concesso di costruirvi un tronco di ferrovia non domanda al Governo la minima assicurazione.

Chiavari mantiene in *Genova* e con ambe le riviere attivissimo commercio e di cereali e di telerie e di chincaglie e di panni e di ferro e di cuoio e di olii e di coralli e pregiati lavori di legname in vaghe forme e gentili.

La *Spezia* poi, che ora ha tenue commercio, avrà movimento importantissimo per il trasferimento della marina.

Oltre a ciò tutti i principali paesi delle riviere hanno numerose fabbriche di sapone; da per tutto sonvi acque minerali, ed in molti luoghi cospicue cave da cui s'estrarrebbe maggior quantità di minerale se i trasporti fossero più agevoli non solo dal luogo d'estrazione alla strada principale, ma bensì sulla strada principale medesima.

Che se poi oggidì una parte del commercio viene esercitata dal cabotaggio, è certo però che il più sollecito, il più facile e più sicuro trasporto col mezzo della ferrovia ne farà accrescere l'importanza di tutti i suoi rami e preferire la scelta della via di terra compensando colla prestezza la spesa maggiore che si richiederebbe, e cansando qualsiasi pericolo di lungaggini, di avarie e di perdite.

Persuasa la vostra Commissione di tanti vantaggi per le ragioni esposte, altre se ne aggiunsero a corroborarla viemaggiormente nel suo avviso.

(64-A)

Supposto che il reddito brutto dovesse limitarsi a 25,000 fr. per chilometro e la spesa a 340,000 franchi, secondo i calcoli governativi, ne risulterebbe che l'interesse annuo del capitale impiegato sarebbe di 5,676 per 100. Ma qui non conviene arrestarci.

Dal parere emesso dal signor Moglino, ispettore delle ferrovie, diretto al signor ministro dei lavori pubblici e depositato insieme ai documenti comunicati alla Camera, risulta che il tronco della strada da Genova a Camogli non si limiterebbe già alla spesa di 340,000 lire per chilometro, ma ascenderebbe a 576,000 franchi, e quella del tronco da Camogli al confine modenese arriverebbe a lire 366,000. Ma noi sappiamo quante maggiori difficoltà si trovino nella costruzione di una strada sulla riviera di ponente, per cui il ramo da Camogli all'Estense rappresentando il *minimum* della spesa chilometrica ne verrebbe che per lo meno quella da Voltri al Varo sarebbe di lire 570,000. Che se vi si aggiunge ancora le somme ingenti che si richiederebbero nel passaggio in vicinanza e dintorni di Genova per la compera di terreni e per l'abbattimento delle case urbane circostanti, saremmo indotti a credere vicino al vero i calcoli approssimativi su cui venimmo assicurati essersi basata una compagnia inglese, e che portano la spesa chilometrica ad oltre 400,000 lire.

Ora, se ci atteniamo alle cifre del signor Moglino, il reddito brutto di 25,000 franchi rappresenterebbe un interesse del 3,580 per 100, e se a quella della compagnia inglese, si ridurrebbe a 3,125.

Noi non crediamo che una compagnia seria voglia impegnare capitali vistosissimi per un tale profitto; e possiamo ritenere che se una compagnia seria si è presentata, i calcoli dedotti dal reddito di ferrovie internazionali le porgano certezza d'incasso assai maggiore; che la chiesta guarentigia non sia che una base da essa presentata ai suoi azionisti; la quale se per questa ragione riesce per lei indispensabile, è a sperarsi che per lo Stato nostro riesca soltanto illusoria.

D'altro lato se il Governo si espone a qualche sacrificio, non lo fa già con pericolo di perdita e senza apparenza alcuna di guadagno. Le miniere gli daran notevole incremento d'escavazione per l'accresciuta facilità del trasporto; la sua strada ferrata da Torino a Genova aumento considerevole di prodotto per accresciuto movimento di merci e passeggeri; talché nel mentre che promuove direttamente il bene di sette provincie dello Stato ed indirettamente di molte altre, viene a prospere viemmeglio nelle sue rendite ed a far più proficue le opere pel suo conto costruite. In ogni modo se sul principio dovesse sostenere qualche sacrificio nell'esercizio, ne verrebbe poi rimborsato dal maggior profitto che col progredir del tempo non mancherebbe; alla qual cosa ha giustamente provveduto inserendo nel capitolato apposita condizione.

Esaurito in ogni sua parte l'esame intorno alla specie d'assicurazione che lo Stato dee preferire, la vostra Commissione,

o signori, si è associata all'avviso espresso dal Governo, ed appoggia quella delle 25,000 lire sul reddito brutto di ciascun chilometro.

(64-A)

Resta ora a considerarsi il concorso proposto nel progetto di legge.

A dir vero non possiamo che encomiare la delicatezza colla quale il Ministero, onde togliere persino l'apparenza di predilezione, si è risolto di aprire un concorso in base d'un capitolato sottoposto al giudizio della Camera, anzichè trattare direttamente con una compagnia, e presentare poscia gli articoli di contratto per chiederne la voluta approvazione. Ma se in altre circostanze sarebbe stata accettabile senza dubbio la condizione del concorso, nell'attuale conviene arrestarsi ad alcune riflessioni di non lieve momento. Il concorso sarebbe necessario o quando nessuna compagnia si mostra, o quando molte aspirano alla medesima impresa; può invece riuscire dannoso allorchando si hanno serie proposizioni da una sola compagnia. Il primo caso non fa d'uopo di dimostrazione, nel secondo si correrebbe il rischio di perdere l'occasione di concludere buoni patti, ai quali forse si accomoderebbe la compagnia per cansare un concorso, mentre potrebbe ritirarsi dall'arringa qualora questo fosse assolutamente richiesto. Nel caso nostro può dirsi che la sola compagnia inglese abbia sin d'ora trovato soddisfacente il capitolato, e lo abbia dichiarato *per iscritto*, esprimendo però la sua contrarietà al concorso e il desiderio che il capitolato venga modificato in modo da dare al Governo il potere di trattare e concludere con lei, in base delle trattative già iniziate; mentre per l'altra non vi sarebbe che una dichiarazione *verbale* del signor Ponzio-Vaglia d'accettare le condizioni della compagnia inglese purchè si concluda il contratto senza dilazione.

In questa circostanza la vostra Commissione non ha scorto già una concorrenza, ma sibbene una domanda di predilezione; e siccome tra la certezza dell'accettazione *per iscritto* e le spiegazioni e i dubbi che potrebbero sorgere in una *verbale* sarebbe possibile di vedere ritirata la prima in modo da rimanere senza l'una e senza l'altra, egli è d'uopo lasciare al Governo la facoltà di agire nell'interesse dello Stato, fissandogli in precedenza le basi che sono contenute nel capitolato, ed autorizzandolo a trattare e concludere sopra di esse qualora egli reputi esser conveniente senza avventurarsi alle eventualità del concorso, il quale sarebbe serbato soltanto al caso in cui le trattative non sortissero il fine desiderato.

Un altro punto restava a decidersi, e sul quale la Commissione non ha creduto dover pronunziare giudizio dovendo esso posare a dati che non poteansi in breve tempo ottenere. Si tratta del numero delle classi e dei luoghi di stazione e di fermata, per i quali venne diretta al Governo ed alla Camera una grande quantità di domande. Ma nell'intendimento di non ledere gl'interessi di alcuno, e dar campo libero agli studi e alla convenienza, la vostra Commissione fu d'avviso che si lasciasse

(64-A)

al Ministero la facoltà di combinare colla compagnia concessionaria i punti che saranno giudicati più opportuni dopo maturo esame appoggiato ai reclami e alle istanze dei diversi comuni. Con questa misura la vostra Commissione ha creduto di meglio tutelare gl'interessi dei diversi municipii; poichè non mancherà per certo il Governo di porre ogni cura affine d'appagarne i giusti desiderii, e la compagnia non trascurerà alcuno di quei punti che offra il più piccolo utile o come stazione, o come fermata, essendo questo di suo diretto vantaggio.

Finalmente restava a sapersi il perchè nel progetto di legge non siasi fatta parola della diramazione da un punto della linea delle riviere all'interno del Piemonte, a cui accennava il capitolato proposto dalla compagnia inglese.

Per conseguenza era necessario che in causa delle modificazioni da introdurre e delle spiegazioni da somministrare si pregassero i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici a voler esprimere il loro avviso e dare gli schiarimenti che si desideravano.

La Commissione è lieta, o signori, di potervi asserire che i signori ministri hanno pienamente soddisfatto a' suoi desiderii ed alle sue domande.

Convennero nell'interesse dello Stato di assumere trattative in base del capitolato prima di aprire un concorso; di passare a questo concorso qualora le trattative riuscissero inutili entro termine da prefiggersi. Assentivano nell'interesse di diversi paesi di non fissare in precedenza le stazioni, ma di combinarle colla compagnia concessionaria, avuto riguardo alle istanze dei municipii; e per ultimo dissero che s'era passato sotto silenzio la diramazione dal mare al centro del Piemonte, non già perchè l'opera fosse da essi avversata, o si volesse rinunziare all'idea, ma soltanto per non aggravare di troppo le compagnie che aspirano alla concessione, e non compromettere così la possibilità della linea principale con una diramazione secondaria, a cui poteasi in tempo più opportuno rivenire.

La vostra Commissione quindi avendo introdotte le modificazioni che erano necessaria conseguenza delle suesposte considerazioni ed accettazioni ministeriali, e non avendo altre osservazioni a fare sul rimanente del progetto di legge e del capitolato qui unito, vi propone di dare a questi l'assenso vostro.

LAURENTI-ROUBAUDY, *relatore*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

~~Il Governo è autorizzato ad aprire un concorso per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale ligure, dal Varo, confine di Francia, sino alla Parmignola, confine col ducato di Modena, in base del programma-capitolato che va unito a questa legge.~~

~~Art. 2.~~

~~Spirato il termine utile per il concorso, il Governo stilerà la formale definitiva concessione, in base del capitolato suddetto, con chi avrà presentato al concorso l'offerta più vantaggiosa.~~

~~Art. 3.~~

~~In caso che spirasse il tempo accordato al concorso senza che si presentassero offerenti, ovvero se i progetti e le offerte presentate non fossero accettabili a termini del programma-capitolato, il Governo farà alla Società Ligure-Orientale, costituita con atto approvato dal decreto reale 14 gennaio 1857, ove questa persista nella sua domanda, la concessione del tronco di ferrovia da Genova a Camogli, con facoltà di prolungarlo sino a Sestri di Levante; a termini del capitolato d'oneri in data 8 febbraio 1857 che era già stato inteso fra il Governo e la Compagnia medesima, e colla preferenza e riserve nello stesso capitolato contenute per la prolungazione della ferrovia sino al confine modenese.~~

~~Art. 4.~~

~~Nel suddetto caso che il concorso per tutta la ferrovia litorale dal confine di Francia a quello del ducato di Modena vada deserto, il Governo è autorizzato a stipulare una definitiva concessione per la linea del litorale di ponente dal Varo a Voltri con una Compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formulate nel programma-capitolato approvato colla presente legge.~~

~~Il Governo stesso è anche autorizzato a fare una simile concessione per la linea del litorale di levante, da Genova al confine modenese, ferma la preferenza a patti eguali alla Società Ligure-Orientale che si ricostituisse a termini di legge per assumere l'impresa dell'intera linea medesima da Genova al confine modenese.~~

~~Art. 6. b.~~

~~I ministri segretari di Stato dei lavori pubblici e delle finanze sono incaricati della esecuzione della presente legge.~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione ~~ecc.~~~~

~~Art. 2.~~

~~Qualora al 1° settembre 1857 non sia stata fatta dal Governo la concessione di cui sopra, esso è autorizzato ad aprire il concorso, in base del capitolato suddetto, con chi avrà presentato al concorso medesimo l'offerta più vantaggiosa.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 5.~~

~~Identico al qui contro.~~

Con la prossima sessione il Ministero presenterà un progetto di legge riguardante l'acquisto di una seconda linea ferrata che metta in comunicazione le provincie interne dello Stato con la linea dal Varo al confine Modenese.

*I an
I di stipulare
la definitiva
concessione,*

*Approvata nella Camera del 19. Maggio 1857.
Vellati*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

CAPITOLATO

per base di concorso che si apre per la concessione della linea di strada ferrata del litorale, dal confine francese al Varo, sino al confine col Ducato di Modena alla Parmignola.

CAPO I.

Soggetto della concessione.

~~ART. 1.~~

Il soggetto della concessione, per la quale si apre il concorso in base del presente capitolato, è la costruzione e l'esercizio, fatta a tutte spese, rischio e pericolo della Compagnia che ne assumerà l'impresa, di una linea continua di strada ferrata dal Varo, confine colla Francia, alla Parmignola, confine col ducato di Modena.

ART. 2.

Per la linea da Nizza a Savona dovrà essere dai concorrenti redatto un regolare progetto di massima che soddisfaccia alle condizioni tecniche che vengono prescritte nel presente capitolato.

ART. 7.

Da Sestri di Levante a Sarzana dovrà essere presentato un concreto progetto di massima formato in relazione alle prescrizioni formulate nel seguito di questo capitolato.

I concorrenti sono dispensati di presentare al concorso il progetto del breve tronco di ferrovia fra Nizza al Varo, non potendo esso concretarsi se non quando, dietro le intelligenze

~~MODIFICAZIONI DELLA COMMISSIONE~~

CAPITOLATO

per la concessione della linea di strada ferrata del litorale, dal confine francese al Varo, sino al confine col Ducato di Modena alla Parmignola, o per base di concorso per la stessa linea.

ART. 1.

Il soggetto della concessione, per la quale si autorizza il Governo a trattare e concludere immediatamente in base del presente capitolato, o ad aprire il concorso sulla base medesima, è la costruzione e l'esercizio, ecc., *come contro*.

ART. 2.

Per la linea da Nizza a Savona, ecc., *come contro*.

Nel caso di concessione fuori di concorso, la Compagnia concessionaria sarà esonerata di presentare un tale progetto di massima, ma sarà però obbligata a presentare all'approvazione del Governo un progetto definitivo per sezioni, prima d'intraprendere i lavori di costruzione, i quali dovranno incominciare non più tardi di 4 mesi dal giorno della concessione.

ART. 7.

Da Sestri di Levante, ecc., *come contro*.

Nel caso di concessione fuori di concorso, ecc., *come al 2° alinea dell'art. 2.*

ART. 8.

La Compagnia concessionaria od i concorrenti sono dispensati, ecc., *come contro*.

chè si prenderanno fra il Governo di Sua Maestà il Re ed il Governo imperiale di Francia, sarà determinato il punto nel quale dovrà venire costruito il ponte sul detto fiume.

ART. 9.

Saranno i concorrenti egualmente dispensati dalla presentazione del progetto del tratto di ferrovia da Sarzana al confine col ducato di Modena, del quale non può determinarsi il preciso tracciato finchè i due Governi non abbiano concertato il punto preciso in cui dovrà farsi la congiunzione della strada ferrata sarda con quella del ducato suddetto.

ART. 19.

Le stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengano erette ed al servizio dei quali sono destinate.

Di prima classe saranno almeno le tre di Genova, Nizza e Savona.

Di seconda classe almeno le sei di San Remo, Oneglia, Albenga, Chiavari, Spezia e Sarzana.

Di terza classe almeno le otto di Mentone, Ventimiglia, Loano, Varazze, Nervi, Recco, Rapallo e Sestri di Levante.

Tutte le altre potranno essere stazioni di quarta classe oppure semplici fermate.

La stazione di seconda classe d'Oneglia sarà collocata in guisa che possa convenientemente prestarsi anche al servizio di Porto Maurizio.

Quella di terza classe a Recco e a Camogli sarà pure collocata in guisa che serva convenientemente ad ambedue questi siti.

E quella di Rapallo o di Santa Margherita si collocherà pure in luogo opportuno pel servizio dell'una e dell'altra località.

CAPO VIII.

Obblighi ed oneri speciali dell'impresa.

ART. 90.

La Compagnia che rimane concessionaria a tenore delle disposizioni del capo XIII di questo capitolato, ma che non si fosse regolarmente costituita in Società anonima a termini delle leggi dello Stato nell'intervallo di tempo accordato al concorso, dovrà costituirsi in tal guisa non più tardi di quattro mesi dall'epoca in cui le sarà dichiarato essere stata l'impresa aggiudicata a suo favore.

Essa dovrà, nello stesso periodo di quattro mesi, per l'esatto adempimento degli obblighi assunti, dare una cauzione di otto milioni di lire depositati in una cassa delle finanze in numerario od in effetti pubblici dello Stato; cioè od in buoni

ART. 9.

Sarà la Compagnia concessionaria od i concorrenti egualmente, ecc., come contro.

ART. 19.

Le stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengano erette ed al servizio dei quali sono destinate.

Il Governo, d'accordo colla Compagnia concessionaria, stabilirà il numero delle stazioni, le classi di esse e le semplici fermate.

ART. 90.

La Compagnia che rimarrà concessionaria o senza o con concorso a tenore della disposizione del capo XIII, ecc., il resto dell'articolo come contro.

del tesoro od in cedole del debito pubblico al cinque per cento che saranno ricevute al valore nominale, od in cedole del tre per cento valutate al corso di emissione.

Non adempiendosi agli obblighi imposti dai due precedenti alinea nel termine prefisso, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senz'altro occorra alcun diffidamento o costituzione in mora, e la Compagnia perderà la somma depositata anticipatamente, a tenore dell'articolo 151.

CAPO XIII.

Norme da osservarsi nel concorso all'impresa.

ART. 149.

Quelli che concorrono per ottenere la concessione della strada ferrata del litorale in base del presente capitolato, dovranno presentare le loro domande non più tardi del 31 dicembre 1857.

ART. 149.

Nel caso che il Governo non trovi Compagnia per trattare a norma dell'art. 1° della legge, aperto il concorso, coloro che vorranno ottenere la concessione della ecc., come contro.

CAPITOLATO

per base di concorso che si apre per la concessione della linea di strada ferrata del litorale, dal confine francese al Varo, sino al confine col Ducato di Modena alla Parmignola.

CAPO I.*Soggetto della concessione.***ART. 1.**

Il soggetto della concessione, per la quale si apre il concorso in base del presente capitolato, è la costruzione e l'esercizio, fatta a tutte spese, rischio e pericolo della Compagnia che ne assumerà l'impresa, di una linea continua di strada ferrata dal Varo, confine colla Francia, alla Parmignola, confine col ducato di Modena.

ART. 2.

Per la linea da Nizza a Savona dovrà essere dai concorrenti redatto un regolare progetto di massima che soddisfaccia alle condizioni tecniche che vengono prescritte nel presente capitolato.

ART. 3.

Da Savona a Voltri la Compagnia, a cui sarà aggiudicata la concessione, dovrà costruire la strada ferrata sul progetto che è stato eseguito dall'amministrazione dello Stato, e che le sarà consegnato dietro pagamento delle spese sostenute dall'amministrazione medesima.

Se i concorrenti volessero prendere cognizioni di questo progetto, ne sarà data loro visione al Ministero dei lavori pubblici.

ART. 4.

Finchè non sia eseguito il tronco di ferrovia che dovrà attraversare la città di Genova per congiungere in una linea continua le linee delle due riviere di levante e di ponente, il Governo conserverà l'esercizio della ferrovia da Genova a Voltri, e la Compagnia percorrerà questa tratta e il tronco della ferrovia dello Stato da San Pier d'Arena a Genova col privilegio che le viene accordato a tenore del 1° alinea dell'articolo 10 della convenzione stipulata tra il Governo e la ridetta Società di Voltri, ed approvata con legge 24 marzo 1856.

Compiuto il detto tronco attraverso la città di Genova, si determineranno le condizioni sotto le quali la Compagnia assumerà anche l'esercizio da Voltri a Genova, o quelle sotto le quali le verrà soltanto accordato il transitto sul detto tronco da Voltri a Genova, fermo in ogni caso i diritti della Società di Voltri, ed il pagamento allo Stato del pedaggio da San Pier d'Arena a Genova.

ART. 5.

Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riviera di ponente e di quella di levante non

(64)

Capitolato

per la concessione della linea di strada ferrata del litorale, dal confine francese al vero Varo al confine col Ducato di Modena alla Parmignola, o per base di concorso per la stessa linea.

I autorizzo il Governo a trattare e concludere immediatamente in base del presente capitolato, e ad aprire il concorso sulla base medesima,

Nel caso di concessione fuori di concorso, il Governo presenterà i termini per la presentazione del progetto di massima e per quello definitivo delle varie sezioni della linea, e fisserà il periodo di tempo dentro il quale dovranno essere cominciati i lavori della linea medesima. Sulla linea fuori da Savona a Voltri, per la quale, a termini dell'art. 3°, la Società riceve il progetto fatto redigere dal Governo, essa dovrà intraprendere i lavori non più tardi di otto giorni dopo la stipulazione dell'atto definitivo della concessione.

(64)

potendosi definire né la traccia, né le opere necessarie per la sua esecuzione, finché non sia precisamente stabilito il piano del dock da eseguirsi nella città di Genova, ed i lavori occorrenti per mettere in relazione il dock medesimo e gli altri scali del porto colla strada ferrata, sarà fatta riserva alla Compagnia che ottiene la concessione di presentare il piano relativo a detto tronco, quando le anzidette condizioni del dock e degli altri scali del porto sieno definitivamente determinate, e frattanto potrà compiere ed esercitare la linea da Nizza a Genova, valendosi delle stazioni dello Stato in piazza del Principe o dell'Acquaverde, ed in piazza di Caricamento, a quelle condizioni e colla retribuzione di quei compensi che verranno stabiliti nell'atto di concessione, prendendo per base la proporzione fra i prodotti della linea dello Stato e quelli della linea sociale.

Per l'esercizio poi del ramo di strada ferrata scorrente sulla riviera di levante, dovrà la Compagnia nel suaccennato intervallo di tempo stabilire una stazione provvisoria sulla destra del Bisagno dentro la cinta della città di Genova.

ART. 6.

Per questo stesso ramo di ferrovia percorrente la riviera di levante, la Compagnia, cui sarà fatta la concessione in base del presente capitolato, sarà obbligata ad acquistare il progetto per il tronco da Genova a Camogli e Sestri di Levante, stato formato dalla Società ligure-orientale legalmente costituita in forza di decreto reale 14 gennaio 1857, e già approvato per un prezzo da determinarsi di buon accordo fra le due Società, o in caso diverso a giudizio di periti nominati dal Governo.

La Compagnia concessionaria potrà eseguire l'indicato tronco di ferrovia in base del progetto medesimo, obbligandosi però a quelle prescrizioni che alla sua esecuzione erano state poste dal Ministero in relazione ai pareri del Consiglio speciale delle strade ferrate.

In caso poi che la Compagnia concessionaria si proponesse di eseguire l'indicato tronco di strada ferrata sopra un tracciato diverso e tale che fosse riconosciuto migliore nei riguardi di pubblica utilità, la Società medesima presenterà all'approvazione del Governo il relativo nuovo progetto in un termine da stabilirsi.

ART. 7.

Da Sestri di Levante a Sarzana dovrà essere presentato un concreto progetto di massima formato in relazione alle prescrizioni formulate nel seguito di questo capitolato.

ART. 8.

Concorrenti sono dispensati di presentare al concorso il progetto del breve tronco di ferrovia da Nizza al Varo; non potendo esso concretarsi se non quando, dietro le intelligenze che si prenderanno fra il Governo di Sua Maestà il Re ed il Governo imperiale di Francia, sarà determinato il punto nel quale dovrà venire costruito il ponte sul detto fiume.

La Compagnia concessionaria di

*# Nel caso di concessione fuori di concorso, il Governo preferirà i termini per la presentazione del progetto di massima e per quello definitivo delle varie sezioni della linea, e fisserà il periodo di tempo dentro il quale dovranno essere cominciati i lavori della linea medesima.
 Dovrà però la Società richiarsi volca eseguire il tronco da Genova a Camogli ed a Sestri di Levante, secondo il progetto che a termini dell'art. 6. essa avrà acquistato dalla Società Ligure Orientale, avrà obbligo di cominciare i lavori di questo tronco non più tardi di quattro mesi dopo la stipulazione dell'atto di concessione.*

ART. 9.

I sarana i concorrenti egualmente dispensati dalla presentazione del progetto del tratto di ferrovia da Sarzana al confine col ducato di Modena, del quale non può determinarsi il preciso tracciato, finchè i due Governi non abbiano concertato il punto preciso in cui dovrà farsi la congiunzione della strada ferrata sarda con quella del ducato suddetto.

ART. 10.

Il Governo di Sua Maestà farà i suoi buoni uffici verso il Governo imperiale di Francia onde procurare che sia determinato quanto più presto è possibile il punto in cui il tronco di strada ferrata da Nizza al Varo si congiungerà colle strade ferrate francesi.

Gli stessi uffici farà verso il Governo ducale di Modena per determinare il punto di congiunzione al confine della Parmignola.

CAPO II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e case cantoniere.

ART. 11.

La strada ferrata correndo col suo generale sviluppo il litorale ligure occidentale ed orientale, dovrà, per quanto le condizioni di sito lo consentano, toccare od avvicinarsi alle seguenti città e borgate: Nizza, Villafranca, Mentone, Ventimiglia, San Remo, Oneglia, Albenga, Loano, Savona, Varazze, Arenzano, Voltri, dove si congiungerà coll'esistente strada ferrata, Genova, Nervi, Recco, Camogli, Rapallo, Santa Margherita, Chiavari, Sestri di Levante, Levante, Spezia e Sarzana.

Essa dovrà inoltre avvicinarsi, per quanto pur sempre il consentano le difficoltà del terreno, agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione, ed offrire un facile accesso tanto ai porti principali delle due riviere, quanto alle strade ordinarie che scendendo dalle convalli degli Appennini sboccano sull'una o sull'altra delle due riviere medesime.

ART. 12.

Per ciò che riguarda i tratti della strada ferrata che corrono lungo la spiaggia, la Compagnia dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime.

ART. 13.

Nel tratto di ferrovia sulla destra del Bisagno che attraverserà le fortificazioni per entrare nella città di Genova, la Compagnia dovrà pure assoggettarsi alle condizioni che saranno prescritte dal Ministero della guerra nei riguardi dovuti alla difesa della piazza ed altri rispetti del servizio militare.

ART. 14.

Qualunque sia il tracciato che a termini dell'articolo 6° la Compagnia che rimarrà concessionaria intenderà seguire da Genova per Camogli a Sestri di Levante, si dichiara però fin d'ora che da Camogli a Santa Margherita la strada ferrata do-

(64) I sarà la Compagnia concessionaria di

I e II e

(64)

vrà andare direttamente in galleria sotto il monte della Rua, anzichè girare intorno al promontorio di Portofino.

ART. 15.

Se in qualche tratto del tracciato potesse convenire alla Compagnia di occupare tutta o parte della strada nazionale ordinaria, il Governo potrà autorizzarla, a condizione però che sia ristabilita la strada ordinaria medesima con una larghezza non minore di metri 5. 50; e che qualora lo esiga la sicurezza pubblica, le due vie vengano separate da muri di un'altezza conveniente.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia occorresse in alcuni tratti occupare il sentiero destinato al servizio delle guardie di finanza, il Governo potrà consentirvi, ma la Compagnia dovrà accordare alle guardie stesse un bastantemente comodo e sicuro passaggio sopra le banchine al di fuori dell'armamento del binario.

ART. 16.

Le pendenze dominanti su tutta la linea non eccederanno il dieci per mille.

In quei siti però nei quali le difficoltà del terreno impedissero assolutamente, o permettessero solo con spese eccessive, contenersi dentro questo limite, saranno tollerate pendenze sino al quattordici per mille.

I tratti corrispondenti alle stazioni nei quali si fanno le manovre necessarie al servizio delle stazioni medesime dovranno essere possibilmente orizzontali, ed in nessun caso la loro pendenza potrà eccedere il limite del tre per mille.

ART. 17.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

I tratti di strada tracciati in curva di non maggiore raggio di metri quattrocento dovranno correre orizzontali.

Dove due o più tratti curvi tracciati con raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri si succedano l'uno all'altro, essi non potranno congiungersi immediatamente costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separati da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri venti.

ART. 18.

I tracciati della linea che saranno a suo tempo riportati sui piani parcellari, anche dopo approvati definitivamente dal Ministero dei lavori pubblici, potranno, nell'atto che si riportano sul terreno per passare alla esecuzione dei lavori, essere modificati previo consenso del Ministero medesimo, purchè queste modificazioni non rechino un discostamento maggiore di duecento metri dall'una o dall'altra parte della traccia primitiva, e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima esistessero nel tronco rispettivo.

Potranno parimente essere ammessi cambiamenti parziali nella livellazione primitiva, purchè non facciano che la pendenza ecceda i limiti assegnati, e non peggiorino la condizione dei passaggi che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

(64)

ART. 19.

Le stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengano erette ed al servizio dei quali sono destinate.

Di prima classe saranno almeno le tre di Genova, Nizza e ~~Savona.~~

Di seconda classe almeno le sei di San Remo, Oneglia, Albenga, Chiavari, Spezia e Sarzana.

Di terza classe almeno le otto di Mentone, Ventimiglia, Loano, Varazze, Nervi, Recco, Rapallo e Sestri di Levante.

Tutte le altre potranno essere stazioni di quarta classe oppure semplici fermate.

La stazione di seconda classe d'Oneglia sarà collocata in guisa che possa convenientemente prestarsi anche al servizio di Porto Maurizio.

Quella di terza classe a Recco e a Camogli sarà pure collocata in guisa che serva convenientemente ad ambedue questi siti.

E quella di Rapallo o di Santa Margherita si collocherà pure in luogo opportuno pel servizio dell'una e dell'altra località.

ART. 20.

Quantunque restino sospesi fino ai concerti da prendersi coi Governi di Francia e di Modena, a termini degli articoli 8° e 9°, i tracciati dei due tronchi di ferrovia da Nizza al Varo e da Sarzana alla Parmignola, si dichiara fin d'ora che le stazioni delle due nominate città dovranno essere collocate in guisa che si prestino nel modo più opportuno al prolungamento della strada ferrata fino al rispettivo confine.

ART. 21.

Le case cantoniere non potranno essere a minore distanza di metri mille duecento l'una dall'altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigerne, all'atto di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero o quell'aggiunta di caselli di guardia, di cui per la sicurezza pubblica sarà riconosciuto il bisogno, avendo principalmente riguardo alle ristrette curve sulle quali può essere condotto il tracciato della ferrovia.

CAPO III.

*Norme per la costruzione del corpo stradale,
delle opere d'arte e dei fabbricati.*

ART. 22.

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di ruotaie coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari, specialmente nelle stazioni dove i binarii medesimi verranno moltiplicati e sviluppati secondo

Il Governo d'accordo colla Compagnia concessionaria stabilirà il numero delle stazioni, le classi di esse e le semplici fermate.

(64)

che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse stazioni, tanto pei viaggiatori come per le merci.

ART. 23.

È fatta facoltà alla Compagnia di adottare nei varii tratti della strada il sistema della massicciata incassata tra banchine, o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che rendano più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del piano cui viene imposta la massicciata, non potrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

ART. 24.

Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurare.

ART. 25.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale stabilita all'articolo 23, vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

ART. 26.

Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee, dovunque la sede della massicciata si elevi meno di centimetri 50 sopra il terreno latistante.

ART. 27.

I ponti e viadotti dovranno essere di struttura murale o di ferro, ovvero in parte dell'uno in parte dell'altro di questi due materiali.

ART. 28.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al disopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente.

La Compagnia dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo, e per difendere la strada ferrata ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

ART. 29.

L'altezza alla chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta. Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del volto, o quella del palco orizzontale sopra i regoli non potrà essere minore di metri quattro, centimetri sessanta.

ART. 50.

La larghezza della ferrovia fra le faccie interne dei parapetti dei ponti, dei viadotti e dei cavalcavia non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta.

ART. 51.

La larghezza dei sottovia coi quali una strada ordinaria passa sotto la ferrata non potrà essere minore di metri sette per le strade nazionali, di metri sei per le strade provinciali, e per le comunali e consortili di metri cinque o di metri quattro, secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servono.

ART. 52.

La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro, centimetri cinquanta fra le faccie interne delle loro pareti verticali, sopprimendo le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto d'approvazione del loro piano esecutivo.

Esse dovranno essere rivestite in buona muratura, ovunque la Amministrazione superiore ne riconoscerà il bisogno, sia a cagione della cattiva ed instabile natura della roccia in cui sono aperte, sia per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovrincombente al cielo delle gallerie.

Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della loro lunghezza, quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

ART. 53.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di cancelli, di semplici barriere o di catene di ferro tese fra solidi pilastri di pietra e assicurate con chiavistello, secondo l'importanza della strada a cui servono.

Per le strade nazionali la larghezza libera del varco non potrà essere minore di metri sette;

Per le strade provinciali non sarà minore di metri sei;

Per le strade comunali o consortili potrà variare dai cinque ai quattro metri secondo la importanza delle comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti come quelli della strada ferrata da Torino a Novara.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui intendesi collocare questi passaggi a livello, e indicare il modo di chiusura.

ART. 54.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello, mediante rampe più o meno dolci secondo la importanza delle strade esistenti.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno conso-

lidate con massiciata di buoni materiali in relazione allo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

ART. 35.

I passaggi a livello dovranno essere custoditi da guardie, e perciò presso a quelli a cui la custodia ordinaria della strada ferrata non consenta di rendere il servizio comune, e la casa cantoniera non possa supplire anche come casello di guardia, si dovranno erigere appositi caselli ed applicarvi guardie apposite.

ART. 36.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri sette, alle provinciali quella di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali secondo la loro maggiore o minore importanza.

ART. 37.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisori, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal commissario governativo.

Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal commissario medesimo, prima di essere aperte all'uso cui sono destinate.

ART. 38.

Sarà parimente obbligata la Compagnia a conservare fra i centri degli abitati che si trovano lungo il litorale quelle comunicazioni colla spiaggia che fossero state intercettate dalla ferrovia, e di cui i detti centri avessero bisogno per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima.

ART. 39.

La Compagnia concessionaria è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso di tutte le acque, i cui condotti o naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della sua impresa, a meno che gli interessati non vi rinunciassero; il che dovrà essere fatto constare regolarmente dalla Compagnia.

Se anche dopo l'approvazione del progetto sorgessero reclami contro la imperfezione di questi scoli e corsi d'acqua ristabiliti, o per la omissione che fosse stata fatta di alcuni di essi, la Compagnia sarà sempre responsabile del danno recato, e dovrà provvedere a sue spese per farlo cessare a qualunque epoca ciò fosse riconosciuto, purchè sia dimostrato che il difetto non procede da innovazioni portate nei corsi d'acqua, dopo la concessione, per opera degli interessati.

ART. 40.

Le stazioni dovranno, secondo la loro maggiore o minore

importanza, essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori, quanto delle merci, e dovranno essere provvedute di tutte quelle fabbriche e stabilimenti accessori che si richiegono per il pronto e buon servizio della strada ferrata, come tettoie (*hangars*) per il carico e lo scarico delle merci, magazzini, rimesse per le locomotive e per vagoni, officine di riparazione ove sono necessarie, ecc.

ART. 41.

Per tutte le opere principali d'arte, cioè per ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade nazionali e provinciali, e per tutte le stazioni e fermate indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani di dettaglio esecutivo all'approvazione del Governo, prima della quale la Compagnia non potrà mettere mano ai lavori relativi; bastando che nel progetto generale della strada ferrata in base del quale verrà fatta la concessione, sieno presentati i progetti di massima delle opere stesse, e indicati i sistemi di costruzione che la Compagnia si propone di adottare.

ART. 42.

Per le opere di minore importanza, come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che sieno presentati i moduli, a norma dei quali se ne regolerà la costruzione, secondo la maggiore o minore loro grandezza.

ART. 43.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti ed edifici ad essa attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte, con una solidità proporzionata all'uso cui sono destinati, e con materiali di buona qualità, scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla concessa linea o delle vicine.

ART. 44.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei suddetti lavori e delle opere suddette per mezzo di commissari governativi ai quali sarà addetto il personale tecnico necessario.

Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere se siano nell'interesse pubblico adempite le condizioni e gli obblighi imposti alla Compagnia concessionaria dal capitolato, e di esigere questo adempimento ove la Compagnia medesima se ne discostasse.

Se il commissario riconoscerà che i lavori non si eseguono giusta le buone regole dell'arte, ed in conformità degli approvati progetti e delle stabilite condizioni, la Compagnia dovrà farli riformare; il commissario potrà sospenderli, ove la Compagnia non si presti a questa riforma, e la Amministrazione superiore potrà in tal caso farvi dar opera d'ufficio a spese della Compagnia medesima.

ART. 45.

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

ART. 46.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare, e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, essa dovrà dalla detta parte essere protetta da robusti parapetti o ritegni atti ad impedire il fuorviamento dei veicoli; la struttura e modo di costruzione ed applicazione dei quali ritegni saranno determinati prima che si metta mano alla costruzione dei relativi tronchi di ferrovia.

CAPO IV.

Massicciata, armamento e materiale fisso.

ART. 47.

Fermo quanto è stabilito all'articolo 23 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere una altezza non minore di centimetri cinquanta e sarà composta di ghiaia naturale e di sabbia monda di terra e di pietrisco, delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza.

ART. 48.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri due, centimetri sessanta, spaziate da novanta in novanta centimetri da mezzo mezzo.

Esse avranno la forma semicilindrica colle dimensioni di venticinque centimetri in larghezza, per centimetri dodici e mezzo di grossezza in mezzo.

Le traversine saranno tutte di legname sano e di essenza forte. Quando per altro la Compagnia si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto buono, potrà essa impiegare anche legname di essenza dolce.

ART. 49.

I regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di trentatré chilogrammi per metro corrente. Una deficienza però che non superi il tre per cento sarà tollerata.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque, centimetri quarantà, corrispondente alle spaziature di sei traversine.

Sarà però concesso di impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta nei tratti della strada che saranno tracciati in curva.

ART. 50.

I cuscinetti di ghisa avranno il peso di chilogrammi dieci e saranno di buona ghisa e di ben riuscita fusione.

ART. 51.

Le estremità di due successive spranghe del binario dovranno essere congiunte con lame di ferro inchiavardate (à éclisses), adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore.

ART. 52.

Per l'armamento dei raddoppiamenti dei binari nelle stazioni, od altri, a termini dell'articolo 22, saranno osservate le stesse norme.

ART. 53.

Gli sviatoi nei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati nelle linee dello Stato.

ART. 54.

Se prima ed anche dopo la concessione di questa strada ferrata venga introdotto, e dall'esperienza fattane su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche altro sistema d'armamento differente da quello prescritto in questo capo, la Compagnia potrà domandarne l'applicazione, restando però obbligata ad eseguire il sistema suddetto, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli uffici d'arte giudicato soddisfacente.

ART. 55.

In ogni caso però la distanza delle facce interne dei regoli di ferro, ossia la larghezza normale del binario, non che l'intervallo fra l'uno e l'altro binario in quei tronchi di ferrovia in cui occorressero o fossero giudicati dalla Compagnia convenienti nel proprio interesse raddoppiamenti, saranno identici a quelli adottati sulle ferrovie dello Stato.

ART. 56.

Le stazioni saranno provvedute, oltre dei binarii doppi sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessari sviatoi, anche delle piattaforme, grue, bilance e pesi a bilico, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Le sale d'aspetto saranno mobigliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all'importanza delle stazioni ed alla classe delle sale medesime.

Le latrine d'uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

CAPO V.

Materiale mobile e telegrafo.

ART. 57.

La Società dovrà provvedersi di ogni specie di materiale mobile che è necessario per un completo servizio della strada ferrata: cioè di locomotive, vagoni per viaggiatori, vagoni per

bagagli, vagoni o carri per merci scoperti e coperti, carri matti o *trucks* pel trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi pel trasporto dei cavalli, vagoni pel trasporto di altro bestiame grosso e minuto.

ART. 58.

Tutto questo materiale dovrà essere della migliore qualità e costruito secondo i migliori modelli; nè potrà essere messo in servizio, se non venga prima approvato da una Commissione nominata dall'Amministrazione superiore.

ART. 59.

Le vetture di ogni classe per viaggiatori dovranno essere coperte.

Quelle di prima e seconda classe saranno chiuse lateralmente da invetriate.

Per quelle di terza classe basterà che dai lati sieno munite di cortine di cuoio.

La Società potrà stabilire delle vetture miste, i cui compartimenti avranno le condizioni della classe a cui sono destinate.

Essa potrà anche stabilire vetture di lusso, per le quali i viaggiatori corrisponderanno prezzi eccezionali.

ART. 60.

Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate a quelle prove di resistenza che saranno prescritte dall'Amministrazione superiore.

ART. 61.

Il numero delle locomotive, non meno che quello d'ogni altra specie di veicoli di cui dovrà provvedersi la Compagnia, si stabilirà fin da principio, e si manterrà in seguito in giusta proporzione colla estensione della linea concessa e col movimento che si determinerà sopra di essa.

Perciò, se a qualunque epoca dopo l'apertura della strada all'esercizio l'Amministrazione superiore riconoscesse insufficiente il materiale mobile di cui la Compagnia può disporre, essa avrà diritto di imporle quegli aumenti che saranno riconosciuti necessari.

ART. 62.

La Compagnia dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della locomozione, secondo il sistema che sarà da essa proposto, ed approvato dal Governo.

Potrà pure la Compagnia servirsi dei pali della linea telegrafica dello Stato, applicandovi, sotto la sorveglianza della direzione dei telegrafi, i fili necessari al proprio servizio per porre la linea medesima in comunicazione colle stazioni, dove eserciterà il telegrafo con proprie macchine e proprio personale.

La Compagnia pagherà però un'equa indennità al Governo per l'uso della palificazione comune, e ne sosterrà in seguito la metà delle spese di manutenzione.

CAPO VI.

(64)

*Norme per la manutenzione della strada ferrata
e pel suo esercizio.*

ART. 63.

La Compagnia concessionaria è obbligata a mantenere continuamente in buono stato di conservazione la strada ferrata e le opere tutte che la compongono e quelle che ne sono attinenze e dipendenze, come stazioni colle fabbriche tutte che vi sono comprese; *hangars* di carico e scarico, uffizi, case cantoniere e caselli di guardia ed ogni altro edificio, non meno che le macchine fisse ed ogni altro oggetto immobile.

Lo stesso obbligo le corre di mantenere in buono stato e nel numero riconosciuto necessario all'esercizio tanto dei viaggiatori che delle merci le macchine locomotive coi loro *tenders* e tutti gli altri veicoli di locomozione, come vagoni da viaggiatori, carri e vagoni per merci, bestiame, ecc.

A questo fine la manutenzione e l'esercizio della strada saranno assoggettati ad una continua sorveglianza esercitata da ufficiali a ciò incaricati dall'Amministrazione superiore.

ART. 64.

Finchè l'annuo prodotto brutto della strada non raggiunga le lire venticinquemila per chilometro o quell'altra minor somma che a termini degli articoli 104 e 105 del presente capitolato fosse assicurata come minimo ragguagliato su tutta la linea alla Compagnia che rimarrà concessionaria dell'impresa, la sorveglianza di cui all'articolo antecedente sarà esercitata non solo per garantire la sicurezza pubblica ed un conveniente e sufficiente servizio della popolazione, ma ancora perchè, occorrendo, sieno date quelle disposizioni che giovino, dentro giusti limiti di spesa, e sentita la Compagnia, a promuovere un maggior movimento, sia di persone, sia di merci.

Perciò dovrà la Compagnia mantenere la strada ferrata e disciplinare l'esercizio in modo da evitare non solo gli sviamenti ed altre cagioni di eventi sinistri, ma dovrà di più procurare che il transito sia ovunque agevole per le persone e non sia occasione di danni o di guasti per le merci.

ART. 65.

Al medesimo suddetto fine dovrà la Compagnia tenere continuamente provveduta la strada ferrata di veicoli in servizio tanto per le persone, quanto per il bestiame e per le merci in quel numero, qualità e stato che si giudicherà necessario, affinchè si possa promuovere un movimento atto a dare un annuo prodotto brutto ragguagliato, non minore della somma come sopra assicurata per ogni chilometro.

ART. 66.

La sorveglianza esercitata dall'Amministrazione superiore, finchè l'annuo prodotto brutto non raggiunga il minimo assicurato, si stenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace

tanto nelle stazioni quanto lungo la via, ed occorrendo l'Amministrazione superiore potrà prescrivere quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo e quelle disposizioni negli ordini di servizio che sieno richiesti dal fine di favorire un maggiore concorso ed un aumento nel prodotto brutto.

ART. 67.

Allorquando l'annuo prodotto brutto ragguagliato a tutta la linea raggiunga il minimo assicurato per chilometro, la sorveglianza esercitata dall'Amministrazione superiore verrà limitata tanto nel rispetto della manutenzione della strada, quanto in quello dell'esercizio e del servizio, al solo scopo di garantire la pubblica sicurezza e di soddisfare convenientemente ai bisogni delle popolazioni, conforme a quanto è prescritto nei capitoli delle concessioni fatte ad altre Compagnie di strade ferrate.

ART. 68.

Se la strada ferrata od i suoi tronchi speciali messi anticipatamente in esercizio non saranno costantemente mantenuti in buono stato, e se malgrado gli opportuni diffidamenti la Compagnia non farà in tempo le riparazioni necessarie, vi si provvederà d'ufficio per cura dell'Amministrazione ed a spese della Compagnia medesima.

ART. 69.

La Compagnia dovrà fare su tutta l'estensione della linea dal Varo al confine modenese almeno tre corse al giorno d'andata e di ritorno, facendole coincidere con altrettante delle corse stabilite sulla via ferrata di Voltri, e mettendo in coincidenza almeno una delle corse della riviera occidentale con una di quelle della riviera orientale; al qual fine istituirà un ben regolato servizio di *omnibus* attraverso la città di Genova, quando l'esercizio di tutte o di parte delle linee delle due riviere fosse aperto al pubblico prima che siasi potuto eseguire anche attraverso la detta città la continuazione della strada ferrata.

ART. 70.

Colle dette tre corse potrà la Compagnia fare anche la spedizione delle merci a piccola velocità, ordinando a convogli misti quelli di tutte o di parte delle corse medesime.

ART. 71.

Finchè però l'annuo prodotto brutto non raggiunga il minimo per chilometro assicurato, il Governo si riserva la facoltà d'imporre alla Società l'obbligo di fare una quarta corsa di andata e ritorno sui tronchi fra Genova e Savona, e fra Genova e Sestri di Levante.

ART. 72.

Finchè il detto limite di annuo prodotto brutto non sia raggiunto, il Governo potrà inoltre esigere che una delle tre o quattro corse da Nizza o dal Varo fino a Sarzana od al confine modenese sia esercitata con convogli diretti che non si arrestino che alle stazioni principali che saranno determinate dall'Amministrazione superiore, sentita la Compagnia.

ART. 73.

Potrà finalmente il Governo, finchè dura il predetto caso di deficienza del prodotto brutto assicurato, esigere che, oltre ai suddetti convogli di soli viaggiatori, o misti, si faccia anche uno o più convogli speciali per le merci a piccola velocità, ed anche questo o per tutta la linea, o per quei soli tronchi, sui quali il trasporto di codeste merci prometta un notevole incremento.

ART. 74.

Raggiunto il limite di prodotto brutto assicurato, l'obbligo della Compagnia si restringerà alle tre corse di andata e di ritorno su tutta la linea, a termini degli articoli 69 e 70, e dipenderà quindi unicamente dalla utilità che la Compagnia stessa riconoscerà derivargliene nel proprio interesse il moltiplicare i convogli, l'ordinarli a convogli propri per viaggiatori e per merci, o a convogli misti, non meno che il destinarne alcuno al servizio diretto, e a stabilire le stazioni che saranno servite con codesti convogli diretti.

ART. 75.

In ogni caso l'Amministrazione superiore, sentita previamente la Compagnia, fisserà gli orari delle corse sulla linea concessa, in modo che corrispondano ad una bene regolata celerità dei convogli ordinari dei viaggiatori e delle mercanzie, non meno che dei convogli accelerati o di posta, avuto riguardo alla strettezza delle curve.

ART. 76.

La Compagnia potrà stabilire corse speciali e temporarie da punto a punto della sua linea, in occasioni di fiere, feste, mercati, ecc.; ma anche gli orari di queste corse speciali dovranno essere comunicati all'Amministrazione superiore e riportarne l'approvazione.

ART. 77.

Se dopo che il prodotto brutto annuo ha raggiunto il minimo assicurato, accadesse per qualsivoglia motivo, o fortuito o dipendente da meno ben condotta gestione per parte della Compagnia, che il prodotto brutto medesimo tornasse a discendere sotto il detto minimo, il Governo ristabilirà la sorveglianza sulla manutenzione e sull'esercizio, nei termini indicati dagli articoli 64, 65 e 66, e tornerà ad esercitare la facoltà che si è riservata di accrescere ed ordinare le corse secondo quanto è stabilito agli articoli 71, 72 e 73.

CAPO VII.

Privilegi e tariffe.

ART. 78.

La presente concessione sarà duratura per novantanove anni.

Questo periodo comincerà dal momento in cui la Compagnia avrà aperto all'esercizio i due rami della linea da Nizza a Voltri, e da Genova a Sarzana,

(64)

ART. 79.

Facendo questa concessione, il Governo si obbliga di non accordarne alcun'altra per ferrovie che vadano da uno ad un altro punto della linea che forma oggetto del presente capitolato.

ART. 80.

~~Il Governo si riserva~~ per la facoltà di concedere strade ferrate in diramazione della linea medesima.

Queste diramazioni partiranno da stazioni della linea principale, e le due Compagnie si metteranno d'accordo per stabilire il servizio comune delle medesime stazioni, ed in caso di non avvenuto componimento interverrà il Governo per determinarne il modo ed i relativi compensi.

ART. 81.

Per indennizzare la Compagnia dei lavori e delle spese che essa assume col presente capitolato, e sotto la espressa condizione che ne adempirà esattamente tutti gli obblighi, le viene concessa per tutto il periodo determinato all'articolo 78 l'autorizzazione di riscuotere le tasse di trasporto in base di quelle medesime tariffe che sono in vigore per la strada ferrata dello Stato da Torino a Genova.

Queste medesime tariffe saranno applicate alle sezioni e tronchi che venissero aperti all'esercizio prima dell'ultimazione della intera linea secondo il disposto dell'art. 115.

ART. 82.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate per la detta strada ferrata dello Stato, e sotto la osservanza di un regolamento proposto dalla Compagnia ed approvato dal Governo.

ART. 85.

Finché il prodotto brutto per chilometro ragguagliato su tutta la lunghezza della linea non raggiunga il minimo assicurato come agli articoli 104 e 105, la Compagnia non potrà portare alcun cambiamento nelle tariffe, senza esserne anticipatamente autorizzata dall'Amministrazione superiore.

Quando il detto minimo di annuo prodotto brutto sia raggiunto, e finché esso si mantenga, la Compagnia potrà ribassare le sue tariffe; ma non potrà nemmeno in questo caso rialzarle senza il consenso del Governo.

La Compagnia non potrà in nessun caso portare, senza il consenso del Governo, in una classe superiore un genere compreso in una inferiore, ma le sarà libero di portarlo da una classe superiore ad una inferiore, quando il prodotto brutto raggiunga e si mantenga al suddetto minimo assicurato.

Nel caso suindicato, questa facoltà di ribassare le tariffe senza consenso del Governo, le è accordata anche per tempi, tronchi di ferrovia, e circostanze speciali, come di feste, fiere e mercati.

Il lignite ed altri combustibili minerali provenienti da cave aperte nello Stato sarà trasportato al prezzo di centesimi sette e mezzo per tonnellata e per chilometro.

I E' però riservata

ART. 84.

La Compagnia potrà pure stipulare convenzioni speciali con speditori ed impresari di trasporti per vie di terra e di acqua, convenendo con loro ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, previo sempre il consenso del Governo, finchè l'annuo prodotto brutto non raggiunga il minimo assicurato, e liberamente quando questo limite sia raggiunto e si mantenga.

In ogni caso essa sarà obbligata ad estendere le convenzioni medesime a quanti altri speditori ed intraprenditori di trasporti glielo richiedessero alle stesse condizioni.

Tali ribassi e facilitazioni una volta accordati, non potranno essere tolti, se non dopo passato lo intervallo di un anno almeno.

ART. 85.

Le spese accessorie, come sono quelle di caricamento, scaricamento, deposito e magazzinaggio nelle stazioni della strada ferrata e locali attinenti, e relativi diritti di sosta, saranno fissate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione dell'Amministrazione superiore, salvo sempre alla Compagnia la facoltà di ribassarle, anche senza anticipata autorizzazione del Governo, nel caso previsto dai precedenti articoli.

ART. 86.

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli antecedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni tanto principali quanto secondarie, ed in luogo in cui possano essere facilmente vedute da ognuno. E quando vi siano portate variazioni, dovranno essere pubblicate di nuovo.

Pelle variazioni di tariffa le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

ART. 87.

Mercè la percezione dei diritti e coi prezzi stabiliti colle adottate tariffe e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo capo, la Compagnia contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza e senza concedere preferenza a chicchessia il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie di ogni natura che le saranno consegnate, salve le eccezioni stabilite nelle citate tariffe per la ferrovia dello Stato.

ART. 88.

Se non intervengono circostanze speciali, ogni convoglio ordinario e regolare di viaggiatori dovrà contenere un numero sufficiente di vetture d'ogni classe per servizio dei viaggiatori che si presenteranno negli uffizi delle stazioni.

ART. 89.

Nei convogli misti menzionati agli articoli 70 e 74 le merci pagheranno le tariffe loro assegnate come se fossero trasportate separatamente a piccola velocità.

Obblighi ed oneri speciali dell'impresa.

ART. 90.

+ La Compagnia che rimane concessionaria a tenore delle disposizioni del capo XIII di questo capitolato, ma che non si fosse regolarmente costituita in Società anonima a termini delle leggi dello Stato nell'intervallo di tempo accordato al concorso, dovrà costituirsi in tal guisa non più tardi di quattro mesi dall'epoca in cui le sarà dichiarato essere stata l'impresa aggiudicata a suo favore.

Essa dovrà nello stesso periodo di quattro mesi, per l'esatto adempimento degli obblighi assunti, dare una cauzione di otto milioni di lire depositati in una cassa delle finanze in numerario od in effetti pubblici dello Stato; cioè od in buoni del tesoro, od in cedole del debito pubblico al cinque per cento che saranno ricevute al valor nominale, od in cedole del tre per cento valutate al corso di emissione.

Non adempiendosi agli obblighi imposti dai due precedenti alinea nel termine prefisso, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senz'altro occorra alcun diffidamento o costituzione in mora, e la Compagnia perderà la somma depositata anticipatamente, a tenore dell'articolo 151.

ART. 91.

Costituita secondo le leggi dello Stato la Società anonima, e fatto il deposito della cauzione suddetta, il Governo stipulerà coi legittimi rappresentanti della Società stessa l'atto formale di concessione in base del presente capitolato.

Non più tardi di quattro mesi a datare da questa stipulazione la Società dovrà dare principio ai lavori.

ART. 92.

Gli otto milioni di lire della cauzione depositata nelle casse delle Finanze saranno restituiti alla Compagnia per rate di lire duecento cinquantamila, a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto di terreni, dell'esecuzione di lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare doppio almeno della rata di cui si domanda la restituzione.

Con queste restituzioni successive si ridurrà la cauzione a lire cinquecentomila, le quali non verranno restituite se non dopo il totale compimento e la collaudazione di due rami di strada ferrata da Nizza a Voltri e da Genova a Sarzana.

ART. 93.

Dentro il periodo di sei anni a far tempo dalla stipulazione definitiva della concessione, i due rami di strada ferrata da Nizza a Voltri e da Genova a Sarzana dovranno essere compiuti perfettamente in tutte le loro parti principali ed accessorie, e corredati di tutto il materiale fisso e mobile che sarà giudicato necessario per poterli aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente. I tronchi da Voltri a Savona e da Ge-

+ La Compagnia che rimane concessionaria
o senza o con concorso, a tenore

nova a Sestri di Levante saranno compiuti ed aperti all'esercizio dentro i primi tre anni del suddetto periodo d'anni sei.

ART. 94.

Per i tre tronchi da Nizza al Varo, da Sarzana al confine modenese e attraverso la città di Genova, il tempo del loro compimento sarà determinato quando siensi verificate le condizioni da cui dipende la possibilità d'intraprenderli a tenore di quanto fu avvertito negli articoli 5°, 8° e 9°.

ART. 95.

La contribuzione prediale della strada sarà a carico della Compagnia, e sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della strada ferrata saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui si trovano situati.

ART. 96.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da un'estremità all'altra della linea, o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dalla Compagnia nel modo seguente:

1° Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall'Amministrazione superiore, la Compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto pei bisogni dell'Amministrazione delle poste destinato a ricevervi, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

2° Se il volume delle valigie di posta e le circostanze del servizio rendano necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero se l'Amministrazione delle poste voglia stabilire degli uffici postali ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia di andata che di ritorno anche di questi veicoli, costrutti però e mantenuti a spese dell'Amministrazione stessa;

3° L'Amministrazione delle poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orari, nè nel corso o fermata dei convogli ordinari. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale regolare, o di un treno speciale che corra con velocità eccezionale, la Compagnia non potrà rifiutarvisi; ma in questi casi la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo od a giudizio di periti;

4° Quando l'Amministrazione delle poste domandi un convoglio speciale, la Compagnia avrà diritto d'aggiungervi vetture per viaggiatori d'ogni classe e vagoni per trasporto di merci a grande velocità a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5° Il peso delle vetture che l'Amministrazione delle poste costruisce e mantiene a sue spese, come al n° 2°, non potrà col carico eccedere quattromila chilogrammi; per un peso

(64)

maggiore sino agli ottomila chilogrammi l'Amministrazione stessa pagherà in ragione di tariffa;

Oltre agli ottomila chilogrammi la Compagnia non è obbligata al trasporto;

6° Finchè non è compiuto intieramente lo sviluppo della linea concessa, dovrà la Compagnia prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi anticipatamente messi in esercizio coi convogli ordinari le vetture del corriere montate sui trucks che saranno pure forniti gratuitamente;

7° Nelle stazioni in cui l'Amministrazione delle poste lo giudicherà necessario, la Compagnia dovrà cederle, per un prezzo da stabilirsi d'accordo, od a giudizio dei periti, l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale e per deposito delle valigie opportunamente collocato, purchè non comprometta il servizio della Compagnia e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali;

8° L'Amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli stanti ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi stanti ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non saranno di impedimento, nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni;

9° L'Amministrazione delle poste, rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1° e 6° di questo articolo, potrà invece richiedere dalla Compagnia che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'Amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime.

ART. 97.

La Compagnia è obbligata di trasportare per la metà del prezzo portato dalle tariffe il sale, tabacco ed altri generi di privativa regia, che si spediscono per conto delle Finanze.

ART. 98.

Il trasporto dei militari in armi e bagaglio e dei marinai della regia marina muniti gli uni e gli altri di foglio speciale di via, sarà fatto a metà prezzo delle tariffe nelle vetture di seconda e terza classe, sia che viaggino in corpo, sia che viaggino individualmente.

ART. 99.

Se il Governo avrà bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque specie ad un punto qualsiasi della linea concessa, la Compagnia sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione per la metà del prezzo di tariffa tutti i mezzi di trasporto di cui essa dispone per l'esercizio della sua linea medesima.

ART. 100.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le rotaie ed intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa; ma la Compagnia non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

ART. 101.

Il trasporto dei prigionieri e della scorta loro sarà fatto a metà tariffa di terza classe.

I prigionieri saranno posti in vetture cellulari fornite e mantenute dalla superiore Amministrazione.

Il trasporto di queste vetture sarà gratuito, tanto quando portano i prigionieri, come quando devono, sulla richiesta dell'Amministrazione, essere trasportate vuote coi convogli a piccola velocità da un punto all'altro della linea.

ART. 102.

La Compagnia sarà pure tenuta al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei commissari del Governo, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri e di altri funzionari incaricati di visite e ricognizioni lungo la strada ferrata.

ART. 103.

Le spese tutte relative alle visite di collaudazione tanto parziali che generali, come quelle di sorveglianza, sia durante la costruzione che nel tempo dell'esercizio, sono a carico della Compagnia, compresi gli onorari dei commissari ed altri ufficiali delegati dall'Amministrazione superiore, la quale ne fisserà l'ammontare.

CAPO IX.

Favori speciali concessi all'impresa.

ART. 104.

Il Governo garantisce alla Compagnia che rimarrà concessionaria della strada ferrata del litorale e ne assumerà a tutto suo rischio e pericolo ed a tutte sue spese la costruzione e l'esercizio, a termini del presente capitolato, un minimo di annuo prodotto brutto che non potrà eccedere la somma di lire venticinquemila per chilometro ragguagliatamente a tutta la lunghezza della ferrovia medesima, compreso il tronco da Voltri a Genova, quando a termini dell'articolo 4° ne venga ceduto l'esercizio alla Compagnia.

ART. 105.

Fra le Compagnie che si presenteranno al concorso per ottenere la concessione sarà perciò preferita quella che, fermo l'adempimento di tutte le altre condizioni del presente capitolato, faccia il maggiore ribasso sul detto minimo di annuo prodotto brutto assicurato, secondo quanto viene più precisamente stabilito nelle norme di concorso prescritte nel capo XIII.

Questa garanzia di annuo prodotto brutto comincerà ad avere effetto per i tronchi da Voltri a Savona e da Genova a

(64) *In tutti i casi di guerra nei quali avrà luogo una interruzione di servizio, la garanzia della rendita bruta stabilita dall'art. 104. sarà ridotta per tratti in cui verrà interrotto l'esercizio a lire sedicimila per chilometro.*

(64)

Sestri di Levante, quando amèndue questi tronchi sieno interamente compiuti ed aperti all'esercizio.

Per le altre parti della strada ferrata avrà effetto la guarentigia sulla riviera di ponente quando sia interamente compiuta ed aperta all'esercizio tutta la linea da Savona a Nizza. E sulla riviera di levante quando sia parimente compiuta ed aperta all'esercizio tutta la linea da Sestri di Levante a Sarzana.

ART. 106.

La linea di strada ferrata che forma soggetto di questo capitolo è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi le sono applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1859, risguardanti le espropriazioni ed i compensi che la Compagnia concessionaria dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie pella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio e per fossi necessari a dare provvisorio sfogo alle acque o per altri servizi relativi alla costruzione della strada ferrata sino al compimento di questa, non meno che quelle occupazioni stabili accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate, o per variazioni di corsi d'acqua richieste dalla costruzione della strada.

ART. 107.

Se in qualche tronco della linea l'estensione delle proprietà cinte sia tale che renda necessaria l'estrazione di materiali dalle proprietà stesse, il Governo, in seguito a domanda della Compagnia in cui sieno descritti i terreni chiusi e indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le autorità locali e il Consiglio speciale delle strade ferrate, potrà promuovere l'emanazione di un decreto reale per autorizzare la detta estrazione, previo un giusto compenso dei materiali estratti, di qualunque natura essi sieno, da stabilirsi per amichevole componimento o nelle vie legali, e con obbligo alla Compagnia del rifacimento d'ogni danno recato e della restituzione in pristino della cinta che avesse dovuta essere manomessa.

ART. 108.

Saranno del pari applicate a questa strada ferrata le disposizioni dell'editto 8 aprile 1847, del regio decreto 25 agosto 1848, non che le leggi ed i regolamenti di polizia e pubblica sicurezza attualmente in vigore, o che poi emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato.

ART. 109.

Per tutti i contratti ed atti qualunque che la Compagnia concessionaria stipulerà relativamente ed esclusivamente alla impresa che assume e secondo i patti della concessione, saranno accordate alla Compagnia medesima per rispetto ai diritti d'insinuazione le stesse facilitazioni che già vennero accordate a Compagnie di simil genere più favorite.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata e sue dipendenze ed accessori potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprenderne vari.

ART. 110.

È accordata alla Compagnia concessionaria la libera importazione esente da ogni dazio d'entrata di tutti i ferri, macchine, strumenti ed utensili esclusivamente destinati ed assolutamente necessari alla costruzione, all'esercizio ed alla manutenzione della strada ferrata.

Dovrà però la Compagnia concessionaria assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 111.

I trasporti dei suddetti materiali e macchinismi che la Società volesse eseguire sulla strada ferrata dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulle tariffe delle classi cui appartengono.

ART. 112.

Per evitare il caso che materiali provenienti dall'estero e destinati all'armamento ed al compiuto servizio della linea concessa, trasportati sul sito fossero rifiutati, si concede che l'accettazione loro, con quelle norme medesime che furono osservate per altre ferrovie, possa essere fatta alle fabbriche mediante l'intervento di un delegato dell'amministrazione superiore e a spese della Compagnia concessionaria.

ART. 113.

È accordata alla Compagnia la facoltà di mettere in esercizio anticipatamente alcuni tronchi della linea concessa, a misura che vengono a compimento; queste parti di linea dovranno però subire, prima di essere messe in esercizio, una collaudazione parziale, la quale non le esenterà dalla collaudazione generale prescritta all'articolo 116 di questo capitolato.

Per questa anticipata apertura saranno però preferiti i tronchi che riescono ad immediata comunicazione colla città e porto di Genova; e perciò sulla riviera di ponente il tronco da Voltri a Savona, e sulla riviera di levante il tronco da Genova a Camogli; nè potrà effettuarsi l'apertura di altri tronchi se non di seguito ai suddetti due primi, da Savona verso Nizza sulla riviera di ponente, e da Camogli a Sarzana sulla riviera di levante.

Il tronco però da Nizza al Varo potrà essere compiuto ed aperto all'esercizio, tosto che siano stabiliti i concerti col Governo imperiale di Francia per il punto d'unione colle strade ferrate francesi e queste arrivino dalla parte loro al detto punto di congiunzione.

Per l'apertura dei tronchi anticipatamente messi in esercizio basterà che la Compagnia sia provveduta di quella quan-

tità di materiale mobile che la Commissione di collaudo giudicherà sufficiente per il limitato servizio corrispondente.

ART. 114.

Il Governo concede gratuitamente alla Società i terreni arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze, salvi i riguardi alla navigazione ed alle arti marittime a tenore dell'articolo 12 di questo capitolato, e sempre quando i terreni medesimi non sieno stati ceduti o dati in affitto ai terzi.

Per gli arenili demaniali che sono stati ceduti o dati in affitto ai terzi, la Compagnia dovrà tenere indenne il Governo, e compensare i cessionari e locatari a termini di legge.

ART. 115.

Il Governo prende impegno di favorire ed approvare i sacrifici che i comuni ed altri corpi morali tutelati fossero disposti a fare a pro della Compagnia, purchè questi sacrifici stieno nei limiti consentiti dalle forze economiche dei rispettivi corpi morali, e sieno proporzionati all'utilità che essi possono ripromettersi dall'attuazione della strada ferrata.

CAPO X.

Collaudo, compartecipazione degli utili, facoltà di riscattare la strada ferrata, e sua reversione allo Stato.

ART. 116.

Compiuta la linea concessa, l'Amministrazione superiore ne farà eseguire un generale collaudo per mezzo di una Commissione, in contraddittorio coi delegati della Società.

Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia ed alle stazioni e loro edifizii accessorii, al materiale fisso ed al materiale mobile, ed avrà per iscopo di assicurarsi che sieno state adempiute le prescrizioni di questo capitolato, e che nell'apertura della linea sia guarentita la sicurezza pubblica, ed il servizio possa riuscire regolare, compiuto e permanente.

ART. 117.

Compiuta e collaudata la linea, la Compagnia farà procedere in contraddittorio di un commissario delegato dall'Amministrazione superiore a testimoniali di stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a duemila cinquecento della strada ferrata, dei suoi fabbricati e di tutte le sue parti annesse e dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione saranno formati a tutte spese della Compagnia in due originali, l'uno ad uso della medesima, l'altro dell'Amministrazione superiore a cui sarà trasmesso.

ART. 118.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni dell'atto di concessione, la Compagnia

dovrà tosto porvi riparo; ove essa non si prestasse a ciò, vi supplirà l'Amministrazione superiore, che potrà a quest'uopo prevalersi delle lire cinquecentomila rimaste in deposito; se questa somma non fosse sufficiente, si compenserà sui primi prodotti della strada, aperta che sia allo esercizio, sui quali il pagamento di questo compenso avrà la prelazione ad ogni altra spesa.

ART. 119.

Quando la strada sarà debitamente compiuta e collaudata, e non vi siano richiami di proprietari danneggiati, la Compagnia avrà diritto di recuperare la suddetta somma di lire cinquecentomila, compensate le spese che l'Amministrazione superiore avesse dovuto fare d'ufficio nel caso contemplato nell'articolo precedente.

ART. 120.

Dalla data dell'atto di collaudo definitivo dei due rami da Voltri a Nizza e da Genova a Sarzana, la Compagnia è messa nel pieno diritto di goderne integralmente i prodotti senza compartecipazione alcuna dello Stato per quindici anni, qualunque sia l'ammontare dei prodotti medesimi.

Per gli altri tre tronchi da Nizza al Varo, da Sarzana al confine modenese, ed attraverso la città di Genova, le è assicurato lo stesso godimento col riferimento all'epoca in cui a termini degli articoli 5, 8, 9 e 94 essi potranno avere il loro compimento e potranno essere definitivamente collaudati.

ART. 121.

Ma se dopo i quindici anni suddetti venisse a risultare dai conti della Compagnia che il prodotto netto della strada ferrata, calcolato sul medio dell'ultimo quinquennio, eccede il dieci per cento del capitale sociale, la metà di questo eccedente sarà versata nelle casse delle finanze a pro del pubblico tesoro.

Per prodotto netto intendesi quello che rimane del prodotto brutto, detratte le spese di esercizio, di manutenzione ordinaria e straordinaria, i canoni, le imposte da pagarsi a termini dell'articolo 95, le spese di amministrazione, il fondo di riserva e quello di ammortizzazione stabilito nello statuto sociale, e gli interessi delle obbligazioni e dei prestiti che la Società avesse contratti.

ART. 122.

Dopo il periodo di trent'anni a far tempo dalla suddetta data potrà il Governo riscattare in qualunque tempo la concessione dell'intera strada ferrata; dovrà però darne avviso alla Compagnia, almeno un anno prima che si venga a questo atto di espropriazione.

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

Determinato così il prodotto netto, lo si capitalizzerà in ra-

(64)

gione del cento di capitale per cinque di rendita; quindi fatto l'estimo del materiale mobile, come macchine di locomozione, carri, vagoni, utensili, arredi delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo della strada ferrata e non è infisso al suolo; si pagherà integralmente alla Compagnia il valore di questo materiale dentro il termine di un anno.

Sottratto il valore dei mobili suddetti dal capitale, come sopra costituito, si corrisponderà alla Compagnia sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo della concessione; ovvero, se si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annuità col ragguglio pur sempre del cinque per cento d'interesse.

ART. 123.

Alla scadenza della durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenze, surrogando la Compagnia in tutti i suoi diritti e nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili quali siensi della strada stessa.

ART. 124.

La Compagnia sarà quindi tenuta di consegnare al Governo in buono stato di conservazione la strada ferrata e tutte le opere che la compongono e quelle che ne sono attinenze e dipendenze, come stazioni, colle fabbriche tutte che vi sono comprese, *hangars* di carico e scarico, uffizi, case di guardia e di vigilanza ed ogni altro edificio, non meno che le macchine fisse, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale il servizio dei trasporti.

ART. 125.

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

ART. 126.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni e vetture d'ogni specie, ed in generale tutti gli oggetti non compresi nell'articolo 124, cederanno altresì allo Stato, ove sieno riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada; ma di tutti questi oggetti mobili ne sarà pagato alla compagnia il valore a prezzo d'estimo, entro un anno dopo la scadenza della concessione.

Lo Stato farà parimente acquisto a prezzo d'estimo del combustibile, olii, ferri, legnami ed altri materiali e approvvigionamenti che si trovassero nei magazzini della Compagnia, limitatamente però alla quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei.

Casi di penalità, decadenza e procedimento relativo.

ART. 127.

Se nel periodo fissato all'articolo 91, e, dopo una formale ingiunzione fatta dall'Amministrazione superiore alla Compagnia nel corso della prima metà dell'ultimo mese del periodo stesso, questa non si fosse messa in grado di cominciare e continuare i lavori, perderà la metà del deposito della cauzione di cui all'articolo 90, che sarà devoluta al Governo, a meno che essa non faccia constare regolarmente d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

La Compagnia potrà però essere rimessa in pristino, accordandole un prolungamento al detto periodo; ma in questo caso dovrà reintegrare il deposito nelle casse dello Stato sino alla somma di otto milioni di lire.

Lasciando trascorrere anche il prolungato periodo senza dar mano ai lavori, essa perderà l'intero rinnovato deposito e decadrà definitivamente dalla concessione.

ART. 128.

Qualora alla scadenza dei termini fissati agli articoli 93 e 94 pel compimento ed apertura della linea concessa, la Compagnia non abbia dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, essa s'intenderà di pien diritto scaduta dalla concessione senza che occorra alcuna costituzione in mora.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare della intera cauzione medesima s'intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato, ed il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere mancanti e di quelle che rimanessero imperfette col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi della presente concessione, e previo estimo delle opere costrutte ed in via di costruzione de'materiali provvisi, dei terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si trovassero già posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato al miglior offerente riconosciuto idoneo dall'Amministrazione superiore, esclusi però i concessionari decaduti ed i loro aventi causa.

ART. 129.

I nuovi concessionari saranno tenuti di pagare alla Compagnia decaduta, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termini dell'articolo antecedente, il valore per cui sarà aggiudicata l'impresa dei tronchi di strada costrutti od in costruzione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in

(64)

40

aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad essi fatta la cessione.

ART. 150.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo ad un secondo appalto, in base di perizie ridotte a minor valore dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo; e se questo eziandio rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo, aprendo la gara con ribasso sul prezzo portato dalle dette perizie ridotte, e deliberando l'impresa in base pur sempre del presente capitolato a colui che avrà fatto il ribasso minore.

ART. 151.

Finalmente, se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sé le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi valutati per se stessi, ed indipendentemente dallo appartenere alla strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assume alcun obbligo.

ART. 152.

Se compiuta la strada ed aperta al pubblico, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su qualche parte della linea concessa senz'chè la Compagnia vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà a spese ed a rischio della Compagnia le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio.

ART. 153.

Se dopo scorsi tre mesi dalla organizzazione del servizio provvisorio, di cui nel precedente articolo, la Compagnia non abbia giustificato i mezzi di riprendere l'esercizio regolare e sicuro, essa decadrà dal privilegio e si procederà nel modo stabilito all'art. 128 e seguenti pel caso della decadenza pronunciata per non avere compiuta ed aperta all'esercizio la strada nel tempo prescritto.

CAPO XII.

Disposizioni generali e relative al personale.

ART. 154.

La Compagnia concessionaria è autorizzata a fare quei regolamenti che crederà opportuni, sia per l'andamento di sua amministrazione interna, sia pel servizio ed esercizio della strada ferrata; questi ultimi regolamenti però non saranno esecutorii se non previa l'approvazione dell'Amministrazione superiore.

ART. 155.

Allo scopo che verificandosi i casi previsti dagli articoli 64, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 83, 84, 85, 104 e 121 si possano adempiere le disposizioni negli articoli medesimi

contenute, il Governo si riserva la facoltà di far ispezionare i registri della contabilità della Compagnia onde riconoscere gli introiti e le spese della gestione sociale.

ART. 136.

Nell'esercizio della strada dovrà la Compagnia adottare i sistemi di locomozione riconosciuti migliori ad ogni epoca della sua gestione, e dovrà uniformarsi strettamente ai regolamenti che sono e saranno in vigore per l'esperimento e l'uso delle locomotive, per la solidità dei carri e vagoni, per lo stabilimento degli orari, per la maggiore o minore celerità delle corse, per la qualità e per l'uso dei vari segnali, ed in generale per tutto ciò che riguarda essenzialmente la sicurezza pubblica.

ART. 137.

La Compagnia non sarà ammessa a portare reclami per il fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio o nelle tariffe doganali attualmente in vigore o che fossero per stabilirsi in seguito.

ART. 138.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare la linea di strada ferrata, che fa l'oggetto del presente capitolato, la Compagnia non potrà mettere ostacolo a tali attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione, od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla Compagnia.

ART. 139.

La Compagnia concessionaria o quell'altra qualunque che potesse in seguito venirle sostituita per l'esercizio della strada ferrata, sarà responsabile verso lo Stato come verso i particolari dei danni che fossero occasionati nell'esercizio delle loro funzioni da' suoi amministratori, agenti e preposti e da qualunque impiegato applicato al servizio della linea.

ART. 140.

La Compagnia sarà ugualmente responsabile verso lo Stato e verso i terzi di ogni danno procedente dall'inesecuzione di alcuna delle condizioni della concessione e dall'inosservanza dei regolamenti e de' suoi statuti.

ART. 141.

I compensi ai quali la Compagnia sarà tenuta in dipendenza dei due precedenti articoli saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati pur sempre i casi di forza maggiore fatti debitamente constare.

ART. 142.

In ogni circostanza in cui sia invocato dalla Compagnia il caso di forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente capitolato di concessione, la Compagnia dentro il periodo di trenta giorni, a datare dall'evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il

(64)

compimento delle condizioni stipulate, dovrà darne avviso al Ministero dei lavori pubblici e provarne la realtà e le conseguenze.

In difetto, la Compagnia sarà considerata come decaduta di pieno diritto da ogni azione per questo riguardo.

ART. 143.

Affinchè gli impiegati od agenti della Compagnia, chiamati ad impedire gli abusi e le contravvenzioni che possono compromettere la sicurezza pubblica, abbiano autorità di farne accertamento, essi dovranno essere approvati dal Governo, e presteranno giuramento avanti il Consiglio d'intendenza generale di Genova, di Savona o di Nizza.

ART. 144.

Non saranno ammessi sequestri sugli averi della Compagnia, suo capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò e i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun titolo o pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sovra i beni e gli averi della Compagnia, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione.

Dovranno anzi per lo esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni della assemblea generale.

ART. 145.

I macchinisti conduttori delle locomotive ed i fuochisti (*chauffeurs*) saranno approvati dal Ministero colle norme stesse di quelli che sono al servizio dello Stato.

ART. 146.

Nel personale non tecnico assunto dalla Società al suo servizio dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari di terra o di mare onorevolmente congedati o messi in ritiro.

ART. 147.

Gli agenti addetti al servizio della ferrovia che attendessero anche alla spedizione dei dispacci telegrafici dovranno dare saggio della loro capacità in questo ramo di servizio. Quegli ufficiali poi che fossero esclusivamente applicati al servizio telegrafico saranno scelti dalla Compagnia sopra liste che le verranno presentate dal Governo di giovani che hanno fatto il corso e sostenuto lodevolmente gli esami di telegrafia elettrica.

ART. 148.

La Compagnia che dovrà avere la sua sede legale nei regii Stati designerà un suo rappresentante con domicilio a Torino od a Genova per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse d'indirizzarle.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione diretta alla Compagnia sarà valida, quando venga fatta alla segreteria della intendenza generale della divisione amministrativa di Torino o di quella di Genova.

Norme da osservarsi nel concorso all'impresa.

ART. 149.

~~Quelli che concorrono per ottenere la concessione della strada ferrata del litorale in base del presente capitolato, dovranno presentare le loro domande non più tardi del 31 dicembre 1887.~~

Nel caso che il Governo non trovi Compagnia per l'attuazione a norma dell'art. 1° della legge, aperto il concorso, coloro che vorranno ottenere la concessione della strada I

ART. 150.

Queste domande saranno presentate o da Società che si fossero per l'oggetto di cui si tratta legalmente costituite nel predetto intervallo ed a termini delle leggi dello Stato, per mezzo di rappresentanti legali delle Società medesime, o da Società promotrici che si facciano riserva di costituire in appresso, e nei termini di cui all'articolo 90, una Società anonima pur sempre a termini delle leggi dello Stato, od anche da individui che intendano assumere in nome proprio l'impresa e si facciano la stessa riserva.

ART. 151.

Le domande dovranno essere in ogni caso corredate dei seguenti documenti:

- 1° Del progetto tecnico di massima della ferrovia;
- 2° Di un certificato di avere versato in una cassa dello Stato la somma di un milione in numerario od in effetti pubblici dello Stato; cioè o in buoni del tesoro, od in cedole del debito pubblico al cinque per cento che saranno ricevute al valor nominale; od in cedole al tre per cento valutate al corso di emissione; e ciò per guarentigia del concorso a cui il concessionario resterà vincolato sino alla effettuazione del deposito prescritto all'articolo 90 del presente capitolato, e colla comminatoria nel medesimo articolo stabilita.

Potranno però anche i concorrenti supplire al deposito suddetto con un vaglia di egual somma rilasciato per l'effetto di cui sovra da case bancarie del paese o dell'estero gradite dal ministro delle finanze.

Agli altri concorrenti sarà restituito il detto deposito o il detto vaglia subito dopo pronunziato il giudizio.

- 3° Di una scheda segreta indicante la somma di annuo prodotto brutto per ogni chilometro che viene domandata come guarentigia del Governo a termini degli articoli 104 e 105; la qual somma non potrà essere maggiore di lire venticinquemila e sarà il termine di comparazione nel concorso.

ART. 152.

Il progetto tecnico, di cui al n° 1° dell'articolo antecedente, dovrà constare di:

- a) Una planimetria generale nella scala di uno a cinquanta-mila che potrà essere estratta dalle mappe dell'ufficio topografico dello stato maggiore, e dovrà abbracciare dall'una e dall'altra parte del tracciato studiato sul terreno e delineato

sulla planimetria medesima una estensione ben figurata del territorio non minore di dieci chilometri;

b) Una planimetria divisa in sezioni e rilevata sul terreno in scala non minore di uno a diecimila, nè maggiore di uno a cinquemila su cui sarà riportato sezione per sezione il tracciato della strada ferrata da Nizza a Savona, e da Sestri di Levante a Sarzana, con riserva per la Società che rimarrà concessionaria di presentare una simile planimetria anche da Genova a Sestri di Levante pel caso contemplato nell'ultimo alinea dell'articolo 6°;

Nella planimetria dei suddetti tronchi saranno indicati tutti i punti nei quali cadono le stazioni e le principali opere di arte;

c) Una livellazione generale eseguita sul terreno lungo i tronchi sovrindicati e colla stessa riserva pel tronco da Genova a Sestri di Levante, la quale livellazione sarà delineata nella scala non minore di uno a diecimila, nè maggiore di uno a cinquemila per le lunghezze, e di uno a mille ovvero di uno a cinquanta per le altezze;

d) Per le principali opere d'arte basterà, a tenore dell'articolo 41 del presente capitolato, presentare per ora i progetti di massima e indicare i sistemi di costruzione che il concorrente si propone di adottare;

e) Un prospetto indicante le lunghezze e le pendenze dei suddetti tronchi, ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linee rette, e i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste;

f) L'elenco di tutto il materiale mobile di cui il richiedente la concessione si propone sin da principio di fornire la strada ferrata, siccome è richiesto dall'art. 61 del capitolato.

I concorrenti all'impresa saranno dispensati dal presentare calcoli di perizia. Ma quegli tra essi che rimarrà concessionario dovrà, prima della legale costituzione della Società anonima, presentare un sunto di tutte le spese necessarie al compimento della impresa, onde si possa determinare il capitale sociale con cui la Società medesima dovrà costituirsi.

I piani di dettaglio delle principali opere d'arte e i moduli per le minori richiesti dagli articoli 41 e 42 del presente capitolato, e i piani parcellari da pubblicarsi prima di venire alla espropriazione dei fondi, saranno presentati a suo tempo da chi avrà ottenuta la definitiva concessione.

Gli aspiranti al concorso otterranno sopra domanda faltane al Ministero dei lavori pubblici il permesso di introdursi nelle private proprietà per eseguire i loro studi, salvi i compensi a termini di legge pei danni che fossero per recare ai terzi.

Sopra loro richiesta sarà data ai medesimi anche facoltà di rilevare a proprie spese dalle carte dello stato maggiore generale quegli estratti di topografia che potessero loro giovare a facilitare i detti studi.

Sarà finalmente permesso agli stessi aspiranti di procurarsi a loro spese dagli uffici del genio delle provincie estratti o

copie di quei piani di quelle livellazioni e quei dati di perizia che si trovassero negli uffici medesimi e che giovassero al predetto scopo ed ai calcoli della spesa.

(64)

ART. 153.

A norma poi dei concorrenti si espongono sul modo con cui procederà il giudizio le seguenti avvertenze:

I progetti presentati al Ministero saranno assoggettati all'esame del Consiglio speciale delle strade ferrate, sentito il parere del quale, il Ministero dei lavori pubblici pronuncerà sulla ammissibilità loro al concorso, escludendo quelli che fossero trovati non corrispondenti alle condizioni del presente capitolato, non meno che quelli la cui redazione fosse incompleta o difettosa.

Ove però risultasse che le divergenze fra la redazione di un progetto presentato e le condizioni del capitolato fossero di poco momento, o poco rilevanti fossero le imperfezioni e i difetti rilevati in esso, il Ministero si riserva la facoltà d'ammetterlo al concorso, ottenuto che abbia la dichiarazione da chi lo ha presentato, che, qualora la di lui offerta ottenesse la preferenza sulle altre, egli si uniformerà a tutte le prescrizioni che gli venissero fatte per rendere il progetto medesimo regolare e conforme alle condizioni del capitolato.

Quando in tal guisa sarà stabilito quali sieno i progetti che possono ammettersi a concorso, in una seduta del Consiglio speciale delle strade ferrate e sotto la presidenza del ministro dei lavori pubblici si apriranno le schede; e la concessione sarà aggiudicata a chi l'avrà chiesta, domandando la minor somma di annuo prodotto brutto chilometrico come garanzia da accordarsi dal Governo.

ART. 154.

Se l'offerta migliore fosse fatta in eguale misura da più concorrenti, e se fra questi vi fosse la Società della ferrovia di Voltri, venuta anch'essa al concorso, la preferenza sarà data a quest'ultima.

In caso diverso, la preferenza si darà a quegli fra i concorrenti suddetti che avesse presentato un progetto riconosciuto il migliore a giudizio del Consiglio speciale delle strade ferrate.

Torino, 22 marzo 1857.

Il ministro dei lavori pubblici

PALEOCAPA.

CAPITOLATO

(64)

di concessione della ferrovia lungo il litorale Ligure-Orientale.

PARAGRAFO I.*Soggetto della concessione.***ART. 1.**

La Società ligure-orientale, costituita con atto 15 maggio 1856 ed approvata con decreto reale 14 gennaio 1857, assume l'impresa della costruzione e dell'esercizio a tutte sue spese, rischio e pericolo, di una strada ferrata da Genova al confine del regno col ducato di Modena, colle riserve e sotto le condizioni formulate nel presente atto di concessione.

ART. 2.

La costruzione della strada sarà nella generalità della linea condotta secondo il progetto presentato a nome della Società dall'ingegnere Giulio Sarti, introducendovi però quelle varianti di traccia e di livellazione, che sono in seguito state sottoposte al Ministero dallo stesso ingegnere colla nota dichiarativa del 22 maggio 1855, ed adottate; non meno che quelle che si rendessero tuttavia necessarie per adempiere alle norme segnate dal Consiglio speciale delle strade ferrate nei suoi voti delli 28 giugno 1855 e 21 agosto 1856, e che sono prescritte nei seguenti paragrafi di questo capitolato.

ART. 3.

La concessione è definitiva ed obbligatoria, fin dal momento della sanzione per legge del presente capitolato, per il tronco da Genova a Camogli, il quale dovrà essere dalla Società portato a compimento ed aperto al servizio pubblico nel periodo di anni tre a far tempo dalla sanzione per legge.

ART. 4.

Per il restante della linea successiva da Camogli al confine estense, la Società si riserva la facoltà di dichiarare dentro il periodo di anni due dalla suddetta sanzione, se essa ne assumerà definitivamente la costruzione e l'esercizio, obbligandosi il Governo a non farne concessioni ad altri nel detto periodo di anni due.

ART. 5.

Se invece i due anni, di cui nel precedente articolo, scorreranno senza che la Società abbia preso il formale impegno di compiere ed esercitare la strada ferrata su tutta la estensione da Genova al confine estense, il Governo sarà libero di concedere ad un'altra Società la detta prolungazione da Camogli al confine.

ART. 6.

Nel caso previsto nel precedente articolo 5°, la Società ligure-orientale dovrà fondersi colla nuova Società, ovvero cederle la parte di ferrovia a lei concessa.

La scelta dell'uno o dell'altro partito sarà lasciata alla Società ligure-orientale.

I patti della fusione o i corrispettivi della cessione saranno stabiliti in via amichevole fra le due Società, salva l'approvazione del Governo.

E qualora non riescisse l'amichevole componimento, saranno determinati da periti dalle parti eligendi o nel dissenso di questi da un terzo perito delegato dal tribunale competente.

ART. 7.

La Società ligure-orientale potrà anche nel termine di un anno dalla approvazione per legge del presente capitolato dichiarare se essa intenda impegnarsi anticipatamente di assumere la continuazione della ferrovia per un solo tratto da Camogli in là, purchè questo tronco si estenda sino a Sestri di Levante, ferma pur sempre in favore della Società medesima la riserva dei due anni per dichiararsi sulla compiuta esecuzione di tutta la linea sino al confine sardo-estense a tenore dell'articolo 4°.

ART. 8.

Se la Società ligure-orientale assumerà il prolungamento della ferrovia anche pel tronco da Camogli a Sestri, essa ne avrà la concessione immediata dal Governo coll'applicazione di questo stesso capitolato tanto nel rispetto amministrativo e finanziario, quanto nel rispetto tecnico.

Il tempo concesso per la costruzione di questo parziale prolungamento, sarà fissato in relazione alla sua lunghezza ed alla natura ed importanza delle opere in esso comprese, avuto speciale riguardo alla galleria da costruirsi sotto il monte della Ruta, a tenore di quanto viene prescritto all'articolo 23 di questo capitolato.

Ed in considerazione dell'aggravio che si impone alla Società coll'esecuzione di questa galleria, le sarà fatta cessione del lazzeretto della Foce, sua area ed edifici attinenti, per la metà del valore di stima da determinarsi da due periti dalle parti eligendi e da un terzo dalle parti stesse anticipatamente prescelto per il caso di dissenso degli altri due.

ART. 9.

Quando invece la predetta Società dichiarerà, dentro il prescritto termine, volere assumere l'intera impresa da Genova sino al confine estense, ovvero da Genova sino a raggiungere quel tronco di ferrovia che fosse stato concesso preventivamente ad altra Società da Lerici a Carrara, a senso della riserva fatta all'articolo 11, essa potrà chiedere speciali favori, assicurandosi fin d'ora, oltre alla cessione del lazzeretto della Foce alle medesime condizioni formolate nell'articolo precedente, anche la comunanza di uso colla strada nazionale ordinaria del ponte che si sta costruendo sulla Macra; fermo

però che le spese necessarie per adattare il ponte a tale uso comune staranno a tutto carico della Società, e quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria saranno sopportate a metà fra essa e la pubblica Amministrazione.

ART. 10.

Questa concessione però dell'intera linea sarà vincolata ad un nuovo capitolato da approvarsi per legge, nel quale verrà fissato il tempo che si accorda alla costruzione ed all'apertura dell'esercizio di tutta la linea, e potranno anche essere modificate a maggiore vantaggio dell'impresa le condizioni tecniche dell'opera, a tenore delle avvertenze contenute nel paragrafo II del capitolato presente.

ART. 11.

Colla riserva accordata alla Società di potere entro due anni dichiarare se essa assumerà definitivamente l'intera esecuzione ed esercizio della ferrovia fino al confine modenese, il Governo non intende vincolarsi a non concedere anticipatamente ed a qualunque epoca una strada ferrata che da Lerici volga pel confine suddetto a Carrara, quando una Società si offra di eseguirla anche prima dello spirare del termine sovraenunciato.

ART. 12.

Si fa parimente eccezione alla mora di anni due accordata alla Società ligure-orientale per decidersi ad assumere l'impresa sino al confine estense per il caso in cui in questo intervallo si presentasse una Società che domandasse la concessione dell'intera linea del litorale ligure dal confine occidentale colla Francia al Varo sino al confine orientale col ducato di Modena.

Quando una tale Società fosse regolarmente costituita ed approvata, il Governo si riserva la facoltà di stipulare in qualunque momento con essa una convenzione provvisoria per la suddetta concessione, e se questa convenzione sia sancita per legge, la Società ligure-orientale dovrà cederle tutti gli studi eseguiti sulla linea da Genova al confine modenese, e tutti i lavori che avesse compiuti od avviati da Genova a Camogli od a Sestri, previo compenso delle spese sostenute e con obbligo alla nuova Società di assumere tutto il passivo e gli impegni dalla Società ligure orientale incontrati per l'esclusivo scopo di adempiere agli obblighi della sua impresa e mediante inoltre un'equa indennità da stabilirsi.

Reciprocamente la Società nuova acquisterà tutti i diritti e i benefici che la Società ligure-orientale si fosse durante la sua gestione procurati.

Nella convenzione da stipularsi per la cessione di questi reciproci diritti ed obblighi e per la fissazione dell'indennità di cui sovra da corrispondersi alla Società ligure-orientale, si procederà nel modo indicato all'art. 6°.

PARAGRAFO II.

*Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni
e delle case cantoniere.*

ART. 13.

La strada ferrata partirà dalla città di Genova presso al convento della Pace e sino a Camogli, cioè nel tronco di cui la concessione è fin d'ora definitiva, percorrerà il litorale secondo la traccia disegnata sul piano parziale di questo tronco presentato dall'ingegnere Sarti colle note dichiarative del 22 maggio 1855 sovracitate.

Delle due linee fra Genova e Nervi segnate su questo piano si dovrà perciò seguire quella che passa pei territorii di Foce, Bocca d'Assè, Bagnara e Quinto.

ART. 14.

Le curve non potranno nel medesimo tronco avere raggio minore di metri 500, nè potranno le più strette succedersi immediatamente costituendo dei flessi contrari, ma dovranno essere separate per un tratto rettilineo che non sia minore di metri 20, ovunque il raggio di amendue non ecceda i metri 450.

ART. 15.

Le pendenze nell'ora detto tronco non eccederanno nella generalità il limite del $4 \frac{1}{2}$ per mille, quale risulta dal profilo longitudinale annesso al detto piano; ove però si riconoscessero plausibili motivi per recare qualche alterazione nel detto limite di pendenza, la Società sarà autorizzata a fare il corrispondente cambiamento, purchè non si venga con esso ad eccedere il limite del 6 per mille.

Nelle stazioni però la pendenza non potrà mai eccedere il 3 per mille.

ART. 16.

Nel tratto di ferrovia sulla destra del Bisagno che attraversa le fortificazioni per entrare nella città di Genova, la Società dovrà assoggettarsi alle prescrizioni imposte pei riguardi dovuti alla difesa della piazza e ad altri rispetti del servizio militare, e che sono tracciate nella lettera 9 dicembre 1856, n° 3580, del Ministero della guerra.

ART. 17.

Per ciò che riguarda i tratti del ripetuto tronco sino a Camogli, che corrono lungo la spiaggia, la Società dovrà per riguardo alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime adempiere quelle condizioni che sono state formulate nella relazione 23 settembre 1856 dell'ispettorato dei porti e spiagge.

ART. 18.

Le stazioni o fermate del tronco stesso non potranno essere fra tutte in numero inferiore di otto.

La stazione di Genova sarà di prima classe, le altre potranno essere di terza classe.

I luoghi nei quali dovranno essere collocate le stazioni e le fermate intermedie secondo l'importanza dei luoghi medesimi, saranno a suo tempo proposti dalla Società all'approvazione del Ministero.

Quando però la strada fosse aperta fino alla Spezia ed oltre, la Società potrà, nell'ordinare l'esercizio, stabilire che alcuni dei convogli giornalieri non s'arrestino a tutte le stazioni o fermate intermedie.

ART. 19.

Le case cantoniere non potranno essere in numero minore di dodici, riserbando il Governo la facoltà di esigerne quel maggior numero o quell'aggiunta di caselli di guardia, di cui per la sicurezza pubblica sarà riconosciuto il bisogno all'atto di fissarne il definitivo collocamento, avuto principalmente riguardo alle curve sulle quali è condotto il tracciato della ferrovia.

ART. 20.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia occorresse in alcuni tratti occupare il sentiero destinato al servizio delle guardie delle finanze, il Governo potrà consentirvi, ma la Società dovrà accordare alle guardie stesse un bastantemente comodo e sicuro passaggio sopra la banchina al di fuori dell'armamento del binario.

ART. 21.

I tracciati della linea concessa, condotti secondo le suesposte prescrizioni e riportati sui piani parcellari, non che la livellazione generale longitudinale della linea medesima, saranno prima della pubblicazione prescritta dalle patenti 6 aprile 1859, approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Nell'atto del definitivo tracciamento sul terreno e nel procedere all'esecuzione potranno però essere introdotte, previo consenso del Ministero medesimo, modificazioni parziali, che non si discostino più di duecento metri dall'una o dall'altra parte della linea primitivamente approvata, e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima esistessero nel tronco rispettivo e potranno parimente essere ammessi cambiamenti parziali nella livellazione, purchè non facciano che la pendenza ecceda i limiti assegnati e non peggiorino la condizione dei passaggi che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

ART. 22.

In caso che la Società prolunghi la strada, a termini dell'articolo 8°, sino a Sestri di Levante, si ammette in massima il tracciato rosso del presentato progetto, sul quale però potranno, coll'assenso del Governo, essere portate quelle modificazioni che uno studio più maturo avesse fatto conoscere alla Società necessarie od utili, allorchè il Governo stesso estenderà sino al detto punto la concessione definitiva a termini del citato art. 8°.

ART. 25.

Si dichiara però fin d'ora che da Camogli a Santa Marghe-

rita, escluso il tracciato che contorna il promontorio di Portofino, la linea di strada ferrata dovrà procedere nella direzione rettilinea mediante una galleria fra i due suddetti estremi di Camogli e di Santa Margherita.

ART. 24.

Le condizioni di tracciato stabilite all'art. 14 per il tronco da Genova a Camogli saranno applicate eziandio al tronco di prolungazione sino a Sestri di Levante.

ART. 25.

In questo stesso tronco però da Camogli a Sestri potrà essere ammesso un limite di pendenza maggiore purchè non ecceda il dieci per mille, fermo nelle stazioni il limite di pendenza stabilito all'articolo 15.

ART. 26.

Il numero e la collocazione delle stazioni del tronco da Camogli a Sestri saranno determinati all'atto della concessione che verrà fatta dal Governo a termini dell'art. 7°.

ART. 27.

Se la Società dichiarerà nel tempo debito di assumere tutta l'impresa fino al confine estense, ammessa in massima sino alla Spezia la linea tracciata nel progetto Sarti in principio citato, il Governo si riserva di sottoporre ad un più accurato esame la linea medesima, non che le varianti proposte o che fosse per proporre la Società, sia al di qua, sia al di là della Macra sino a Sarzana, tenuto conto della circostanza che il ponte che si sta costruendo sul detto fiume, è coordinato al servizio comune della strada nazionale ordinaria e della strada ferrata, e quanto all'ultimo tronco al di là di Sarzana, premesse le necessarie convenzioni col Governo ducale per determinare il punto di congiunzione delle ferrovie dei due Stati.

ART. 28.

Nell'instituire questo esame che dovrà precedere la stipulazione della nuova concessione provvisoria da sottoporsi all'approvazione del Parlamento, a senso dell'art. 10, si riconoscerà se a quell'epoca i progressi fatti dall'arte nella costruzione dei treni articolati siano stati così positivamente accertati dall'esperienza, da poter consentire che, mediante l'applicazione dei detti treni al materiale mobile di questa ferrovia, si possa introdurre curve anche di raggio minore di trecento metri.

PARAGRAFO III.

*Norme per la costruzione del corpo stradale,
delle opere d'arte e dei fabbricati.*

ART. 29.

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario di ruotaie, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari specialmente nelle stazioni dove i binari medesimi verranno moltiplicati e sviluppati secondo

che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse stazioni.

(64)

ART. 30.

È fatta facoltà alla Società di adottare nei vari tratti della strada il sistema della massicciata incassata fra banchine o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che rendano più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel secondo caso però la larghezza del corpo stradale al livello del piano su cui viene imposta la massicciata non potrà avere la larghezza minore di metri 5,50.

ART. 31.

Quanto alle altre condizioni del profilo in traverso saranno applicate le sagome proposte dall'ingegnere Sarti colla sua relazione del 13 agosto 1856, introducendovi però le modificazioni prescritte dal Consiglio speciale delle strade ferrate nella sua adunanza del 21 dello stesso mese d'agosto.

ART. 32.

I ponti e viadotti dovranno essere di struttura murale, di ferro, o in parte dell'uno, in parte dell'altro di questi due materiali.

ART. 33.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle trave al disopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente.

La Società dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo e per difendere la strada ferrata ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

ART. 34.

L'altezza alla chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata, non potrà essere minore di metri 4,50; se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del volto o quella del palco orizzontale sopra i regoli non potrà essere minore di metri 4,60.

ART. 35.

La larghezza della ferrovia fra le faccie interne dei parapetti dei ponti, viadotti o cavalcavia, non potrà esser minore di metri 4,50.

ART. 36.

La larghezza dei sottovia, coi quali una strada ordinaria passa sotto la ferrata, non potrà essere minore di metri 7 per le strade nazionali, di metri 6 per le strade provinciali, e per le comunali e consortili di metri 5 o di metri 4, secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servono.

ART. 37.

La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri 4,50 tra le faccie interne delle loro pareti verticali, sopprimendo

(64)

le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto di approvazione del loro piano esecutivo.

Esse dovranno essere rivestite ovunque l'Amministrazione superiore ne riconosca il bisogno, sia a cagione della cattiva ed instabile natura della roccia in cui sono aperte, sia per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovrincombente al cielo della galleria.

Nei fianchi loro dovranno praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri o guardiani.

Fermo nel resto quant'altro vienè prescritto in relazione al disposto dell'articolo 31 del presente capitolato.

ART. 38.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di cancelli, di semplici barriere o di catene tese fra solidi pilastri in pietra e assicurate con chiavistello, secondo l'importanza della strada a cui servono.

Per le strade nazionali la larghezza libera del varco non potrà essere minore di metri sette.

Per le strade provinciali non sarà minore di metri sei.

Per le strade comunali o consortili potrà variare dai cinque ai quattro metri, secondo l'importanza delle comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti come quelli della strada ferrata da Torino a Novara.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui intendesi collocare questi passaggi a livello, e indicato il modo di chiusura.

ART. 39.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe più o meno dolci secondo l'importanza delle strade esistenti.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade, saranno consolidate con massicciata di buoni materiali in relazione allo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

ART. 40.

I passaggi a livello dovranno essere custoditi da guardie; epperò presso a quelli a cui la custodia ordinaria della strada ferrata non consenta di rendere comune il servizio, e la casa cantoniera non possa supplire anche come casello di guardia, si dovranno erigere appositi caselli ed applicarvi guardie apposite.

ART. 41.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con caval-

cavia o sottovia, questo modo d'attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri sette, alle provinciali quella di metri sei e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

ART. 42.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza aver prima provveduto con passaggi provvisorii, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal commissario governativo.

Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal commissario medesimo prima di essere aperte all'uso cui sono destinate.

ART. 43.

Sarà parimente obbligata la Società a conservare fra i centri degli abitati che si trovano lungo il litorale, quelle comunicazioni colla spiaggia di cui avessero bisogno per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima.

ART. 44.

La Società concessionaria è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso di tutte le acque, i cui condotti o naturali o artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della sua impresa, a meno che gli interessati non vi rinunciassero, il che dovrà esser fatto constare regolarmente dalla Società.

Se anche dopo l'approvazione del progetto sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli e corsi d'acque ristabiliti, o per l'ommissione che fosse stata fatta di alcuni di essi, la Società sarà sempre responsabile del danno recato, e dovrà provvedere a sue spese per farlo cessare, a qualunque epoca ciò fosse riconosciuto, purchè sia dimostrato che il difetto non procede da innovazioni portate nei corsi d'acqua dopo la concessione per opera degli interessati.

ART. 45.

Le stazioni dovranno, secondo la loro maggiore o minore importanza, essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci, e dovranno essere provvedute di tutte quelle fabbriche e stabilimenti accessori che si richiedono per il pronto e buon servizio delle strade ferrate, come tettoie (*hangars*), per il carico e lo scarico delle merci, magazzini, rimesse per le locomotive e per vagoni, officine di riparazione ove sono necessarie, ecc.

ART. 46.

Per tutte le opere principali d'arte, cioè pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade nazionali e provinciali, e per tutte le stazioni e fermate, indistintamente coi fabbricati loro affinenti, dovranno essere presentati i piani di dettaglio ese-

(64)

cutivo all'approvazione del Governo, prima della quale la Società non potrà metter mano ai lavori relativi.

Per le stazioni e fermate, quella di Genova eccettuata, la Società prenderà norma da quelle eseguite sulla ferrovia di Voltri.

ART. 47.

Per le opere di minore importanza come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che sieno presentati i moduli a norma dei quali se ne regolerà la costruzione secondo la maggiore o minore loro grandezza.

ART. 48.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti ed edifici ad esso attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte, con una solidità proporzionata all'uso a cui sono destinati, e con materiali di buona qualità scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla concessa linea o delle vicine.

ART. 49.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei suddetti lavori e delle opere suddette per mezzo d'un commissario tecnico.

Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo delle ispezioni fatte dal commissario stesso o da altro ufficiale d'arte da lui dipendente, se sieno nell'interesse pubblico adempiute le condizioni e gli obblighi imposti alla Società concessionaria dal capitolato, e di esigere questo adempimento, ove la Società medesima se ne discostasse.

Se il commissario riconoscerà che i lavori non si eseguiscono giusta le buone regole dell'arte ed in conformità degli approvati progetti e delle stabilite condizioni, la Società dovrà farli riformare, il commissario potrà sospenderli, ove la Società non si prestasse a questa riforma; e l'Amministrazione superiore potrà in tal caso farvi dar opera d'ufficio a spese della Società medesima.

ART. 50.

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

ART. 51.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo ch'essa vi scorra incassata, essa dovrà dalla detta parte esser protetta da robusti parapetti o ritegni atti ad impedire il fuorviamento dei veicoli; la struttura e modo di costruzione ed applicazione dei quali ritegni sarà determinata prima che si metta mano alla costruzione dei relativi tronchi di ferrovia.

Massiciata, armamento e materiale fisso.

ART. 52.

Fermo quanto è stabilito agli articoli 30 e 31 circa al sistema ed al profilo della massiciata, si dichiara qui che essa dovrà avere un'altezza non minore di centimetri cinquanta e sarà composta di ghiaia naturale e di sabbia, monde di terre e di pietrisco delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza.

ART. 53.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60 spaziate da novanta in novanta centimetri da mezzo a mezzo.

Esse avranno la forma semicilindrica colle dimensioni di venticinque centimetri in larghezza per centimetri dodici e mezzo di grossezza in mezzo almeno.

Le traversine saranno tutte di legname sano e di essenza forte. Quando per altro la Società si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto buono, potrà essa impiegare anche legname di essenza dolce.

ART. 54.

I regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di trentatré chilogrammi per metro corrente.

Una deficienza che non superi il tre per cento sarà tollerata.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque, centimetri quaranta, corrispondente alle spazature di sei traversine.

Sarà però concesso d'impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta dalle molte ristrette curve che fanno parte del tracciato.

ART. 55.

I cuscinetti avranno il peso di chilogrammi dieci e saranno di buona ghisa e di ben riuscita fusione.

ART. 56.

Le estremità di due successive spranghe del binario dovranno essere congiunte con lame di ferro inchiodate (*à éclisses*), adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore.

ART. 57.

La ferrovia sarà provveduta di tutti i raddoppiamenti di binarii reputati necessari, specialmente nelle stazioni, al pronto e sicuro esercizio della strada, tanto pel servizio dei viaggiatori quanto per quello delle merci.

ART. 58.

Gli sviatoi nei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati nelle linee dello Stato.

ART. 59.

Se prima e anche dopo la presente concessione di strada

(64)

ferrata venga introdotto, e dalla esperienza fattane su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche altro sistema d'armamento differente da quello prescritto in questo paragrafo, la Società potrà domandarne l'applicazione, restando però obbligata ad eseguire il sistema suddetto, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli uffici d'arte giudicato soddisfacente.

ART. 60.

Le stazioni saranno provviste, oltre ai binari doppi sviluppati e quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessari sviatoi, anche delle piattaforme, grue, bilancie, vasche d'acqua per alimentare le caldaie, e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Per il mobiglio delle sale d'aspetto si prenderà norma da quelle della ferrovia di Voltri.

PARAGRAFO V.

Materiale mobile e telegrafo.

ART. 61.

La Società dovrà provvedersi di ogni specie di materiale mobile che è necessario per un completo servizio della strada ferrata, cioè di locomotive, vagoni per viaggiatori, vagoni per bagagli, vagoni o carri per merci scoperti e coperti, carri matti o *trucks* pel trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi pel trasporto di cavalli, vagoni pel trasporto d'altro bestiame grosso e minuto.

ART. 62.

Tutto questo materiale dovrà essere delle migliori qualità e costruito secondo i migliori modelli, né potrà essere messo in servizio se non venga prima approvato da una Commissione nominata dall'Amministrazione superiore.

ART. 63.

Le vetture d'ogni classe per i viaggiatori dovranno essere coperte.

Quelle di prima e seconda classe saranno chiuse lateralmente da invetriate.

Per quelle di terza classe basterà che dai lati siano munite di cortine di cuoio.

La Società potrà stabilire delle vetture miste i cui compartimenti avranno le condizioni della classe a cui sono destinate.

ART. 64.

Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate a quelle prove di resistenza che saranno prescritte dall'Amministrazione superiore.

ART. 65.

Il numero delle locomotive, non meno che quello di ogni altra specie di veicoli, di cui dovrà provvedersi la Società, dovrà stare in giusta proporzione colla estensione della linea concessa e col probabile movimento che si determinerà sovra di essa.

La Società concessionaria darà a suo tempo un prospetto dei detti veicoli e si assoggetterà a portarvi quegli aumenti che fossero dall'Amministrazione superiore riconosciuti necessari, perchè fin da principio non manchi un conveniente servizio, ed in seguito dovrà provvederne in quella maggior copia che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

ART. 66.

Le macchine ed altri veicoli che all'atto delle visite prescritte all'articolo 92 od in un'altra occasione qualunque venissero dai commissari del Governo riconosciuti in istato di degradazione tale da renderne l'uso pericoloso, dovranno essere tosto posti fuori di servizio.

ART. 67.

La Società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della locomozione, secondo il sistema che sarà da essa proposto ed approvato dal Governo.

Potrà però la Società stessa servirsi dei pali della linea telegrafica dello Stato, applicandovi, sotto la sorveglianza della Direzione dei telegrafi, i fili necessari al proprio servizio per porre la linea medesima in comunicazione colle stazioni dove eserciterà il telegrafo con proprie macchine e proprio personale.

PARAGRAFO VI.

Tariffe e privilegi.

ART. 68.

La presente concessione sarà duratura per novant'anni. Questo periodo comincerà dal momento in cui la Società avrà aperto all'esercizio l'intera linea di cui avrà ottenuta la definitiva concessione in base del presente capitolato.

ART. 69.

Facendo questa concessione, il Governo si obbliga di non accordarne alcun'altra per ferrovie che vadano da uno ad un altro punto della stessa linea ora concessa.

Si riserva però la facoltà di concedere strade ferrate in diramazione della linea medesima, accordando pur sempre anche per queste la preferenza a patti uguali alla Società ligure-orientale.

Il Governo s'impegna inoltre di intromettere i suoi buoni uffizi presso quello del ducato di Modena, onde, nel caso che la Società ligure-orientale assumesse l'impresa fino al confine,

(64)

quest'ultimo Governo conceda alla Società stessa il prolungamento della ferrovia anche pel suo Stato sino al confine toscano.

ART. 70.

Per indennizzare la Società dei lavori e delle spese che ella assume col presente capitolato, e sotto la espressa condizione che ne adempierà esattamente tutti gli obblighi, le viene concessa per tutto il periodo determinato all'articolo 68 l'autorizzazione di riscuotere le tasse di trasporto in base di quelle medesime tariffe che sono state stabilite nell'atto di concessione della strada ferrata da Torino a Novara.

Queste medesime tariffe saranno applicate alle sezioni o tronchi che venissero aperti all'esercizio prima dell'ultimazione della intera linea concessa secondo il disposto dell'articolo 100.

ART. 71.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme generali fissate nel suddetto atto di concessione e sotto la osservanza di un regolamento proposto dalla Società ed approvato dal Governo.

In questo regolamento dovrà farsi carico della speciale condizione della ferrovia dipendente dalla strettezza delle sue curve, particolarmente per quanto riguarda la formazione dei convogli, e nel limitare l'altezza a cui potranno arrivare i carichi delle merci.

ART. 72.

Le tariffe di cui all'art. 70 rappresentano il massimo delle tasse che è in facoltà della Società di imporre tanto nei viaggiatori come per le merci.

La Società quindi non potrà portarvi rialzi di sorta senza il consenso del Governo: le è invece liberamente concesso di recarvi ribassi sia generali che parziali.

Non potrà del pari senza annuenza governativa portare in una classe superiore un genere compreso in una inferiore; ma le sarà libero portarlo da una superiore ad una inferiore.

Questa facoltà di ribassare le tariffe le è accordata anche per tempi, tronchi di ferrovia e circostanze speciali, come di feste, fiere e mercati.

ART. 73.

È accordata pure alla Società la facoltà di stipulare convenzioni speciali con speditori ed impresari di trasporti per vie di terra e di acqua, convenendo con loro ribassi di tariffa ed altre facilitazioni; ma ciò facendo essa sarà obbligata ad estendere le convenzioni medesime a quanti altri speditori ed imprenditori di trasporti glielo richiedessero alle stesse condizioni.

Tali ribassi e facilitazioni, una volta accordati, non potranno essere tolti se non dopo passato lo intervallo di un anno almeno.

ART. 74.

Le spese accessorie non contemplate nelle tariffe sovra

esposte, come sono quelle di caricamento e scaricamento, deposito e magazzinaggio nelle stazioni della strada ferrata e locali attinenti e relativi diritti di sosta, saranno fissate con regolamento speciale da sottoporsi alla approvazione dell'Amministrazione superiore; salva sempre alla Società la facoltà di ribassarle, a termini dei precedenti articoli 72 e 73.

ART. 75.

L'Amministrazione superiore, sentita previamente la Società, fisserà gli orari delle corse sulla linea concessa in modo che corrispondano ad una ben regolata velocità dei convogli ordinari dei viaggiatori e delle mercanzie, non che dei convogli accelerati o di posta, avuto riguardo al bisogno del servizio ed alla sicurezza pubblica, e con speciale riguardo alla strettezza delle curve.

La Società potrà stabilire corse speciali e temporarie da punto a punto della sua linea in occasioni straordinarie di fiere, feste, mercati, ecc.; ma anche gli orari di queste corse speciali dovranno essere comunicati all'Amministrazione dello Stato ed averne l'approvazione.

ART. 76.

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli antecedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni tanto principali che secondarie, ed in luogo in cui possano essere facilmente veduti da ognuno. E quando vi sieno portate variazioni, dovranno essere ripubblicate.

Per le variazioni di tariffa, le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

ART. 77.

Mercè la percezione dei diritti e coi prezzi stabiliti nelle adottate tariffe e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo paragrafo, la Società contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza e senza concedere preferenza a chicchessia il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che le saranno consegnate, salvè le eccezioni stabilite nella presente concessione.

ART. 78.

Se non intervengono circostanze speciali, ed ove la Società non vi sia autorizzata, ogni convoglio ordinario e regolare di viaggiatori dovrà contenere un numero sufficiente di vetture d'ogni classe per servizio dei viaggiatori che si presenteranno negli uffizi delle stazioni.

ART. 79.

Il servizio delle merci potrà essere fatto cumulativamente a quello dei viaggiatori con soli convogli misti, finchè il cresciuto movimento delle merci medesime non faccia conoscere il bisogno di speciali convogli pel trasporto a piccola velocità.

Nei convogli misti, le merci pagheranno però le tariffe loro assegnate, come se fossero trasportate separatamente a piccola velocità.

PARAGRAFO VII.

Obblighi ed oneri speciali addossati all'impresa.

ART. 80.

I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno cominciare non più tardi di quattro mesi a far tempo dalla stipulazione dell'atto definitivo di concessione.

ART. 81.

La Società concessionaria non potrà dar mano ai lavori, nè procedere ad alcuna espropriazione di terreno, se dentro tre mesi dalla detta stipulazione non avrà, per l'esatto adempimento degli obblighi assunti, data una cauzione di L. 600,000, depositate in una delle casse delle Finanze in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del tesoro od in cedole del debito pubblico al 5 p. 0/0, che saranno ricevute al valor nominale, od in cedole del 5 p. 0/0, valutate al corso di emissione.

Non adempiendosi all'obbligo di questa cauzione nel termine prefisso, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora, e la Società perderà la somma corrispondente al vaglia di garanzia depositato al Ministero dei lavori pubblici come all'articolo 136.

ART. 82.

Le lire 600,000 della cauzione versate nelle casse delle Finanze saranno restituite alla Società per rate di L. 50,000 a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto di terreni, dell'esecuzione di lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'importare doppio almeno dell'importo della rata di cui si domanderà la restituzione.

Con queste restituzioni successive si ridurrà la cauzione a L. 100,000, le quali non verranno restituite se non dopo il totale compimento e la collaudazione della linea concessa.

ART. 83.

Il tronco definitivamente fin d'ora concesso da Genova a Camogli dovrà, nel periodo d'anni tre a far tempo dalla stipulazione dell'atto suddetto, essere compiuto perfettamente in tutte le sue principali parti ed accessorie e corredato di tutto il materiale fisso e mobile che sarà necessario per poterlo aprire all'esercizio in modo sicuro e permanente.

ART. 84.

La contribuzione prediale della strada sarà a carico della Società e sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della strada ferrata saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui si trovano situati.

ART. 85.

Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del

Governo da una estremità all'altra della linea o da punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente dalla Società nel modo seguente:

1° Ai treni ordinari di viaggiatori o di merci che saranno designati dall'Amministrazione superiore, la Società sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto per i bisogni della Direzione generale delle poste, destinato a ricevervi oltre alla valigia delle lettere e dei dispacci anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

2° Se il volume delle valigie di posta e le circostanze del servizio rendano necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero se la Direzione generale delle poste voglia stabilire degli uffici ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia di andata che di ritorno anche di questi veicoli, costrutti però e mantenuti a spese della Direzione stessa;

3° La Direzione generale delle poste non potrà esigere alcun cambiamento né negli orari, né nel corso e fermata dei convogli ordinari; se essa vorrà servirsi d'un treno speciale regolare, o di un treno speciale che corra con velocità eccezionale, la Società non potrà rifiutarvisi; ma in questi casi la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo, od a giudizio di periti;

4° Quando la Direzione generale delle poste domanda un convoglio speciale, la Società avrà diritto d'aggiungervi vetture d'ogni classe e vagoni per trasporto di merci a grande velocità a suo proprio profitto, purché il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5° Il peso delle vetture che la Direzione generale delle poste costruisce e mantiene a sue spese, come al n° 2, non potrà col carico eccedere quattromila chilogrammi; per un peso maggiore sino agli ottomila chilogrammi la Direzione stessa pagherà in ragione di tariffa;

Oltre agli ottomila chilogrammi la Società non è obbligata al trasporto;

6° Finché non è compiuto interamente lo sviluppo della linea concessa dovrà la Società prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi, anticipatamente messi in esercizio coi convogli ordinari, le vetture del corriere montate sui *trucks* che saranno pure forniti gratuitamente;

7° Nelle stazioni, in cui la Direzione generale delle poste lo giudicherà necessario, la Società dovrà cederle per un prezzo da stabilirsi d'accordo, od a giudizio di periti, l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale e per deposito delle valigie opportunamente collocato, purché non comprometta il servizio della Società;

8° L'Amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli stanti ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi stanti ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione

non saranno d'impedimento, nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio della stazione;

9° La Direzione generale delle poste rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di questo articolo, potrà invece richiedere dalla Società che i capiconvoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dall'Amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime.

ART. 86.

La Società è obbligata a trasportare per la metà del prezzo portato dalle tariffe il sale, tabacco, ed altri generi di privata regia che si spediscono per conto delle Finanze.

ART. 87.

Il trasporto dei militari con armi e bagagli e dei marinai della regia marina, muniti di foglio speciale di via, sarà fatto a metà prezzo delle tariffe nelle vetture di seconda e terza classe, sia che viaggino in corpo, sia che viaggino individualmente.

ART. 88.

Se il Governo avrà bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi della linea concessa, la Società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione per la metà del prezzo di tariffa tutti i mezzi di trasporto di cui essa dispone per l'esercizio della sua linea medesima.

ART. 89.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le rotaie ed intercettare in qualunque modo la strada ferrata, nè sopporterà egli la spesa; ma la Società non potrà opporsi, nè avrà diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

ART. 90.

Il trasporto dei prigionieri e della scorta loro sarà fatto a metà tariffa di terza classe.

I prigionieri saranno posti in vetture cellulari fornite e mantenute dalla superiore Amministrazione.

Il trasporto di queste vetture sarà gratuito, tanto quando portano i prigionieri, quanto quando devono, sulla richiesta dell'Amministrazione, essere trasportate vuote coi convogli a piccola velocità da un punto all'altro della linea.

ART. 91.

La Società sarà pure tenuta al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei commissari del Governo, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo, degli ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite e di ricognizioni relative al servizio della linea concessa.

ART. 92.

(64)

La strada ferrata e tutte le sue dipendenze saranno sempre mantenute in buono stato, in guisa che il carreggiamento riesca su di essa in ogni tempo facile e sicuro.

Per tale manutenzione e per le riparazioni suddette la Società rimane soggetta al controllo ed alla sorveglianza dell'Amministrazione superiore, la quale farà riconoscere da commissari da lei delegati lo stato della strada e sue dipendenze con quella frequenza che può essere richiesta dalle eccezionali condizioni della strada e specialmente nei casi d'urgenza ed in circostanze straordinarie.

Se la strada ferrata una volta ultimata non sarà costantemente mantenuta in buono stato, fatti precedere gli opportuni diffidamenti, vi si provvederà d'ufficio a cura dell'Amministrazione ed a spese della Società concessionaria.

ART. 93.

Le spese tutte relative alle visite di collaudazione tanto parziali che generali quanto quelle di sorveglianza, sia durante la costruzione che nel tempo dell'esercizio, sono a carico della Società, compresi gli onorari dei commissari ed altri ufficiali delegati dall'Amministrazione superiore, la quale ne fisserà l'ammontare.

PARAGRAFO VIII.

Favore speciali concessi all'impresa.

ART. 94.

La linea di strada ferrata che forma oggetto di questa concessione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi le sono applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1859, riguardanti le espropriazioni ed i compensi che la Società concessionaria dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio e per i fossi necessari a dare provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizi relativi alla costruzione della strada ferrata, fino al compimento di questa, non meno che quelle occupazioni stabili accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate, o per variazioni di corsi d'acqua richieste dalla costruzione della strada ferrata.

Se in qualche tronco della linea l'estensione delle proprietà cinte sia tale che renda necessaria l'estrazione di materiali dalle proprietà stesse, il Governo, in seguito a domanda della Società in cui siano descritti i terreni chiusi ed indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le autorità locali ed il Consiglio speciale delle strade ferrate, potrà promuov-

(64)

vere l'emanazione di un decreto reale per autorizzare la detta estrazione, previo un giusto compenso dei materiali estratti di qualunque natura essi siano, da stabilirsi per amichevole componimento o nelle vie legali, e con obbligo alla Società del rifacimento d'ogni danno recato e della restituzione in pristino della cinta che avesse dovuta essere manomessa.

ART. 95.

Saranno del pari applicate alla strada ferrata concessa le disposizioni dell'editto 8 aprile 1847, del regio decreto 25 agosto 1848, non che le leggi ed i regolamenti di polizia e di pubblica sicurezza attualmente in vigore, o che emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato.

ART. 96.

Per tutti i contratti ed atti qualunque che la Società concessionaria stipulerà relativamente ed esclusivamente all'impresa che assume e secondo i patti della concessione, saranno concesse alla Società medesima per rispetto ai diritti d'insinuazione le stesse facilità che già vennero accordate a Compagnie di simil genere più favorite.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata o sue dipendenze ed accessori, potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprenderne varii.

ART. 97.

Per quanto riguarda i regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili d'ogni specie, ed in generale tutte le ferramenta lavorate e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari all'armamento della ferrovia, all'allestimento delle stazioni ed alla manutenzione dei tronchi anticipatamente esercitati sino al compimento della linea assunta dalla Società, che venissero introdotti dall'estero, si concederanno pure alla Società le stesse facilità che già vennero accordate alle Compagnie di simil genere più favorite.

Per ottenere questo favore, dovrà la Società concessionaria assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 98.

I trasporti dei suddetti materiali o macchinismi che la Società volesse eseguire sulla strada ferrata dello Stato godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulle tariffe delle classi cui appartengono.

ART. 99.

Per evitare il caso che materiali provenienti dall'estero e destinati all'armamento ed al compiuto servizio della linea concessa, trasportati sul sito fossero rifiutati, si concede che l'accettazione loro, con quelle norme medesime che furono osservate per altre ferrovie, possa essere fatta alle fabbriche collo intervento di un delegato dell'Amministrazione superiore.

ART. 100.

È accordata alla Società la facoltà di mettere in esercizio anticipatamente alcuni tronchi della linea concessa, a misura che vengano a compimento, queste parti di linea dovranno però subire, prima di essere messe in esercizio, una collaudazione parziale, la quale non le esenterà dalla collaudazione generale prescritta all'articolo 105 di questa concessione.

Per l'apertura di questi tronchi anticipatamente messi in esercizio basterà che la Società sia provveduta di quella quantità di materiale mobile che la Commissione di collaudo giudicherà sufficiente per il limitato servizio corrispondente.

ART. 101.

Il Governo concede gratuitamente alla Società i terreni arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze, salvi i riguardi alla navigazione ed alle arti marittime a senso dell'articolo 17 di questo capitolato, e sempre quando i terreni medesimi non sieno stati ceduti o dati in affitto ai terzi.

Per gli arenili demaniali che sono stati ceduti o dati in affitto ai terzi, la Società dovrà tenere indenne il Governo e compensare i cessionari e locatari a termine di legge.

ART. 102.

Il Governo prende impegno di favorire ed approvare i sacrifici che i comuni ed altri corpi morali tutelati fossero disposti a fare a pro della Società, purchè questi sacrifici stieno nei limiti consentiti dalle forze economiche dei rispettivi corpi morali e sieno proporzionati all'utilità ch'essi possono ripromettersi dall'attuazione della strada ferrata.

PARAGRAFO IX.

Collaudo, compartecipazione degli utili, facoltà di riscattare la strada ferrata; e sua rversione allo Stato.

ART. 103.

Compiuta la linea concessa, l'Amministrazione superiore ne farà eseguire un generale collaudo per mezzo di una Commissione in contraddittorio coi delegati della Società.

Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia ed alle stazioni e loro edifizi accessori, al materiale fisso ed al materiale mobile; ed avrà per iscopo di assicurarsi che sono state adempite le prescrizioni di questo capitolato, e che nella apertura della linea sia guarentita la sicurezza pubblica, ed il servizio possa riuscire regolare, compiuto e permanente.

ART. 104.

Compiuta e collaudata la linea, la Società farà procedere in contraddittorio di un commissario delegato dall'Amministrazione superiore a testimoniali di Stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a duemila

cinquecento della strada ferrata, de' suoi fabbricati e di tutte le sue parti annesse e dipendenti.

Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di delimitazione saranno formati a tutte spese della Società in due originali, l'uno ad uso della medesima, l'altro dell'Amministrazione superiore a cui sarà trasmesso.

ART. 105.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni dell'atto di concessione, la Società dovrà tosto porvi riparo; ove essa non si prestasse a ciò, vi supplirà l'Amministrazione superiore che potrà a quest'uopo prevalersi delle lire centomila rimaste in deposito. Se questa somma non fosse sufficiente si compenserà sui primi prodotti della strada aperta che sia all'esercizio, sui quali il pagamento di questo compenso avrà la prelazione a ogni altra spesa.

ART. 106.

Quando la strada sia debitamente compiuta e collaudata e non vi siano richiami di proprietari danneggiati, la Società avrà diritto di ricuperare la suddetta somma di lire 100,000, compensate le spese che l'Amministrazione avesse dovuto fare d'ufficio nel caso contemplato all'articolo precedente.

ART. 107.

Dalla data dell'atto di collaudo che dichiara potersi aprire l'intera linea concessa all'esercizio, la Società è messa nel pieno diritto di goderne integralmente i prodotti, senza compartecipazione alcuna dello Stato, per quindici anni, qualunque sia l'ammontare dei prodotti medesimi.

ART. 108.

Ma se dopo i quindici anni d'esercizio venisse a risultare dai conti della Società che il prodotto netto della strada ferrata, calcolato sul medio dell'ultimo quinquennio, eccede il dieci per cento del capitale sociale, la metà di questo eccedente sarà versata nella cassa delle Finanze a pro del pubblico tesoro.

Per prodotto netto intendesi quello che rimane del prodotto brutto, detratte le spese d'esercizio; di manutenzione ordinaria e straordinaria, i canoni, le imposte da pagarsi a termini dell'articolo 84, le spese di amministrazione, il fondo di riserva e quello di ammortizzazione stabilito nello statuto sociale, e gl'interessi delle obbligazioni dei prestiti che la Società avesse contratti.

ART. 109.

Dopo il periodo di trent'anni potrà il Governo riscattare in qualunque tempo la concessione dell'intera strada ferrata; dovrà però darne avviso alla Società almeno un anno prima che si venga a quest'atto d'espropriazione.

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

Determinato così il prodotto netto, lo si capitalizzerà in ragione del cento di capitale per cinque di rendita; quindi fatto l'estimo del materiale mobile, come macchine di locomozione, carri, vagoni, utensili, arredi delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo della strada ferrata e non è infisso al suolo, si pagherà integralmente alla Società il valore di questo materiale dentro il termine di sei mesi. Sottratto il valore dei mobili suddetti dal capitale come sovra costituito, si corrisponderà alla Società sul rimanente capitale il cinque per cento sino alla scadenza del periodo della concessione, ovvero mentre si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità, col ragguglio pur sempre del cinque per cento d'interessi.

Collo stabilire che il diritto di riscatto non possa dallo Stato esercitarsi che dopo trascorso il periodo d'anni trenta, non viene punto infirmato l'effetto delle disposizioni degli articoli 5, 6 e 12 del presente capitolato.

ART. 110.

Alla scadenza della durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenze, surrogando la Società in tutti i suoi diritti e nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili qualsiasi della strada stessa.

ART. 111.

La Società sarà quindi tenuta di consegnare al Governo in buono stato di conservazione la strada ferrata e tutte le opere che la compongono, e quelle che ne sono attinenze e dipendenze, come stazioni colle fabbriche tutte che vi sono comprese, *hangars* di carico e scarico, uffizi di percezione, case di guardia e vigilanza, ed ogni altro edificio, non meno che le macchine fisse ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale il servizio dei trasporti.

ART. 112.

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

ART. 113.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni e vetture d'ogni specie, ed in generale tutti gli oggetti non compresi nell'articolo 111, cederanno altresì allo Stato, ove siano riconosciuti servibili all'esercizio od alla manutenzione della strada; ma di tutti questi oggetti mobili ne sarà pagato alla Società il valore a prezzo di estimo nei tre mesi successivi alla scadenza della concessione.

Lo Stato farà parimente acquisto a prezzo di stima del combustibile, olii, ferri, legnami ed altri materiali e approvvigionamenti che si trovassero nei magazzini della Società, limi-

tatamente però alla quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei.

PARAGRAFO X.

Casi di penalità, decadenza e procedimento relativo.

ART. 114.

Se nel periodo fissato all'art. 80 e dopo una formale ingiunzione fatta dall'Amministrazione superiore alla Società nel corso del penultimo mese del periodo stesso, questa non si fosse messa in grado di cominciare e continuare i lavori, perderà la metà del deposito di cauzione di cui all'art. 81, che sarà devoluta al Governo, a meno che essa non faccia constare regolarmente di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

La Società potrà però essere rimessa in pristino accordandole un prolungamento al detto periodo; ma in questo caso dovrà reintegrare il deposito nelle casse dello Stato della somma di L. 600,000.

Lasciando trascorrere anche il prolungato periodo senza dar mano ai lavori, essa perderà l'intero rinnovato deposito, e decadrà definitivamente dalla concessione.

ART. 115.

Qualora alla scadenza dei termini fissati all'art. 83 pel compimento ed apertura all'esercizio della linea concessa la Società non abbia dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza avere fatto constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, essa s'intenderà di pien diritto decaduta dalla concessione senza che occorra alcuna costituzione *in mora*.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino allo ammontare dell'intera cauzione medesima s'intenderanno di pien diritto passati in proprietà dello Stato, ed il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere mancanti e di quelle che rimanessero imperfette col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi della presente concessione, e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati, e dei tronchi di strada ferrata che si trovassero già posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato al miglior offerente riconosciuto idoneo dall'Amministrazione superiore, esclusi però i concessionari decaduti ed i loro aventi causa.

ART. 116.

I nuovi concessionari saranno tenuti di pagare alla Società decaduta, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termini dell'art. 115, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutti od in costru-

zione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed allo esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad essi fatta la cessione.

ART. 117.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo con ribasso ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo, e se questo eziandio rimanesse infruttuoso se ne farà un terzo, aprendo la gara con ribasso sul prezzo portato dalle perizie, e deliberando l'impresa in base pur sempre della presente concessione a colui che avrà fatto il ribasso minore.

ART. 118.

Finalmente se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sé le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi valutati per se stessi, ed indipendentemente dall'appartenere alla strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assume alcun obbligo.

ART. 119.

Se compiuta la strada ed aperta al pubblico, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su qualche parte della linea concessa senza che la Società vi provveda immediatamente, e se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà a spese ed a rischio della Società le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio.

ART. 120.

Se dopo scorsi tre mesi dalla organizzazione del servizio provvisorio, di cui nel precedente articolo, la Società non abbia giustificato i mezzi di riprendere l'esercizio regolare e sicuro, essa decadrà dal privilegio e si procederà nel modo stabilito agli articoli 118 e seguenti pel caso della decadenza pronunciata per non avere compiuto ed aperto all'esercizio la strada nel tempo prescritto.

PARAGRAFO XI.

Disposizioni generali relative al personale, e transitorie.

ART. 121.

La Società concessionaria è autorizzata a fare quei regolamenti che crederà opportuni sia per l'andamento di sua amministrazione interna, sia pel servizio ed esercizio della strada ferrata; questi ultimi regolamenti però non saranno esecutorii, se non previa l'approvazione dell'Amministrazione superiore.

ART. 122.

Allo scopo che verificandosi i casi previsti dagli articoli 108

(64)

e 109 si possano adempiere le disposizioni negli articoli medesimi contenute, il Governo si riserva la facoltà di fare ispezionare i registri della contabilità della Società onde riconoscere gl'introiti e le spese della gestione sociale.

ART. 123.

Nell'esercizio della strada, dovrà la Società adottare i sistemi di locomozione riconosciuti migliori ad ogni epoca della sua gestione, e dovrà uniformarsi strettamente ai regolamenti che sono e saranno in vigore per lo esperimento e l'uso delle locomotive, per la solidità dei carri e vagoni, per lo stabilimento degli orari, per la maggiore o minor celerità delle corse, per la qualità e per l'uso dei varii segnali, ed in generale per tutto ciò che riguarda essenzialmente la sicurezza pubblica.

ART. 124.

La Società non sarà ammessa a portar reclami per il fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, o che fossero per stabilirsi in seguito.

ART. 125.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali provinciali e comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso, che dovessero attraversare la linea di strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione, la Società non potrà mettere ostacolo a questi attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla Società.

ART. 126.

La Società concessionaria o quell'altra qualunque che potesse in seguito venirle sostituita per l'esercizio della strada ferrata, sarà responsabile verso lo Stato come verso i particolari dei danni che fossero occasionati nell'esercizio delle loro funzioni dai suoi amministratori, agenti e preposti, e da qualunque impiegato applicato al servizio della linea.

ART. 127.

La Società sarà ugualmente responsabile verso lo Stato e verso i terzi di ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcuna delle condizioni della presente concessione o dalla inosservanza dei regolamenti e de' suoi statuti.

ART. 128.

I compensi ai quali la Società sarà tenuta in dipendenza dei due precedenti articoli, saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuali pur sempre i casi di forza maggiore fatti debitamente constare.

ART. 129.

In ogni circostanza in cui sia invocato dalla Società il caso di forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente capitolato di concessione, la Società, dentro il periodo di trenta giorni, a datare dall'evento e dal

concorso di circostanze che avranno impedito il compimento delle condizioni stipulate, dovrà darne avviso al Ministero dei lavori pubblici e provarne la realtà e le conseguenze. In difetto, la Società sarà considerata come decaduta di pien diritto da ogni azione per questo riguardo.

ART. 130.

Affinchè gli impiegati od agenti della Società chiamati ad impedire gli abusi e le contravvenzioni che possono compromettere la sicurezza pubblica, abbiano autorità di farne accertamento, essi dovranno essere approvati dal Governo e presteranno giuramento avanti il Consiglio d'intendenza generale di Genova.

ART. 131.

Non saranno ammessi sequestri sugli averi della Società, suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò ed i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della Società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Dovranno anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agl'inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

ART. 132.

I macchinisti, conduttori delle locomotive ed i fuochisti (*chauffeurs*) saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici colle norme stesse di quelli che sono al servizio dello Stato.

ART. 133.

Nel personale non tecnico assunto dalla Società al suo servizio dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari di terra e di mare onorevolmente congedati o messi in ritiro.

ART. 134.

Gli ufficiali telegrafici addetti alla spedizione dei dispacci verranno scelti dalla Società, ma sopra liste che le verranno presentate dal Governo di giovani che hanno fatto il corso e sostenuto lodevolmente gli esami teorico-pratici di telegrafia elettrica.

ART. 135.

La Società dovrà designare uno dei suoi membri per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse d'indirizzarle.

Il membro delegato eleggerà il suo domicilio a Torino.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione diretta alla Società sarà valida quando venga fatta alla segreteria dell'intendenza generale della divisione amministrativa di Torino.

ART. 136.

La presente concessione provvisoria non sarà esecutiva se non sia sanzionata per legge.

La Società deposita intanto un vaglia di L. 200,000 della ditta
a garanzia dell'impegno
che essa assume fin d'ora.

(64)

Non ottenendo la sanzione legale, questo vaglia sarà tosto restituito alla Società, la quale però non potrà pretendere alcun compenso, nè per spese fatte, nè per obblighi contratti, nè per qualsivoglia altro titolo, ragione o pretesto.

Se invece la concessione sia sancita per legge, il vaglia sarà ritenuto sino a che sia eseguito il versamento delle lire 600,000, di cui all'articolo 81 e per l'effetto in esso articolo dichiarato.

Torino, 8 febbraio 1857.

Il ministro dei lavori pubblici

PALEOCAPA.

Approvato nella tornata del 19 Maggio 1857.

Pelloni