

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, ec. ec.

Abbiamo ordinato ed ordiniamo che l'infra scritto progetto di legge concernente la cessione della ferrovia a cavalli della galleria aperta nel Colle di S. Benigno, e dello Scalo in mare, fatta dal Comune di S. Pier d'Arona a favore dello Stato, di cui è oggetto la convenzione in data 10. febbrajo 1858, sia presentato alla Camera Legislativa dal Ministro di Finanze, che incarichiamo di svolgerne di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici, i motivi, e di sostenerne la discussione.

Art. 1°.

È approvata la Convenzione in data del 10. febbrajo 1858. seguita tra il Ministro dei Lavori Pubblici, a nome e nell'interesse dello Stato, ed il Comune di San Pier d'Arona, in ordine alla cessione della Ferrovia a cavalli, della galleria aperta nel Colle di San Benigno, e dello Scalo in mare, di cui è oggetto nella convenzione del 16. Marzo 1854. stata approvata colla legge del 23. del successivo Maggio.

Art. 2°.

Tale convenzione verrà ridotta in atto pubblico, senz'uopo di ulteriori incumbenti tanto da parte dello Stato, che da parte del Comune.

Art. 3°.

Per l'eseguimento della convenzione di cui all'Art. 1° della presente è autorizzata la spesa di *L. 1,609,237. 50.* contemplata nell'unità Cabella A., la quale verrà iscritta sui Bilanci passivi del Ministero delle Finanze, e ripartita fra gli anni 1858. e seguenti,

sino e compreso l'anno 1881:

Art.° 4.°

È autorizzata la spesa di L. 230 fm da iscriversi sul Bilancio del 1858. del Ministero dei Lavori Pubblici, per le spese di primo stabilimento e d'esercizio della ferrovia sciudicata. Il riparto di questa spesa fra le diverse apposite Categorie di detto Bilancio sarà stabilito con Reale Decreto.

Dat. a Torino addì 3. Marzo 1858.

[Signature]

[Signature]

Ministero delle Finanze.

N.º 53.

Progetto di legge
presentato dal Ministero delle Finanze
(Langos)
nella tornata del 9 Maggio 1856

Cessione allo Stato della concessione
a cavalli di S. Pietro d'Armenia.

Signori

Colla legge 23. Maggio 1854.
fu approvata la Convenzione del
16. precedente mese di Marzo, colla quale
il Comune di Sampierdarena era
autorizzato a costruire e ad esercire una
Strada ferrata a cavalli, che mettesse
in comunicazione diretta il suoabitato
col Porto di Genova, giusta il relativo
Progetto del 3. Gennaio 1853. dell'In-
-gegner Capo Argenti.

Nella Convenzione (Art.º 32.)
annessa alla stessa legge si dichiarò fa-
-cultativo all'Amministrazione dello Stato
di proseguire la sua Strada ferrata
dalla Stazione di Sampierdarena sino
allo Scalo sul mare, con obbligo però
di rimborsare al Comune la metà della
spesa di costruzione del detto Scalo e della
Galleria da aprirsi nel Colle di San
Benigno per avere accesso allo Scalo
medesimo.

In Maggio ultimo, non mancando
al compimento di ambo queste tronchi
se non che l'armamento ed altre poche

opere, il Comune, che già erasi trovato
imbarazzato a costruir la sua Strada
ed aveva perciò dovuto ottenere la pro-
=roga di un anno, pensando inoltre alle diffi-
=coltà ed incertezze dell'esercizio, delibe-
=rò di cedere al Governo la propria
Strada. Tanto la Ferrovia del Governo,
quanto quella del Comune non formano che
due diramazioni della Stazione di Sam-
=pierrezarena al Mare, con uno Scalo
a cui non possono approdare più di due
Bastimenti.

Questa condizione di cose ingenerava
il riflesso come fosse più ragionevole e
conveniente, nell'interesse generale, che
l'Amministrazione d'entrambe siffatte
diramazioni venisse concentrata nello
Stato già proprietario della principale
ferrovia.

Di fatto, al nuovo Scalo non appro-
=deranno solamente le merci solite a
depositarsi in Sampierrezarena, cioè gli
oli ed il Guano, ma molte altre dirette
in Piemonte non soggette a Dogana,
e quelle che vogliono una pronta imme-
=diata spedizione, la quale meglio su
quel nuovo Scalo, che sulle Callate di
Genova si potrà ottenere merie la diretta
comunicazione tra i vagoni ed i Bas-
=timenti (cioè che sinora non riuscì
possibile in Genova).

Laonde se si lasciassero due distinte
Amministrazioni nella brevissima dis-
=tanza di tre chilometri, non si otterrebbe
quella prontezza e semplicità di spe-
=dizioni tanto utile e tanto desiderata
dal Commercio, e che fu il motivo

impellente dell'apertura del nuovo
Stalo, posto appunto a poca distanza
dal sito dove miravasi di arrivare nel
1846. col primo progetto dell'entrata
in Genova della Ferrovia Nazionale.

D'altronde già risulta dai calcoli
annessi sul prodotto probabile della via,
che il medesimo, limitato ad un servizio
distinto ed isolato, sarebbe appena suf-
ficiente a rappresentare l'interesse del
Capitale impiegato nella costruzione,
e se il Comune avesse ancora a ^{proprio}
vedere il materiale mobile ^{per il servizio}
delle due vie e sostenere le spese di
manutenzione e di servizio della medesima,
non potrebbe conseguire un compenso
adeguato, ~~massime che ad un tal effetto~~
~~avrebbe ricorso a nuovi prestiti, che~~
~~in oggi difficilmente troverebbe ad buone~~
~~condizioni, e che per disimpegnare un~~
~~regolare servizio sarebbe d'uopo che~~
~~stabilisse l'esercizio in parte con loco-~~
~~motive, la cui spesa rimane passiva~~
~~tuttavolta che ne resta limitato l'uso a~~
~~pochi chilometri, nella quale condizione~~
~~non trovasi il Governo proprietario~~
~~d'importante materiale e d'una lunga~~
~~estensione di ferrovia.~~

In tali circostanze, ed atteso che
la Strada del Comune può essere quanto
prima aperta all'esercizio, il Governo
ad intese lo acquisto dal Comune, in
vista anche della ragionevolezza delle
proposte dal detto Comune fatte.

Tali proposte sono:

1^{mo} Il rimborso dei debiti dal Comune

47

contratti per costruire la Strada, le quali spese sono limitate a Lire 1.100.000. „ comprese quelle di L. 300 fm circa, che il Governo dovrebbe rimborsare per la metà dello Scalo e della Galleria.

2.° L'obbligazione di mantenere in ogni tempo un' uguale tariffa di trasporto, tanto per i Magazzini del Comune, come per quelli dell'Amministrazione dello Stato.

Per bene giudicare dell'utilità e convenienza di queste due condizioni, che sono le principali del progetto di convenzione, e per conoscere il limite della tariffa da stabilirsi, l'Amministrazione fece istituire dai Signori Ingegnere Biglia ed Ispettore Grandis i calcoli presuntivi sia delle spese di esercizio, che dei proventi della Strada, non che il conto scalare degli interessi del Capitale che si richiede per tale acquisto secondo le rate di sua estinzione, ed i loro rapporti del 17. Maggio e del 30. Dicembre 1887. nei quali, in ragione di dette spese di acquisto e di esercizio, non che del movimento sperabile, fu pure proposta la tariffa da stabilirsi per i trasporti, lascierebbero fiducia dell'utilità pel Governo della proposta cessione.

In vero, senza far caso del vantaggio che ne verria all'Amministrazione dall'esercizio esclusivo, che essa farei di quella linea di Ferrovia, il quale togliera di mezzo le complicazioni che sogliono

accompagnare un servizio cumulativo
e misto; la base più ragionevole ed
equa per stabilire il prezzo d'acquisto
della Strada sembra essere appunto
quella del rimborso al Comune delle
spese reali da lui sostenute, e se il
modo di compiere questo rimborso ra-
=tentamente non lascia dubbio sulla
sua convenienza, non deve del pari
ravisarsi euforica la condizione della
parificazione dei Magazzini Comunali
con quelli dello Stato. Avvegnanche
giova ritenere che l'inammissione di
quest'ultima condizione contraddirebbe
essenzialmente allo scopo che si era
proposto il Municipio nella forma-
=zione di questa Ferrovia, quello cioè
di agevolare lo sviluppo del
Commercio locale

Le altre condizioni di minor ri-
=lievo proposte dal Comune non in-
=contrarono difficoltà per parte del
Governo, il quale giudicò per altro
opportuno di altre introdurre nell'
interesse dello Stato; e perciò, previa
concerti presi col Ministro delle Fi-
=nanze, si passò dal Ministro dei
Lavori Pubblici a stipulare il 10.
Febbrajo 1888. coi legittimi rappre-
=sentanti del Comune di Sampierdarena
l'unita Convenzione.

Nella medesima non fu ommessa
la riserva di poter cedere questa
Strada, affinché tuttavolta che il
Parlamento avvisasse di alienare
la Ferrovia Nazionale, non faccia

ostacolo il presente acquisto.

Questo contratto porra lo Stato nella necessita di soggiacere anche alle spese di primo stabilimento, indispensabili per l'esercizio, che assume, le quali pero furono pure calcolate nei computi eseguiti dai predetti Ingegneri per dedurre la convenienza dell'acquisto della Strada e sue dipendenze.

Consistono tali spese nell'importo della provvista di dodici Cavalli, stati valutati a $\text{L. } 8,796$, e di cinquanta Vagoni pel costo di $\text{L. } 200$ fm, e nella costruzione di una tettoja nel sito di deposito dei veicoli all'unione della Strada Ferrata Nazionale con quella del Comune presso la Stazione di S. Piero Arena per la somma di $\text{L. } 20$ fm, e tutti in complesso a $\text{L. } 228,796$.

Un articolo apposito di legge, come nel relativo annesso progetto, provvede per la concessione del relativo fondo al Ministero dei Lavori Pubblici, che fu proposto nella cifra rotonda di $\text{L. } 230$ fm.

In questo stesso progetto si provvede del pari nello stanziamento nei bilanci successivi del Ministero delle Finanze delle somme occorrenti all'estinzione dei prestiti incontrati dal Municipio, nelle cui obbligazioni subentra il Governo, non che per la dispensa dai lunghi incumbenti, che, secondo le vigenti ordinamenti si richiederebbero tanto per lo Stato che per il Comune.

2

in ordine alla stipulazione della convenzione di cui si tratta.

Apparendo da tali considerazioni come l'inteso contratto sia conveniente nell'interesse dello Stato, il Ministro delle Finanze, di concerto con quello dei Lavori Pubblici, ha l'onore di presentarlo alla Camera nelle sue deliberazioni unitamente al relativo progetto di legge.

~~Elenco delle Carte relative alla Ferrovia a
Cavalli da Sampierdarena a Genova che vanno
annesse al progetto di legge per l'approvazione della
Convenzione intera fra lo Stato ed il detto Comune per
la cessione da questo a quello di detta Ferrovia.~~

- 1.° Rapporto Biglia in data 17. Maggio 1857. sull'esercizio delle Linee Sociali e Governative dal Mare a S. Pier d'Arena.
- 2.° Relazione dell'Ingegnere Grandis in data 30. Xembre 1857. sulla proposta fatta dal Comune di S. Pier d'Arena di cedere al Governo la sua Ferrovia a cavalli.
- 3.° ~~Sec.~~ Quadra dell'Ingegnere Argenti 10. Agosto 1857. Dimostrativa del montare delle opere eseguite e da eseguirsi per la ferrovia a cavalli.
- 4.° Cinque Stati relativi al movimento commerciale tra Genova e San Pier d'Arena.
- 5.° Deliberazione del Consiglio Comunale di S. Pier d'Arena relativa ad un Prestito di L. 600 fm = 24. Maggio 1852.
- 6.° Ultra simile in data 6. Agosto 1856. per altro Prestito di L. 300 fm.
- 7.° Ultra detta delli 11. ^{Annile} Agosto 1857. in ordine all'esercizio della Ferrovia.
- 8.° Procura speciale fatta dal Comune di San Pier d'Arena in capo alli Signori Donanni, Cubino e Capello per autorizzarli a trattare col Governo la cessione della Ferrovia.
- 9.° } Due Decreti Reali con cui viene autorizzato un Prestito
10.° } in complesso di L. 250 fm a favore del Municipio di San Pier d'Arena sulla Cassa dei Depositi e Prestiti.
- 11.° Deliberazione del Consiglio Comunale di S. Pier d'Arena per la ratifica della convenzione del 10 Febbraio 1858.

Quadro Generale

10

Dimostrativo delle somme o stazioni annualmente a partire dal 1858, pel pagamento degli Interessi sulari, del premio accordato alla decima parte delle Cedole estratte del prestito di L. 600 f. (1.) autorizzato per Reale Decreto 3. Marzo 1853, e pel'ammortizzazione del prestito stesso, e di quello di L. 100 f. avuto dalla Regia Cassa Depositi, per altro Decreto Reale in data 9. Maggio 1856. la cui restituzione in sei rate dovrà cominciare dall'anno 1860. e dell'altro insieme di L. 150 f. avuto dalla stessa Regia Cassa Depositi, per Reale Decreto 17. Luglio 1857. quale prestito di L. 150 f. è destinato a rimpiazzare fino a debita concorrenza quello di L. 300 f. (1.) in ampliazione dell'altro di L. 600 f. pel pagamento delle maggiori spese di detta ferrovia superiormente approvata.

Anno 1858.	
Interessi sull'imprestito di L. 600 f. autorizzato con Reale Decreto 3. Marzo 1853.	30,000 " "
Interessi su L. 150 f. dell'imprestito di L. 300 f. approvato con Reale Decreto 3. ottobre 1856. con ridotto	7,500 " "
Interessi sull'imprestito di L. 100 f. avuto dalla Regia Cassa Depositi; come da Reale Decreto 9. Maggio 1856.	5,000 " "
Interessi di L. 150 f. avuto come sopra, e come da Reale Decreto del 17. Luglio 1857.	7,500 " "
<u>Totale Annata 1858. L.</u>	<u>50,000 " "</u>
Anno 1859.	
Interessi sull'imprestito di L. 600 f. di cui sopra	30,000 " "
Ammortizzazione di N. 30. cedole di detto e premi alla decima parte della stessa	17,100 " "
Interessi su L. 150 f. all'imprestito di L. 300 f. come sopra	7,500 " "
Ammortizzazione di N. 10. Cedole di detto e premi come sopra	4,700 " "
<u>Da riportare L.</u>	<u>60,300,00</u>

—	Riporto L. —	60,300.00
Interessi sull'imprestato di L. 100/100 di cui dietro è espresso L. —		1,000.00
Idem di L. 1/10/100 — idem —		1,500.00
Totale dell'annata 1859 L. —		77,800.00

— Annata 1860. —

Interessi su L. 1/8/100 dell'imprestato di L. 600/100 —		27,250.00
Ammortizzazione di N.° 30. Cedole di detto e premi —		17,100.00
Interessi su L. 1/4/100 dell'imprestato di L. 300/100 —		12,500.00
Ammortizzazione di N.° 10. cedole di detto e premi —		5,700.00
Interessi sull'imprestato di L. 100/100 —		5,000.00
1.ª rata restituzione di detto L. 100/100 —		15,000.00
Interessi sull'imprestato di L. 1/10/100 —		1,500.00
1.ª rata restituzione di detto L. 1/10/100 —		25,000.00
Totale Annata 1860. —		111,800.00

— Annata 1861. —

Interessi su L. 1/10/100 dell'imprestato di L. 600/100 —		28,500.00
Ammortizzazione di N.° 30. Cedole di detto e premi —		17,100.00
Interessi su L. 1/4/100 dell'imprestato di L. 300/100 —		12,000.00
Ammortizzazione di N.° 10. cedole di detto e premi —		5,700.00
Interessi su L. 8/100 dell'imprestato di L. 100/100 —		825.00
2.ª rata restituzione di detto L. 100/100 —		15,000.00
Interessi su L. 1/2/100 dell'imprestato di L. 150/100 —		625.00
2.ª rata restituzione di detto L. 1/2/100 —		25,000.00
Totale Annata 1861. —		108,800.00

— Annata 1862. —

Interessi su L. 1/3/100 dell'imprestato di L. 600/100 —		27,550.00
Ammortizzazione di N.° 30. Cedole di detto e premi —		17,100.00
A riportare — L. —		44,650.00

————— <i>Apporto L. 1862.</i> —————	
Interessi su L. 13750 dell'impresito di L. 30000	8750.
Ammortizzazione di N. 10. Cedole di detto e premi	3700
Interessi su L. 70000 dell'impresito delle L. 100000	3700
3. ^a rata restituzione di detto L. 30000	17000
Interessi su L. 100000 dell'impresito di L. 150000	7000
3. ^a rata restituzione di detto L. 150000	27000.
————— <i>Cotale Annata 1862. L.</i> —————	
	104,600.

————— <i>Annata 1863.</i> —————	
Interessi su L. 44000 dell'impresito delle L. 60000	27000
Ammortizzazione di N. 10. cedole di detto e premi	22900
Interessi su L. 130000 dell'impresito di L. 300000	6300
Ammortizzazione di N. 11. cedole di detto e premi	8750.
Interessi su L. 47500 dell'impresito di L. 100000	2750
4. ^a rata restituzione di detto L. 100000	17000.
Interessi su L. 77500 dell'impresito di L. 150000	3750
4. ^a rata restituzione di detto L. 150000	27000.
————— <i>Cotale Annata 1863. L.</i> —————	
	111,350.

————— <i>Annata 1864.</i> —————	
Interessi su L. 52000 dell'impresito delle L. 60000	26000.
Ammortizzazione di N. 10. cedole di detto e premi	22900
Interessi su L. 122,500, dell'impresito di L. 300000	6125.
Ammortizzazione di N. 10. Cedole di detto e premi	3700.
Interessi su L. 40000 dell'impresito di L. 100000	2000
5. ^a rata restituzione di detto L. 100000	20000.
Interessi su L. 50000 dell'impresito di L. 150000	2500
5. ^a rata restituzione di detto L. 150000	27000.
————— <i>Cotale annata 1864 L.</i> —————	
	110,125.

Annata 1865.

Interessi su $\text{L.} 300$ dell'impiegato delle $\text{L.} 600$ —	24,000 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 10$. cedole di detto e premi —	22,900 ..
Interessi su $\text{L.} 117,250$, dell'impiegato di $\text{L.} 300$ —	5,962. 50.
Ammortizzazione di $\text{N.} 14$. Cedole di detto e premi —	8,550 ..
Interessi su $\text{L.} 20$ dell'impiegato di $\text{L.} 100$ —	1,000 ..
b. ed ultima tratta a saldo restituzione di detto $\text{L.} 100$ —	20,000 ..
Interessi su $\text{L.} 24$ dell'impiegato di $\text{L.} 150$ —	1,250 ..
b. ed ultima tratta a saldo restituzione di detto $\text{L.} 150$ —	25,000 ..
<u>Cotale Annata 1865. L.</u>	<u>109,462. 50.</u>

Annata 1866.

Interessi su $\text{L.} 480$ dell'impiegato di $\text{L.} 600$ —	24,000 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 10$. cedole di detto e premi —	22,900 ..
Interessi su $\text{L.} 110$ dell'impiegato di $\text{L.} 300$ —	5,500 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 14$. cedole di detto e premi —	8,550 ..
<u>Cotale Annata 1866. L.</u>	<u>60,850 ..</u>

Annata 1867.

Interessi su $\text{L.} 160$ dell'impiegato delle $\text{L.} 600$ —	22,000 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 10$. cedole di detto e premi —	22,900 ..
Interessi su $\text{L.} 108,500$ dell'impiegato di $\text{L.} 300$ —	5,125 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 10$. cedole di detto e premi —	5,700 ..
<u>Cotale Annata 1867. L.</u>	<u>55,625 ..</u>

Annata 1868.

Interessi su $\text{L.} 140$ dell'impiegato delle $\text{L.} 600$ —	22,000 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 10$. cedole di detto e premi —	22,900 ..
Interessi su $\text{L.} 97,500$, dell'impiegato di $\text{L.} 300$ —	4,875 ..
Ammortizzazione di $\text{N.} 20$. cedole di detto e premi —	11,400 ..
<u>Cotale Annata 1868. L.</u>	<u>66,975 ..</u>

Annata 1969.

Interessi su Lu 411,500, dell'impresito di Lu 600,000	20,550,00
Ammortizzazione di N. 30 cedole di detto e premi	28,500,00
Interessi su Lu 87,500, dell'impresito di Lu 300,000	4,375,00
Ammortizzazione di N. 15 cedole di detto e premi	8,550,00
<u>Cotale annata 1969. Lu</u>	<u>62,175,00</u>

Annata 1970.

Interessi su Lu 390,000, dell'impresito di Lu 600,000	19,500,00
Ammortizzazione di N. 30 cedole di detto e premi	29,500,00
Interessi su Lu 90,000, dell'impresito di Lu 300,000	4,000,00
Ammortizzazione di N. 15 cedole di detto e premi	8,550,00
<u>Cotale Annata 1970. Lu</u>	<u>60,550,00</u>

Annata 1971.

Interessi su Lu 387,500, dell'impresito della Lu 600,000	18,250,00
Ammortizzazione di N. 30 cedole di detto e premi	29,500,00
Interessi su Lu 72,500, dell'impresito di Lu 300,000	3,625,00
Ammortizzazione di N. 20 cedole di detto e premi	11,400,00
<u>Cotale Annata 1971. Lu</u>	<u>61,775,00</u>

Annata 1972.

Interessi su Lu 340,000, dell'impresito della Lu 600,000	17,000,00
Ammortizzazione di N. 60 cedole di detto e premi	34,200,00
Interessi su Lu 62,500, dell'impresito di Lu 300,000	3,125,00
Ammortizzazione di N. 15 cedole di detto e premi	8,550,00
<u>Cotale Annata 1972. Lu</u>	<u>62,875,00</u>

----- Annata 1873. -----

Interessi su $310/_{100}$ dell'impiegato della $600/_{100}$	11,500, ..
Ammortizzazione di 10° 60 cedole di detto e premi	34,200, ..
Interessi su $44/_{100}$ dell'impiegato di $300/_{100}$	2,250, ..
Ammortizzazione di 10° 20 cedole di detto e premi	11,400, ..

----- Totale Annata 1873. $69,350, ..$ -----

----- Annata 1874. -----

Interessi su $280/_{100}$ dell'impiegato della $600/_{100}$	14,000, ..
Ammortizzazione di 10° 60 cedole di detto e premi	34,200, ..
Interessi su $44/_{100}$ dell'impiegato di $300/_{100}$	2,250, ..
Ammortizzazione di 10° 10 cedole di detto e premi	5,700, ..

----- Totale Annata 1874. $56,150, ..$ -----

----- Annata 1875. -----

Interessi su $240/_{100}$ dell'impiegato della $600/_{100}$	12,500, ..
Ammortizzazione di 10° 70 cedole di detto e premi	39,900, ..
Interessi su $44/_{100}$ dell'impiegato di $300/_{100}$	2,000, ..
Ammortizzazione di 10° 11 cedole di detto e premi	8,550, ..

----- Totale Annata 1875. $62,950, ..$ -----
62,950

----- Annata 1876. -----

Interessi su $215/_{100}$ dell'impiegato della $600/_{100}$	10,750, ..
Ammortizzazione di 10° 60 cedole di detto e premi	34,200, ..

----- Ripartore $44,950, ..$ -----

Annuata 1880.	
Interessi fu L. 40/100 dell'impiegato delle L. 600/100	3,000 " "
Ammortizzazione di D. 80 cedole di detto e premi	15,600 " "
Interessi fu L. 10/100 dell'impiegato di L. 300/100	300 " "
Ammortizzazione di D. 10. cedole di detto e premi	4,700 " "
Cotale annata 1880 L.	19,600 " "

Annuata 1881.	
Interessi fu L. 30/100 dell'impiegato delle L. 600/100	1,800 " "
Ammortizzazione di D. 60. cedole di detto e premi	34,200 " "
Interessi fu L. 4/100 dell'impiegato di L. 300/100	1,200 " "
Ammortizzazione di D. 10. cedole di detto e premi	1,700 " "
Cotale Annata 1881 L.	38,900 " "

- (1.) Ammortizzabile a partire dopo un anno su ferro in esercizio la ferrovia, mediante annuali estrazioni delle cedole di tale prestito, non maggiori però di D. 23, con facoltà di fare estrazione di maggior numero di cedole di quello stabilito. È assegnato alla decima parte di dette Cedole estratte un premio di L. 700. caduna, il tutto come meglio dalla unità deliberazione seguita B.
- (2.) Restituibile alla stessa Cassa mutuale in sei annuali rate a partire dal 1860, cioè quella di L. 100/100 le prime quattro di L. 11/100 caduna, e le altre due di L. 20/100;

14
È quello di $L_6 1/6$ in Sei uguali rate di
 $L_6 2/6$ come meglio dagli uniti relativi Reali Devoti
d' autorizzazione.

Tabella delle spese di costruzione della ferrovia a cavalli da San Pier d'Arona al Porto di Genova, nel quadro dimostrativo delle somme a stanziarsi ogni anno a partire dal 1858 nel Bilancio dello Stato per pagamento di dette spese, compresi gli interessi, salari ed i premi accordati dal Comune di San Pier d'Arona sui prestiti contratti dal medesimo per procurarsi i fondi necessari alla costruzione dell'annunziata ferrovia.

Importare delle opere della ferrovia ad esclusivo carico del Comune, come da certificato Parucci e Biglia 15 Aprile 1858 riconosciuto e confermato dal Sindaco di San Pier d'Arona	h.	148.800, "
Meta della spesa di h. 580.340, ripartita dal suddetto certificato per le opere che, ai sensi della legge di concessione, devono essere a carico comune dello Stato e del Municipio.	h.	290.170, "
Totale delle somme da pagarsi al Comune di San Pier d'Arona qualora abbia luogo la proposta espone	h.	178.970, "
Meta suddetta spesa di h. 580.340 a carico dello Stato, anche quando non abbia luogo la proposta	h.	290.170, "
Somme già pagate in conto	h.	150.000, "
Residuo	h.	140.170, "
Totale Ammontare da pagarsi al Comune per la espone della sua ferrovia e per saldo delle spese già a carico dello Stato	h.	929.140, "

La questa complessiva spesa di h. 929.140, il Municipio di

3

San Pier D'Assunta ha provveduto con un prestito di L. 600,000⁽¹⁾, autorizzato con Regio Decreto 3 Marzo 1855, con L. 150,000, avute sul prestito di L. 300,000 stato autorizzato con Reale Decreto 3 Ottobre 1856, con altro prestito di L. 100,000⁽²⁾ avute dalla Regia Cassa dei Depositi, come da Regio Decreto 9 Maggio 1856 e finalmente con porzioni di un quarto prestito di L. 150,000, avute pure dalla detta Cassa in seguito a Regio Decreto 12 Luglio 1857, e destinato a sofferire sino a debita concorrenza quello di Lire 300,000 succitato.

Per cui tenuto per base le condizioni alle quali gli accennati mutui vennero contratti, gli stornamenti che si dovrebbero fare nel Bilancio dello Stato rifanno annualmente distribuiti come segue.

Annata 1858.

Interessi sull'imprestito di L. 600,000 autorizzato con Reale Decreto 3. Marzo 1855.	L.	30.000	"
Interessi sulle L. 150,000 dell'imprestito di L. 300,000 approvato con Regio Decreto 3 Ottobre 1856 / ed. ridotto.		7.500	"
Interessi sull'imprestito di L. 100,000 avute dalla Regia Cassa dei Depositi, come da Reg. Decreto 9 Maggio 1856		5.000	"
Interessi di L. 79.150 porzioni del prestito di L. 150,000, avute dalla Reg. Cassa Depositi, come da Reg. Decreto 12 Luglio 1857		3.957	"
Totale per 1858 L.		46.457	"

Note. (1) Conoscibile questo prestito non che le L. 150 mila faranno parte del prestito di L. 300 mila, a partire dopo un anno che fara in servizio la ferrovia, mediante annuali estrazioni delle cedole. E assegnato alla decima parte di detta cedola estatta un premio di L. 700 caduna.

(2) Conoscibile questo prestito non che il fondo di Lire 150 mila alla Regia Cassa mutua in fu annuali rate a partire dal 1860, come dai relativi Decreti d'autorizzazione.

1859 Annata 1859.

Interessi sull'imprestato di L. 600.000.	L.	30.000	"
Ammortamenti di M. 20 ridole di detto e premio alla quinta parte della staffa.		17.100	"
Interessi su L. 150.000 dell'imprestato di L. 300m. come sopra		7.500	"
Ammortamenti di M. 10 ridole di detto e premio come sopra		5.700	"
Interessi sull'imprestato di L. 100.000 come avanti		5.000	"
Interessi sulle L. 79140		3.957	"
Totale pel 1859		L.	69.257

1860 Annata 1860

Interessi su L. 585.000 dell'imprestato di L. 600.000.	L.	29.250	"
Ammortamenti annui di M. 20 ridole di detto e premio		17.100	"
Interessi su L. 145.000 dell'imprestato di L. 300.000		7.250	"
Ammortamenti annui di M. 10 ridole di detto e premio		5.700	"
Interessi sull'imprestato di L. 100.000		5.000	"
Prima rata rimborsativa di detto L. 100.000.		15.000	"
Interessi sulle L. 79.140		3.957	"
Prima rata rimborsativa di detto L. 79.140		12.190	"
Totale pel 1860		L.	96.447

1861 Annata 1861.

Interessi su L. 570.000 dell'imprestato di L. 600.000.		28.500	"
Ammortamenti annui di M. 20 ridole di detto e premio		17.100	"
Interessi su L. 140 dell'imprestato di L. 300.000		7.000	"
Ammortamenti annui di M. 10 ridole di detto e premio		5.700	"
Interessi su L. 83.000 dell'imprestato di L. 100.000		4.250	"
Seconda rata rimborsativa di detto L. 100.000.		15.000	"
Interessi su L. 65.950 residuo delle L. 79.140		3.297	50
Seconda rata rimborsativa delle L. 79.140		12.190	"
Totale pel 1861		L.	94.037

1861 **Quarta 1862**

Interessi su $\text{L. } 553000$ dell'imprestato di $\text{L. } 600000$	27 750	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	17 100	"
Interessi su $\text{L. } 153000$ dell'imprestato di $\text{L. } 300000$	6 750	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	5 700	"
Interessi di $\text{L. } 30000$ dell'imprestato di $\text{L. } 100000$	3 500	"
Quarta rata restituzioni di detto $\text{L. } 100000$	15 000	"
Interessi su $\text{L. } 52.760$ residuo delle $\text{L. } 79120$	2 638	"
Quinta rata restituzioni di detto $\text{L. } 79120$	13 190	"

Totale per 1862. L

91 628 "

1862 **Quinta 1863**

Interessi su $\text{L. } 540000$ dell'imprestato di $\text{L. } 600000$	27 000	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	22 800	"
Interessi di $\text{L. } 120000$ dell'imprestato di $\text{L. } 300000$	6 500	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	8 550	"
Interessi di $\text{L. } 55000$ dell'imprestato di $\text{L. } 100000$	2 750	"
Quarta rata restituzioni di detto $\text{L. } 100000$	15 000	"
Interessi su $\text{L. } 59570$ residuo delle $\text{L. } 79120$	1 978	50
Quinta rata restituzioni delle dette $\text{L. } 79120$	13 190	"

Totale per 1863. L

97 768 50

1863 **Quinta 1864.**

Interessi su $\text{L. } 520000$ dell'imprestato di $\text{L. } 600000$	26 000	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	22 800	"
Interessi di $\text{L. } 127500$ dell'imprestato di $\text{L. } 300000$	6 125	"
Ammortamento di $\text{L. } 50$ edoli di detto e premi	5 700	"
Interessi di $\text{L. } 40000$ dell'imprestato di $\text{L. } 100000$	2 000	"
Quinta rata restituzioni di detto $\text{L. } 100000$	20 000	"
Interessi di $\text{L. } 26380$ residuo delle $\text{L. } 79120$	1 319	"
Quinta rata restituzioni delle dette $\text{L. } 79120$	13 190	"

Totale per 1864 L

97 134 "

Annata 1865.

Interessi su $\text{L. } 500,000$ Dell'impiegato di $\text{L. } 60000$	25 000	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 40$ edale di detto e premi	22 800	"
Interessi su $\text{L. } 117,500$ Dell'impiegato di $\text{L. } 300,000$	5 875	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 15$ edale di detto e premi	8 550	"
Interessi su $\text{L. } 20,000$ Dell'impiegato di $\text{L. } 100,000$	1 000	"
Spesa di utenza data a fondo rappresentativo di detto $\text{L. } 10000$	20 000	"
Interessi su $\text{L. } 13,190$ residuo delle $\text{L. } 79,120$	659	50
Spesa di utenza data a fondo rappresentativo di $\text{L. } 79,120$	13 190	"
Totale pel 1865 L.	97 074	50

Annata 1866.

Interessi su $\text{L. } 480,000$ dell'impiegato di $\text{L. } 60000$	24 000	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 40$ edale di detto e premi	22 800	"
Interessi su $\text{L. } 110,000$ Dell'impiegato di $\text{L. } 300000$	5 500	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 15$ edale di detto e premi	8 550	"
Totale pel 1866 L.	60 850	"

Annata 1867.

Interessi su $\text{L. } 460,000$ Dell'impiegato delle $\text{L. } 60000$	23 000	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 40$ edale di detto e premi	22 800	"
Interessi su $\text{L. } 107,500$ dell'impiegato di $\text{L. } 300,000$	5 125	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 15$ edale di detto e premi	5 700	"
Totale pel 1867. L.	56 625	"

Annata 1868.

Interessi su $\text{L. } 440,000$ Dell'impiegato delle $\text{L. } 600000$	22 000	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 50$ edale di detto e premi	28 500	"
Interessi su $\text{L. } 97,500$ Dell'impiegato di $\text{L. } 300$ mila	4 875	"
Ammortamento di $\text{N.}^{\circ} 20$ edale di detto e premi	11 400	"
Totale pel 1868. L.	66 775	"

Annata 1869.

Interessi su $\text{L. } 415,000$ dell'imprestato di $\text{L. } 600,000$	20,750	"
Ammortamento di $\text{M. } 50$ cedole di detto e premi	28,500	"
Interessi su $\text{L. } 87,500$ dell'imprestato di $\text{L. } 300,000$	4,375	"
Ammortamento di $\text{M. } 15$ cedole di detto e premi	8,550	"
Totale pel 1869	62,175	"

Annata 1870.

Interessi su $\text{L. } 390,000$ dell'imprestato delle $\text{L. } 600,000$	19,500	"
Ammortamento di $\text{M. } 50$ cedole di detto e premi	28,500	"
Interessi su $\text{L. } 80,000$ dell'imprestato di $\text{L. } 300,000$	4,000	"
Ammortamento di $\text{M. } 15$ cedole di detto e premi	8,550	"
Totale pel 1870	60,550	"

Annata 1871.

Interessi su $\text{L. } 367,000$ dell'imprestato delle $\text{L. } 600,000$	18,250	"
Ammortamento di $\text{M. } 50$ cedole di detto e premi	28,500	"
Interessi su $\text{L. } 72,500$ dell'imprestato di $\text{L. } 300,000$	3,625	"
Ammortamento di $\text{M. } 20$ cedole di detto e premi	11,100	"
Totale pel 1871	61,475	"

Annata 1872.

Interessi su $\text{L. } 340,000$ dell'imprestato di $\text{L. } 600,000$	17,000	"
Ammortamento di $\text{M. } 60$ cedole di detto e premi	34,200	"
Interessi su $\text{L. } 62,500$ dell'imprestato di $\text{L. } 300,000$	3,125	"
Ammortamento di $\text{M. } 15$ cedole di detto e premi	8,550	"
Totale pel 1872	62,875	"

Annata 1873.

Interessi su $\text{L. } 310000$ dell'imprestito delle $\text{L. } 600000$	15 500	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 60$ edole di detto e premi	34 200	"
Interessi su $\text{L. } 55000$ dell'imprestito di $\text{L. } 300000$	2 750	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 20$ edole di detto e premi	11 400	"
Totale per 1873	63 850	"

Annata 1874.

Interessi su $\text{L. } 280000$ dell'imprestito delle $\text{L. } 600000$	14 000	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 60$ edole di detto e premi	34 200	"
Interessi su $\text{L. } 45000$ dell'imprestito di $\text{L. } 300000$	2 250	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 18$ edole di detto e premi	5 700	"
Totale per 1874.	56 150	"

Annata 1875.

Interessi su $\text{L. } 270000$ dell'imprestito delle $\text{L. } 600000$	12 500	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 70$ edole di detto e premi	39 900	"
Interessi su $\text{L. } 40000$ dell'imprestito di $\text{L. } 300000$	2 000	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 15$ edole di detto e premi	8 550	"
Totale per 1875	62 950	"

Annata 1876.

Interessi su $\text{L. } 215000$ dell'imprestito di $\text{L. } 600000$	10 750	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 60$ edole di detto e premi	34 200	"
Interessi su $\text{L. } 32500$ dell'imprestito di $\text{L. } 300000$	1 625	"
Ammortizzazioni di $\text{M. } 10$ edole di detto e premi	5 700	"
Totale per 1876	52 275	"

Annata 1877.

Interessi su L. 185000 Dell'impiegato della L. 600000	L.	9 250	"
Ammortizamenti di A. 80 cedole di detto e premi		45 600	"
Interessi su L. 24,500 Dell'impiegato di L. 300000		1 375	"
Ammortizamenti di A. 11 cedole di detto e premi		8 550	"
Totale per 1877.		L.	64 775

Annata 1878.

Interessi su L. 145000 Dell'impiegato della L. 600000	L.	7 250	"
Ammortizamenti di A. 70 cedole di detto e premi		29 900	"
Interessi su L. 20000 dell'impiegato di L. 300000		1 000	"
Ammortizamenti di A. 10 cedole di detto e premi		5 700	"
Totale per 1878		L.	33 850

Annata 1879.

Interessi su L. 110000 Dell'impiegato di L. 600000	L.	5 500	"
Ammortizamenti di A. 80 cedole di detto e premi		45 600	"
Interessi su L. 15000 Dell'impiegato di L. 300000		750	"
Ammortizamenti di A. 10 cedole di detto e premi		5 700	"
Totale per 1879.		L.	57 550

Annata 1880.

Interessi su L. 70000 Dell'impiegato di L. 600000	L.	3 500	"
Ammortizamenti di A. 80 cedole di detto e premi		45 600	"
Interessi su L. 10000 Dell'impiegato di L. 300000		500	"
Ammortizamenti di A. 10 cedole di detto e premi		5 700	"
Totale per 1880		L.	55 300

Annata 1881.

Interessi su L. 30.000 Dell'impiegato delle L. 600.000 L.	1 500	"
Ammortamenti di L. 50 soldi di detto e premi	24 200	"
Interessi su L. 5000 Dell'impiegato di L. 300.000	250	"
Ammortamenti di L. 50 soldi di detto e premi	5 700	"
Totale per 1881 L.		41 650

Riepilogo delle somme a stannarsi annualmente

Annata 1858.	46 457	"
" 1859	69 257	"
" 1860	96 447	"
" 1861	94 037	50
" 1862	91 628	"
" 1863	97 768	50
" 1864	97 124	"
" 1865	97 074	50
" 1866	60 850	"
" 1867	56 625	"
" 1868	66 775	"
" 1869	62 175	"
" 1870	60 550	"
" 1871	61 775	"
" 1872	62 875	"
" 1873	63 850	"
" 1874	56 150	"
" 1875	62 950	"
" 1876	52 275	"
" 1877	64 775	"
" 1878	53 850	"
" 1879	57 550	"
" 1880	55 300	"
" 1881.	41 650	"
Totale generale L.	1.629.778	50

Lettera corso

Spiegazioni delle proposte contenute
nel progetto di Legge sulla cessione
allo Stato della ferrovia a cavalli
del Comune di Sampierdarena
e alla relativa relazione
che l'accompagna

Per meglio dimostrare la convenienza della proposizione fatta nella tornata 5. prossima passata Marzo della sessione allo Stato della strada Ferrata a cavalli di Sampierdarena si presentano i seguenti Documenti.

1.° Il certificato dei Signori Carri Braccio e Biglia, il primo Ingegnere Capo del Circondario di Genova, e l'altro capo Serrino della strada Ferrata constatante la liquidazione delle spese di costruzione della strada, le quali ammontano a
L. 1.079.140,= riparto col N. 1.

2.° Un piano rappresentante la detta strada e quella già propria dello Stato, colla giunzione delle medesime al loro scalo in

mare, e presso la stazione governativa in Campidarena seguita N. 2.
Dal primo titolo mentre risulta il costo della strada in £ 1.079.140. vedesi pure che la parte di strada comune tra il Governo ed il Municipio costa £ 580.340., per modo che detratta la metà a carico del Governo in £ 290.170 il costo reale della strada che trattasi di acquistare si è di £ 788.970., da pagarsi in rate annuali nel periodo di anni 24, come vedesi dall'unita tabella N. 4.

Ora primo ancora di dimostrare se il provento della strada corrisponda al suddetto fisco, conviene esaminare la località della strada come è sul detto piano descritta.

Dal medesimo vedesi:

Che lo scalo o salata in mare non è di superficie maggiore a metri quadrati 3500.

Che dal medesimo scalo **N** partono le due strade del Governo e del Comune descritte colle lettere **F G H** = **L M** le quali vengono

Di nuovo a congiungersi nel
punto X presso lo stabilimento
Ansaldo V.

Che a partire da questo punto
la strada per alla stazione di
Sampierdarena si è di proprietà
governativa, e la medesima per
entrare nella stazione deve col-
teggere i binari, che portano
allo stabilimento dei forni a
coke e quelli della strada
principale tra Sampierdarena
e Ansaldo.

Si hanno dunque comuni tra
le due strade lo scalo sul mare e
la galleria, ed un chilometro
circa di via tra lo stabilimento
Ansaldo e la stazione di
Sampierdarena; su questo
chilometro dovrebbero passare
i convogli del comune trainati
da cavalli, e quelli del Governo
che sono condotti da Locomotive:
questi convogli sono numerosis-
simi perchè, come vedesi dagli
orari stampati, oltre i quattro
per viaggiatori, che percorrono

giornalmente ne Due sensi tutta
la linea, se ne hanno ancora 8.
tra Livorno e Pontedecimo, ed altri
12 per merci: oltre a tutti questi
convogli si avranno ancora quelli
che passeranno dal nuovo scalo
di Sampierdarena.

Chiunque abbia anche leggerissima
pratica di un esercizio di una
strada ferrata vedrà facilmente
come Divrebbe angustiata ed anche
pericolosa l'esercizio di queste
Due strade di Sampierdarena
una del Governo e l'altra del
municipio, quando si
esercitassero dalle due Amministra-
zioni separatamente

Il primo e maggiore imbarazzo
si avrebbe nella comunicazione dello
scalo in mare, poiché, non
potendosi frangibilmente l'esercizio
a cavalli con quello con locomotive,
sarebbe necessario di dividere
tale scalo in due parti distinte
con muro o Heccionato, e
ristretto come è tale scalo,
quando venga Diviso non

potrà produrre quegli vantaggi
che se ne sperano dal pronto
scambio delle merci direttamente
tra il vagone ed il bastimento: gli
inconvenienti poi prodotti dalla
Divisione dello scalo torneranno a
maggior danno della Amministrazione
Governativa, perchè la medesima
~~de~~ dovrà necessariamente ricevere
sullo scalo molto maggior quantità
di merci che non il municipio.
Difatti al detto scalo si sbarcheranno
tutte le materie rivolte come i
carboni, i legnami, ferri, e
cotoni, e marmi diretti in
Piemonte od in Lombardia;
il quantitativo dei soli carboni
~~de~~ eccede nell'anno le 60/m 109272^{te}
Se l'esercizio dello scalo è affidato
ad una sola Amministrazione
potrà a vicenda servirsi di tutto lo
scalo per gli sbarchi, e sarà così
accelerata quest'operazione a
vantaggio del commercio.

Altri inconvenienti nell'esercizio
dell'amministrazione di queste
due stadi ferrate dal mare

alla stazione di S. R. D'Isena si incontreranno in questa medesima stazione; poiché i convogli del Municipio trainati da cavalli dovrebbero percorrere la strada dal punto X alla stazione dove sono a tutte'ore i convogli dell'Amministrazione trainati da locomotive.

A tutto ciò 'aggiungesi' che il Municipio pretende, che a tenore anche del capitolato annesso alla legge di concessione non può l'Amministrazione governativa percorrere la strada comune nella galleria e sullo scalo in mare con convogli trainati da locomotive, e che lo stesso Municipio possa percorrere la strada dal punto X alla stazione senza pagare alcun pedaggio per l'uso del binario d'accesso.

Veramente queste pretese non sembrano molto fondate; ma non si ignora che è conveniente massima per il Governo lo scansare le liti.

Le osservazioni sin qui fatte
pericolano della somma convenienza
per il Governo di avere la
libera disposizione della strada
del Municipio e di incorporarla
alla sua, tale convenienza si
farà maggiore se viene ad
eseguirsi, come si spera, l'ultimo
progetto del Dok nel porto di Genova
per le cui costruzioni stanno
trattando tra una società ed il
Governo, mentre la principale via
di comunicazione fra il Dok
e la strada ferrata governativa
sarebbe appunto per mezzo della
via che dalla stazione di S. Ambro-
gio d'Arena conduce alla galleria
e scalo, e che costeggiando la spiaggia
dallo scalo alla calata di S.
Parraro arriverebbe al nuovo Dok
come vedesi dal detto piano.
Questo è l'unico via di
arrivare facilmente con
convogli trainati da locomotive
con insensibili pendenze dalla
nostra ferrata al mare o per
il nuovo Dok, la di cui

costruzione e di tanto interesse per
il Commercio; avere che in oggi
si deve percorrere per levare le merci
provenienti dal mare la via detta
di Caricamento, dal punto C del piano
sino alla detta piazza, via quanto
difficilissima e pericolosa per
le rampe del 15 p. 100, e per le
ristrette curve del raggio di
metri 100 a 110, per cui le
comunicazioni tra la Piazza
di Caricamento e la Stazione,
in Genova, sono stentate e
~~pericolose~~ costose.

Sul tracciato della detta via
di accese al Doh si era formato
il primo progetto d'entrata
in Genova colla via ferrata,
progetto che per male suggerate
circostanze non si potè eseguire,
motivo per cui oggi si ha
la differenza di livello tra la
Stazione di Genova ed il porto
franco di 18 metri.

L'utilità e la necessità di
facilitare le comunicazioni
tra la via ferrata ed il mare

o col nuovo Doki od anche col porto franco non ha bisogno di dimostrazione; ha si così un nuovo e maggior motivo dell'acquisto della strada del Municipio Di Sampierdarena, il quale potrebbe certamente impedire a che il Governo stabilisca nella galleria e sullo scalo un servizio non contemplato nei patti stipulati colla concessione succitata dove è fatta facoltà al Governo di transitare nella galleria e sullo scalo, per le comunicazioni che potrebbero avervi sullo scalo medesimo e non col nuovo Doki o col resto del porto.

Ma se le osservazioni fin qui fatte dimostrano evidentemente essere pel miglior servizio della strada ferrata conveniente il proposto contratto, non è men vero che il medesimo non è finanziariamente dannoso al Governo, essendo facile il dimostrare come il prodotto della strada ferrata del municipio darà un provento corrispondente

ed all'intirpese del pignu-pattuito
essufficiente adammortizzare il
capitale in meno di 30 anni.
A questo riguardo vuolsi pri-
mieramente ritenere -

Che dovendo il Governo rimborsare
al Municipio la metà delle spese
di costruzione dello scalo in mare
e della galleria, quali spese constano
dal detto certificato in £ 580340, il
costo reale della strada del Munic-
cipio si ridurre a £ 788.970.

Che inoltre questa somma dovrebbe
pagarsi coi relativi interessi in 24
rate, la maggiore delle quali
arriva a £ 97.768.50 come vedesi
dall'unito tabello, ^{att. 13.} per modo che
non tratterebbersi di incontrare un
obbligo troppo gravoso ai futuri
bisogni dello stato.

Venendo ora alla dimostrazione dei
proventi della strada del municipio,
conviene in prima premettere
quanto in oggi succede nei
trasporti delle merci dal Porto
di Genova ai Magarreni di
Sampierdarena, ed alla stazione

Di Sampierdarena e viceversa.
Non essendo tuttavia fattibile
di sbarcare nel porto di Genova
direttamente le merci dai
Partimenti ancorati nel Porto
sui vagoni, sono le medesime
poste in piccole barche nomi-
nate chiatte, le quali condotte
presso uno dei Lommi di sbarco
sono quindi da appositi facchini,
le merci caricate sui vagoni
sulla piazza di Caricamento
quando trattasi di spedizioni
per strada ferrata, o sui
carri ordinari; quando trattasi
di spedizioni per S. Piv d'Arena
o per altri luoghi per cui
vada con carri ordinari;
quando il mare e' calmo le
spedizioni dal Porto a S. Piv
d'Arena si fanno anche diretta-
mente sempre però colle chiatte
dal Porto alla spiaggia del detto
Municipio.

Ora le spese dello sbarco, carico
sui vagoni e trasporto fino
alla stazione di Sampierdarena

come dall'unito ed ai magazzini sia per via
H. L. ferrata che coi carri ordinari, o
L. P. S. Arona, e ordinato delle colle chiate in mare, quando
Camera di Commercio di Genova questo e tranquillo e' meglio che
che posto un tale prezzo di L. 4. per ogni Tomo¹⁷₁₂
L'Amministrazione delle
strade ferrate nel 1856 e 1857
avendo appaltato lo scarico dei
cartoni, e delle ferramenta ed il
carico delle dette materie sui
vagoni sulla piazza di
Caricamento ottiene il prezzo
nell'anno 1856 di L. 2, 80
nell' " 1857 di " 2 29. —
per ogni Connellata, cui aggiun-
gendo L. 2, 60 tassa media di
trasporto da Genova a Sampierdena,
si ha in media la spesa nei due
anni di L. 5, 40 per Connellata.
Cio' posto vedesi che la tassa di
L. 2, 60 per Connellata, che nei
calcoli sul prodotto della strada
unite alla proposizione fatta
nella Cornata 5. Marzo come
base della tariffa da adottarsi
per l'esercizio della strada non e'
eccezionale, mentre una tale

Cariffa presenterebbe l'economia
della metà circa sui prezzi attuali;
ma il maggior vantaggio
sul nuovo scalo si avrà dall'
economia del tempo, che si
deve risparmiare nelle spedizioni,
mentre se in oggi non si
arriva a sbarcare nel porto
di Genova più di 80. Connellate
al giorno di carbone da
ogni bastimento, quando questo
sia portato del vapore e
servito da un meccanismo
si potranno sbarcare ben
300 Connellate per ogni giorno.
Quindi vederi che tutte le
merci destinate ai magazzini
di Sampierdarena avranno
tutta la convenienza di pre-
ferire la nuova via del
Municipio si per l'intro-
duzione, come per l'esportazione,
perché la medesima via è
più pronta e più spedita,
e meno soggetta ad avarie di
quanto nou lo siano quelle
per le quali praticate;

Vedesi pure che per il nuovo
secolo verranno anche di preferenza
molte merci destinate al Piemonte
per essere trasportate sulla strada
Governativa.

Ma quale sarà la quantità
delle merci sulla strada del
Municipio?

Nei succitati calcoli se ne
contano 58/m tonnellate per
ogni anno, ed è tale quantità
Desunta dai quadri del mo-
vimento nei magazzini di
G. P. D' Arena presentati
dal Municipio colla domanda
per la concessione della strada
ottenuta colla legge del 23
Maggio 1851.

Confrontando ora i detti
quadri con altri Desunti dalla
P.^a Gabella del 27. marzo
1858 nei quali trovansi
indicate per gli anni 1852
al 1857 le merci provenienti
da quei magazzini o dirette
ai medesimi e con altro
del movimento delle merci

nella stazione di Sampere
D'Arena negli anni 1854. 1855.
1856. 1857. Si deduce che il
movimento del municipio
presunto si è verificato.

Vedeſi Difatti dal detto quadro
che il movimento delle
merci nella stazione di
Sampierdarena fu per
ogni anno in media di
Connellate 587m circa
compresi i sali;

~~che se nel citato quadro~~
Delle Gabelle trovansi sola-
mente Connellate in media 287m
circa negli anni suddetti si
è perche quivi sono registrati
solumente gli olii esportati
e non nostrali, non trovansi
poi ne' il Guano ne i colori,
e tanto meno i carboni
perche non soggette a
Dogana; e non harvi
motivo di credere che sia
questo movimento per
diminuirsi, dovendo anzi
crescere, come avviene

sempre la' dove si
aumentano le facilità
di pronta ed economica
comunicazione.

Non deve aspettarsi di
vedere disertati i magazzini
di Sampierdarena
colla costruzione del nuovo
Dota; perchè le merci
solite a depositarsi in
Sampierdarena non
andranno intanto al
Dota o per la speciale qualità
delle medesime merci come
son gli olii, i vini e gli
spiriti, o per il loro poco
valore come sono i
carboni, i feni greggi,
i legnami, il grano,
e simili.

Difatti quanto agli
olii vogliono depositi
speciali, dove il
negoziente abbia tutto
l'aggio per le mani =
potazioni o per miscugli
che questo genere richiede.

il deposito attonde degli olii dura
lungo tempo; perchè i negozianti
si raccolgono alla spicciolata
dai coltivatori di olive per
fame le spedizioni: ma
in un Dok non è fattibile e
non conveniente un tale
deposito anche perchè, per
quanto modico possa
essere la tariffa del nuovo
Dok, non potrà mai metterli
in concorrenza coi magazzini
di Sampierdarena già
costituiti ed avviati a tale
commercio: lo stesso dicasi
delle sementi olive, le quali
si usano in Sampierdarena
estraendone dell'olio: lo stesso
avverrà ancora dei vini e
degli spiriti, mentre i Nego-
zianti di Sampierdarena
in tale genere, provvisti come
sono di magazzini per vini,
non andranno a ricorrev al Dok.
Quanto agli ^{altri} generi di poco
valore come i carboni, il
Guano non potendo sopportare

un diritto di deposito di
qualche considerazione non
andremo certamente al Sov.
massime il quale, genere
questo che tiene separato dagli
altri e per cui esistono già
in Campion d'Orne ampi
ed appositi magazzini.

Inoltre ad alimentare la strada
contribuiranno ancora le
varie fabbriche industriali, come
sono tre grandi stabilimenti
metallurgici, le fabbriche di
sapone ed i molini ad
Americana, il cui movimento
di questi ultimi
ascende a 3 m. Connessate per
anno

Posto adunque il movimento
probabile sulla strada del
Municipio nella quota sin
qui verificata si avrà
un prodotto sufficiente e
per le spese di esercizio e per
l'ammortizzazione del capitale
per anni 24 come è dimo-
strato nell'unità Cabella.

Non deve temere che

L'Amministrazione delle strade
ferrate colle stabilimenti d'un
servizio a cavalli abbia ad
incontrare spese più forti
di quelle provviste.

Senza entrare nella questione
se l'Amministrazione debba
o non esercitare le strade ferrate,
e farsi come taluni dicono
industriali, e' manifesto che
avendo già la stessa Ammini-
strazione l'esercizio di tutta
la strada potrà egualmente
esercitare quella in questione,
la quale in sostanza non è
che un annesso e una dipendenza
della strada principale e
l'esercizio a cavalli non darà
maggiore impegno quanto non
lo dia quello tanti altri dettagli
industriali dell'esercizio della
strada ferrata.

Altrove sarà ben facile
all'Amministrazione di trovare
chi si incarichi di fornirgli i
cavalli, mediante un prezzo
fisso per giornata e per cavallo

assunzione ogni rischio.
Ma qui potrebbe esservi che,
se il servizio a cavalli fatto dal
Municipio deve imbarcare
quello dell'Amministrazione
eseguito con locomotive, ne
succederanno gli stessi inconve-
nienti, come qualora l'Admini-
strazione eserciti a spalla
la detta strada a cavalli.

A quest'osservazione
sarebbe facilissimo il rispondere
che ridotto l'esercizio della
strada tendente al mare
in una sola Amministrazione
sarà agevole per la medesima
la evitare ogni inconveniente,
che potrebbe succedere per
l'incontro dei cavalli colle
locomotive.

Altri dubbi propongono elevarsi
sulla parificazione di tariffe
per i magazzini del Municipio
e quelli del Governo pattuita
all'articolo 5.° della legge.
Ma tale condizione non
avere alcun pregiudizio al

Governo restando agli
arbitri della Carica, ed era
per altra parte giusto di
assicurare ai magazzini
del Municipio per cui fu
la strada costruita quell'
sviamento che ora godono.

Inoltre due soltanto sono i
magazzini di proprietà
governativa, uno cioè in
riva al mare e presso
alla strada del Municipio,
l'altro di recente costruzione
nella stazione di San Pier
d'Arena, e questo costeggia
la detta strada del Governo.

Nel primo di questi ma-
gazzini si fa il deposito
dei sali, né sarebbe fattibile
di destinarlo ad altri usi
e per la sua particolare
interna costruzione, e
per essere le mura —
impregnate di salume.

Il secondo dei detti magaz-
zini è destinato al deposito
dei Cabocchi, ed una

menoma parte soltanto potrà
affittarsi ai privati, se però
l'Amministrazione delle Gabelle
non verrà fra poco ad occupare
tutto il magazzino suddetto stante
il notevole aumento dello
esercizio dei Tabacchi.

Non c'è dunque a temersi
danno alcuno nei magazzini
del Governo dalla succitata
condizione.

Ma se non ostante le sopra
fatte osservazioni qualche
dubbio restasse ancora sulla
convenienza per il Governo
della proposta convenzione
pare che si sia ogni dubbio
eliminato dalla deliberazione
del Municipio del 29 Marzo
qui unita sotto N.º 5.

Con quest'atto il Comune
propone per base la necessità
di esercitare la strada con
una sola Amministrazione
fa tre distinte proposizioni
per ottenere Egli stesso
tale esercizio, e quando

venissero ad approvare la
proposta cessione si offre
di garantire il reddito
da lui dichiarato
come sufficiente al
rimborso del prezzo
nel termine indicato
nell'unità Cabela.

Coll'approvazione della
convenzione si è pure
proposta la spesa nuova
di L. 250000 per la
costruzione di una
piccola tettoia e per
la provvista di quaranta
vagoni. Siccome non
è possibile fare questa
provvista nel corso
dell'anno, non si avrebbe
difficoltà di ripartire la
detta spesa metà in
aumento al Bilancio
1858 e metà in quello 1859.

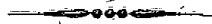
Amo

Il documento ai quali si riferisce la presente
relazione, ed altri relativi al progetto, che non
sono stati occupati, furono depositati nella
segreteria della camera —

Relati

N° 55-A

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE



**CESSIONE ALLO STATO DELLA FERROVIA A CAVALLI
DI SAN PIER D'ARENA**

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

BELLI, RORÀ, MATHIS, COTTA RAMUSINO,
GUGLIANETTI, BRUNET, CAVALLI.

sul progetto di legge presentato dal ministro delle Finanze

nella tornata del 5 marzo 1858

Cessione allo Stato della ferrovia a cavalli di San Pier d'Arena.

Tornata del 7 maggio 1858.

SIGNORI,

Il progetto di legge presentato dal signor ministro delle finanze per la cessione allo Stato della ferrovia a cavalli di San Pier d'Arena sollevò l'opposizione in quasi tutti gli uffici, sebbene con diversa misura, e in massima furono quasi concordi nel dare l'istruzione ai rispettivi commissari di respingere la legge, se non risultasse chiara la convenienza anche finanziaria nella mira di non voler più oltre gravare l'erario dello Stato, già troppo oberato.

Quindi la vostra Commissione, dopo di avere esaminato i documenti che le furono dapprima forniti, affine di farsi una precisa idea dello stato di siffatta strada e dell'importanza sua locale, e relativamente ai futuri progetti del Governo, accettò l'invito del signor ministro dei lavori pubblici di recarsi sul luogo per verificare ogni cosa; ciò che fece nella domenica 28 marzo p. p.

In seguito alla prefata visita, tanto il signor ministro dei lavori pubblici quanto il sindaco del municipio di San Pier d'Arena si riservarono di presentare nuovi documenti e proposte, come in fatti presentarono e qui in seguito si producono in un colla topografia locale, per cui la Commissione

(53-A)

vostra poté formarsi un più favorevole concetto del propostoci progetto di legge, che dapprima invero non si era potuto fare.

Quindi la presente relazione si aggirerà su i due quesiti principali:

1° Quale sia la convenienza particolare dello Stato e generale del commercio rapporto all'esercizio di quel tronco di strada di tre chilometri e rapporto ai progetti ulteriori del Governo;

2° Dimostrata la convenienza amministrativa e commerciale della riunione di detto tronco di ferrovia a quello principale in possesso dello Stato, esaminare quale sarà per essere l'aggravio che ne verrà al bilancio annuo.

A maggiore intelligenza dei prefati quesiti occorre premettere alcuni cenni delle località designate sulla topografia qui annessa.

Colla legge 23 maggio 1854 fu concesso al comune di San Pier d'Arena di costruire ed esercire una strada ferrata, in parte a doppio binario, di cui uno per lo Stato, mediante rimborso della metà della spesa; questo da esercitarsi con locomotive e quello del Comune a cavalli, che mettesse in comunicazione diretta il suo abitato col porto di Genova, a poco presso con piano conforme al primitivo progetto della via ferrata dello Stato.

L'amministrazione di questo comune, quantunque abbia incontrate delle difficoltà a procurarsi il capitale occorrente, sta per compiere, se non ha già compiuto al di d'oggi, il suo assunto. Costrusse presso la Quarantena uno scalo o calata in mare di 5500 metri superficiali, con una fronte atta all'approdo limitata a metri 50 per un sol grosso bastimento e per altri di minor grandezza ai lati. Le acque sono ivi le più profonde di tutto il porto, e quindi per la prima volta bastimenti che pescano da 6 a 7 metri, come le fregate da 44 a 60 cannoni, potranno abbordare in tempo di calma uno scalo nel porto di Genova, dove pertanto potranno le merci venir scaricate o caricate dai legni sui vagoni, e viceversa, più direttamente, celeremente e con spesa non maggiore di quella degli altri porti più favorevoli del Mediterraneo.

Dal medesimo scalo N partono le due strade del Governo e del comune di San Pier d'Arena, designate rispettivamente colle lettere F G H e L M, le quali, dopo sottopassato in galleria il colle di San Benigno, si dirigono l'una nella via principale dell'abitato, l'altra per la via detta della *Costia*, e si ricongiungono poscia nel punto X presso lo stabilimento Ansaldo in V.

A partire da questo punto e fino alla stazione di San Pier d'Arena questa via ferrata è dello Stato; costeggia i binari che recano allo stabilimento dei forni a coke, nonchè quelli della strada ferrata principale tra San Pier d'Arena e Busalla.

Si hanno dunque comuni tra lo Stato e il Municipio lo scalo sul mare, la galleria ed un chilometro circa di via fra lo stabilimento Ansaldo e la stazione di San Pier d'Arena.

Prendendo ora ad esame il primo quesito, sul detto chilometro di via ferrata ad un sol binario per l'angustia del sito dovrebbero passare i convogli del comune trainati da cavalli, e quelli dello Stato da locomotive, cosa già gravissima a praticarsi, per non dire impossibile; ma che diverrebbe di un imbarazzo inestricabile, se si lasciassero giungere i convogli a cavalli nella stazione, dove è già grande il movimento dei convogli che arrivano e partono; e che verrà non poco accresciuto ancora dall'apertura, col mezzo del binario dello Stato, del nuovo scalo al porto.

Maggior imbarazzo ancora avverrebbe nella comunione di questo nuovo scalo per la sua ristrettezza attuale, né la vostra Commissione, dopo di aver visitate le località, può dubitare della somma sconvenienza di dividere con muri lo scalo e la galleria, quantunque ciò non si possa dire assolutamente impossibile, nonchè della sconvenienza di dividere l'esercizio fra due amministrazioni di un tratto sì angustiato e breve di tre soli chilometri di strada ferrata; notando inoltre che, per recare i sali di privativa demaniale ai magazzini dello Stato, occorre percorrere il binario di pertinenza del comune.

Aggiungesi che il comune medesimo pretende che, a termini anche del capitolato annesso alla legge di concessione, non potrebbe l'amministrazione dello Stato percorrere la strada di comunione, né la galleria, né lo scalo al mare con convogli trainati da locomotive, e che lo stesso comune possa percorrere la strada dal punto X alla stazione senza pagare alcun pedaggio per l'uso del binario d'accesso; le quali pretese, sebbene creda l'amministrazione non molto fondate, potrebbero non parer tali portate avanti ai tribunali.

Gli accennati impacci reciproci, se si mantenesse diviso l'esercizio, ridonderebbero poi anche a danno generale del commercio per i ritardi inevitabili dei convogli provenienti dagli orari da convenirsi tra due amministrazioni per la perdita di tempo che pure avverrebbe dallo alternato uso dello scalo, e per la conseguente diminuzione della quantità di merci che potrebbero allora transitare per esso; al quale, per il minor costo e più facile sbarco ed imbarco anche direttamente dai più grossi legni sui vagoni, si accrescerebbe evidentemente il concorso del commercio, ma pur anche diverrebbe l'unico transito dei carboni dello Stato e di ogni altra merce sciolta e di minor valore.

Queste considerazioni indussero facilmente la Commissione vostra ad ammettere la riunione dell'esercizio nella stessa amministrazione.

Procedendo quindi all'esame degli ulteriori progetti del Governo, videro già i vostri commissari realizzato in gran parte il prolungamento della spianata lungo la costa del porto, colla quale si viene ad acquistare uno spazio superiore a quello posseduto nel vecchio porto. La linea punteggiata sulla topografia indica lungo la costa medesima tutto il prolungamento che si vuol dare alla via ferrata a locomotive, che suc-

(35-A)

cessivamente l'amministrazione si propone diramare da entro la stessa galleria, affine di poter superare la risvolta senza l'impaccio delle piattaforme e con raggio sufficientemente grande, affine di così condurla lungo tutto il porto fino al golfo di Santa Limbania, ove è riconosciuta essere maggiore la convenienza di erigere i docks. Con questo progetto, sarebbero evitate, per arrivare ai docks, le forti pendenze e la gravissima differenza di livello di undici metri ora esistente tra la stazione di Genova e la piazza Caricamento, e si avrebbe campo a far tante calate o scali che in avvenire potessero abbisognare e a condurvi i vagoni col vapore sulle calate stesse, a gran vantaggio del commercio: e tutto ciò nota la vostra Commissione, senza che più occorra per i bisogni del commercio occupare la darsena.

Il signor ministro dei lavori pubblici afferma, nella sua nota suppletiva, la necessità di facilitare le comunicazioni tra la via ferrata ed il mare e coi nuovi docks ed anche col porto franco; le quali cose, dice, non hanno bisogno di dimostrazione, e che facilmente si conseguirebbero coll'acquisto della via ferrata dal municipio di San Pier d'Arena, il quale potrebbe certamente impedire a che l'amministrazione dello Stato stabilisca nella galleria e nello scalo un servizio non contemplato nei patti stipulati.

Le prefate gravi considerazioni tolsero ogni dubbio alla vostra Commissione sulla convenienza per lo Stato di fare acquisto dal comune di San Pier d'Arena della via ferrata che le venne concessa, al quale oggetto si erano provvidamente fatte nella concessione stessa le opportune riserve. Ma non è neanche il caso di valersi delle riserve medesime, posciachè quell'amministrazione comunale, non meno avveduta di quella governativa sugli imbarazzi che ne deriverebbero dalla separazione dell'esercizio, e ad essa soprattutto, si affrettò di proporre alla deliberazione del proprio Consiglio comunale (come infatti deliberò in seduta del 20 marzo scorso) di sottoporre al Parlamento le quattro distinte proposte inserite in fin del verbale stato stampato e distribuito, delle quali proposte la seconda è conforme appunto alla conclusione medesima (1).

(1) *Primo.* « Il Governo ceda al comune la sua partecipazione nella ferrovia di cui si tratta. Il comune non solo restituirà le già avute Ln. 150,000, e le altre spese, ma si incarica anche di trasportare i generi di privativa e di spettanza del Governo, con un quindici per cento meno della tariffa dei privati, ed inoltre riserva allo Stato il diritto del riscatto dell'intera ferrovia sulle basi della convenzione 10 febbraio p. p., e ciò senza pregiudizio degli altri diritti che gli competono in virtù della legge 25 maggio 1854.

« *Secondo.* Mantenedosi l'ora detta convenzione 10 febbraio p. p., e riunendosi nel Governo l'intera ferrovia, il comune garantisce che il prodotto netto che darà la stessa nel periodo degli anni prescritti per l'ammortizzazione delle cedole, sarà sufficiente non solo pel pagamento degli annui interessi e premii, che per l'ammortizzazione della spesa capi-

Rimane ad esaminare se avvi urgenza ed opportunità di fare questo acquisto nello stato attuale delle finanze, e quale sarà per essere l'aggravio che tale acquisto recherà al bilancio annuo, oggetto del secondo propositoci quesito.

La vostra Commissione non ne pose in dubbio l'urgenza, posto che l'esercizio della via ferrata, di cui è caso, debba essere fatto non già da due amministrazioni, ma da una sola; e posto che questa via è ultimata, occorre che sia decisa la sorte del propositoci progetto di legge, affinchè possa l'amministrazione, a cui spetterà, provvedere il materiale d'esercizio. Se avvi poi dubbio sull'opportunità, si è soltanto dal lato finanziario, ma da questo lato vi sarà l'opportunità tuttavolta che risulti probabile l'accrescimento del valore di detta via ferrata, e tanto più se dal seguente esame delle spese e dei proventi ne risultasse il loro pareggio, posto che siano desunti dai calcoli fatti sul solo commercio degli scorsi anni tra il porto di Genova e San Pier d'Arena; e avvegnachè, aperto che sia l'esercizio della nuova via, l'accrescimento del commercio che ne avverrà sarà per produrre un reale beneficio.

Il movimento del commercio predetto viene esposto nella tabella C, fornito dalla direzione generale dei lavori pubblici per gli anni 1854-1855-1856-1857, dal quale risulta ascendere detto movimento in media a tonnellate 57000 annue di merci, il trasporto delle quali importò lire 4, 05 per ogni tonnellata, siccome consta dal certificato B del sindaco di San Pier d'Arena, vidimato dalla Camera di commercio di Genova.

A questa cifra di tonnellate occorre aggiugnere il movimento dei sali di privativa demaniale, che per essere recati ai magazzini dello Stato in San Pier d'Arena occorre percorrano il binario ora di spettanza del comune. Questa cifra ci è fornita

tale incontrata sia dallo Stato che dal comune, per modo che l'acquisto di detta strada deve, dopo detto termine, rivenire gratis allo Stato.

« Terzo. Lasci il Governo l'uso dell'intera ferrovia al comune per anni trenta, e dopo questo termine sarà devoluta a favore dello Stato tutta la strada come se fossero decorsi i novantanove anni della concessione.

« Quarto. Spetterà allo Stato l'esercizio dell'intera ferrovia e così non solo della linea propria che di quella del comune, con che venga a quest'ultimo corrisposta una parte aliquota dei prodotti dell'intera ferrovia, e così di tutte le merci transittanti per la galleria comune.

« Detta parte, prelevate le spese di esercizio e manutenzione ordinaria, verrà regolata dividendo il prodotto netto fra lo Stato ed il comune, in ragione del costo della rispettiva linea.

« In ultimo il Consiglio dà ampia facoltà a detta Commissione, creata l'11 aprile p. p., di trattare e stipulare, occorrendo, qualunque convenzione, sia per la cauzione che per le altre proposte, e ciò in tutti quei modi e patti che essa meglio crederà, dichiarando che avrà per valido e fermo quanto verrà dalla stessa convenuto ed operato.

« Mandando, ecc. »

(38-A)

dallo stesso certificato C, appoggiato da una nota del ministro delle finanze per gli stessi anni, in tonnellate 22376 annue; sicchè in totale si può ritenere ascenda a 60000 la somma minima delle tonnellate di merci che percorreranno il binario del comune di San Pier d'Arena; movimento questo che il signor ministro dei lavori pubblici dice si accrescerà senza che possa mai scapitare per l'apertura dei docks, componendosi di merci che non avranno nessuna convenienza di soffermarsi nei docks medesimi. La spesa loro di trasporto, o per meglio dire, la tariffa, che l'amministrazione si propone di adottare, non sarà minore di lire 2, 60 per tonnellata, come risulta dai particolarissimi calcoli dell'ingegnere capo-servizio, F. Biglia, per il trasporto dal mare alla stazione; e di L. 2, 70 ai depositi di San Pier d'Arena, compreso la loro riesportazione alla stazione; e viceversa, tariffa che l'ingegnere Grandis vorrebbe accrescere.

Questa tariffa sarebbe così minore di lire 1, 50 della spesa suddetta in lire 4, ch'ora importa in media il trasporto stesso per mare in tempo tranquillo e con i carri per terra, e sarebbe di lire 2, 50 minore dell'importo delle stesse merci, quando transitassero per l'attuale via ferrata dello Stato. Né verrebbe perciò a scapitare l'introito di detta via ferrata dello Stato, fatta a traverso la città di Genova con tanto dispendio, poichè, a cagione delle già accennate forti pendenze, la spesa effettiva d'esercizio fino a San Pier d'Arena pareggia e talvolta supera le tariffe stabilite, sebbene relativamente già gravose, per cui dovette l'amministrazione per il detto tronco rinunciare ad ogni beneficio, ed avrà anzi un beneficio dall'apertura del nuovo scalo per la via ferrata di San Pier d'Arena, appunto perchè le merci più grossolane, pesanti e sciolte troveranno la loro convenienza d'avviarsi a quel nuovo scalo, siccome sono i carboni, i legnami, i ferri, i cotonei, i marmi diretti in Piemonte ed oltre, di cui il quantitativo dei soli carboni eccede nell'anno le 60000 tonnellate.

Invero i precitati calcoli del signor ingegnere Biglia sono alquanto invalidati in una nota del signor ingegnere Grandis; ma le eccezioni che questi fece e che si rapportano al movimento commerciale furono dileguati dai documenti di poi stati forniti.

Quanto all'estimo del numero dei cavalli occorrenti, fatto dietro la forza di trazione dei medesimi, supposto di 114 chilogrammi dal signor ingegnere Biglia, e ridotto dal signor ingegnere Grandis da 70 ad 80, vorrebbe essere ridotta ancora fino alla metà circa per convenire ai cavalli dei carrettieri; ma siccome l'estimo dello spazio giornalmente percorso, fatto dal signor ingegnere Biglia, sarebbe inferiore della metà di quello che abitualmente percorrono in una giornata i carrettieri, quantunque su strade men bene intrattenute di quelle del caso presente, così il risultato del calcolo in questione tornerà lo stesso, cioè a 12 cavalli.

Quanto all'aumento proposto dal signor Grandis delle tariffe calcolate dal signor Biglia per lo scopo del nostro calcolo, non

converterà tenerne conto; cosicchè l'ammontare dell'entrata brutta annua della via ferrata del comune di San Pier d'Arena, come dianzi stabilita, sarà di 2,70 per ognuna delle 6000 tonnellate, cioè fa lire 162,000.

Da questa somma occorre dedurre le spese che sarà per incontrare lo Stato col proposto acquisto. In primo luogo havvi quella del rilievo degli impegni finanziari assunti dal comune di San Pier d'Arena, secondo il proposto progetto di legge, in corrispettivo delle opere da esso eseguite e dell'uso del suolo della via pubblica, ivi comprese le 140,170 lire ancor dovute per saldo del concorso dello Stato a mente della legge di concessione.

La tabella A, unita al progetto di legge n. 5 della serie, indica partitamente l'ammontare annuo di detto rilievo, come ora ci viene proposto, ripartito in ventiquattro anni, la cui metà degli annui assegni risulta di lire 67,907,44. Questa tabella deve pertanto sostituirsi a quella dapprima unita al progetto di legge del Ministero. A questa somma resta da aggiungersi quella annua per far fronte alle spese di esercizio e di manutenzione del binario da acquistarsi.

Il totale predetto è indicato nel dispaccio del signor ministro dei lavori pubblici del 6 maggio corrente in lire 112,496. In esso dispaccio, dopo di avere osservato come nell'allegato H del rapporto dell'ingegnere Biglia si calcolassero vagoni 50 per l'esercizio cumulativo dei due binari delle vie ferrate dal mare alla stazione di San Pier d'Arena, si fa notare che nello stesso allegato H per il movimento delle 198 tonnellate sul solo binario del comune dal mare ai magazzini, e da questi alla stazione, bastassero 18 vagoni e tre viaggi al giorno. Infatti, posto il movimento annuo di 60000 tonnellate, divise per 300 giorni di lavoro nell'anno, ci darebbero 200 tonnellate al giorno per detto movimento dal mare ai magazzini; altrettanto movimento avendo necessariamente luogo fra i magazzini stessi e la stazione, il totale movimento ascenderà a 400 tonnellate, il quale, diviso in tre viaggi al giorno, a ragione di $7 \frac{1}{3}$ tonnellate circa per vagone, importerebbe appunto l'impiego dei suddetti 18 vagoni; quindi, posta anche una minor carica per vagone, potendosi fare ben più di tre viaggi al giorno, si deve ritenere esagerato anzichè mancante il calcolo della spesa per i vagoni, riducendoli a 25; la metà di quanto importa il servizio cumulativo, calcolato nell'allegato H del rapporto dell'ingegnere Biglia.

Occorre aggiungere l'interesse del capitale dei meccanismi e la spesa del loro rinnovamento, ma per le ragioni stesse ambe queste partite vogliono essere ridotte pur anche alla metà di quelle riferite nell'allegato I dello stesso rapporto. Così pure la successiva ivi indicata spesa dei 30 centesimi per tonnellata per carico e scarico dei 33 vagoni al giorno è da aggiungersi solo per metà alla pari somma susseguente, questa per intero attribuita al servizio dei pianerottoli del binario di San Pier d'Arena.

(35-A)

Nel calcolo precitato fu ommissa la spesa del meccanismo e del suo rinnovamento, ma fu in compenso attribuita l'intera prima parte a vece della metà della spesa di facchinaggio, per cui il risultato del seguente riepilogo poco ne differisce:

1° Per la trazione secondo l'allegato C del rapporto del signor ingegnere Biglia	L. 19,335 20
2° Manutenzione, allegato G	7,228 80
3° La metà dell'articolo, materiale mobile, allegato H	15,112
4° Interessi al 6 per 100 del capitale L. 216,000 per meccanismi e loro rinnovamento, tolte dall'allegato I, la metà delle due partite	11,880
5° Spese di facchinaggio a 45 centesimi per ognuna delle 60000 tonnellate	27,000
6° Annualità media anzidetta	67,907 44
	<hr/>
	Totale L. 146,435 44

Deducendo questa spesa totale annua da sopportarsi dallo Stato, in conseguenza del proposto acquisto, dal preventivo anzi dedotto, nell'ipotesi che il commercio rimanga stazionario pendente tutti i 24 anni occorrenti all'ammortizzazione, malgrado i rilevanti vantaggi che l'apertura del nuovo scalo e la strada ferrata gli porgeranno, cionullameno si avrebbe ancora un leggero beneficio di lire 13 mila circa.

Quantunque alla vostra Commissione paiano fondati i prefati calcoli, non solo per maggior sicurezza dessa abbandona la lusinga di questo leggero beneficio, ma, per maggiore guarentigia a che il pareggio almeno tra le entrate e le spese si ottenga, fa notare che è sempre in facoltà del Governo di fissare le tariffe dei trasporti; che quindi, pur volendo tenersi al disotto delle lire quattro per tonnellata, costo per il trasporto stesso con gli attuali mezzi, ha ancora in ogni caso un'ampia latitudine per accrescere quella di lire 2, 70 presupposta.

A fronte del suddetto sì favorevole risultato, dell'aumento del beneficio coll'accrescere più che probabile del commercio, e dei più importanti vantaggi che deriveranno allo Stato ed al commercio tutto dal prolungamento di detta via ferrata lungo il porto e per arrivare ai docks, i vostri commissari vi propongono l'approvazione del proposto acquisto, tanto più che non sarà per arrecare alcun reale onere alle finanze dello Stato, e ciononpertanto riescirà pure vantaggioso al comune di San Pier d'Arena, il quale verrebbe così esonerato dai gravi impegni finanziari assuntisi, con ben meritata lode dei suoi benemeriti amministratori, che seppero così bene apprezzarli ed ebbero il coraggio in questi tempi critici di assumerne la morale responsabilità, e raggiunsero il loro scopo, quello di realizzare la tanto desiderata via ferrata senza aggravio dei loro concittadini.

Passando ora all'esame degli articoli della legge, i vostri commissari, dopo di aver riconosciuto la somma convenienza del proposto acquisto, nonché l'urgenza a che si provveda tosto per l'esercizio di detta via ferrata, nulla avendo da opporre agli articoli 1 e 2, ve ne propongo l'approvazione.

Rispetto l'articolo 3° si propone la modificazione scritta in margine al progetto ministeriale, relativa alla somma totale dovuta, ora accertata in lire 1,629,778 e centesimi 50, da ripartirsi e da iscriversi nei bilanci fra gli anni 1888 e seguenti, sino e compreso l'anno 1884, conformemente alla tabella n° 3 da unirsi al progetto di legge.

— Coll'articolo 4° l'amministrazione domanda un credito di lire 250,000 per le spese di primo stabilimento e d'esercizio di ambi i binari della ferrovia suindicata. La vostra Commissione ebbe su ciò a fare due osservazioni: primo che, essendo già decorsa una buona parte dell'anno, detto credito poteva venir ripartito sui bilanci dell'anno corrente e del venturo; secondo che, essendo già stata bilanciata la somma occorrente al rimborso della metà spesa della via ferrata in questione posta a carico dello Stato, della quale solo L. 150,000 erano state sborsate al comune, la restante somma dovesse computarsi nella nuova ora richiesta spesa. In quanto alla prima osservazione acconsentiva il signor ministro dei lavori pubblici, e rispondeva alla seconda con il già citato suo dispaccio del 6 corrente che « la spesa di 260,000 lire stanziata « in bilancio per la costruzione della ferrovia non comprende « soltanto la quota di concorso del Governo nella costruzione « della galleria, ma ancora la continuazione a carico esclusivo dello Stato della ferrovia stessa, dallo sbocco della galleria alla stazione.

« Vuolsi a tale riguardo ritenere che, quando fu concessa « la ferrovia a cavalli al comune di San Pier d'Arena, la « strada ferrata denominata della *Coscia*, che serviva allora al « trasporto di massi di pietra dalla cava della *Coscia* alla Polcevera, andava solamente sino alla cava stessa, per modo che, per unire tale strada sino alla galleria del comune, si dovettero ancora costrurre 800 metri di strada, traversando giardini e sottopassando sotto la strada già nazionale ora provinciale da San Pier d'Arena a Genova.

« Le spese di queste opere sono:

« Per costruzione	L. 54,590 »
« Per espropriazione	» 19,288 91
« Cui aggiunte le	» 150,000 »

« si ha il totale di » 203,678 91

« Le rimanenti lire 56,000 sono necessarie pel compimento dei lavori, cioè muro di separazione tra la detta strada ferrata e quella provinciale, e per le spese di armamento. »

Conseguentemente la vostra Commissione propose una nuova redazione dell'articolo 4°.

(33-A)

Passando infine all'esame degli articoli del progetto di convenzione annesso alla legge, i vostri commissari riconoscevano che sarebbero occorse delle modificazioni all'articolo 2°, in conseguenza del progresso avvenuto delle opere or pressochè, se non compiutamente, ultimate, in conseguenza di ciò che la somma effettivamente spesa venne già accertata. Ciononpertanto non ne seguirebbe in sostanza alcuna mutazione nella già fatta convenzione, e, affinchè possa ogni pratica relativa compiersi il più presto possibile, nel quale intento ci si richiese un'apposita disposizione all'articolo 2° della legge, conseguentemente la vostra Commissione non propone variazione alcuna alla convenzione medesima, neanche all'articolo 5°, ove avrebbe desiderato togliere quell'apparenza di privilegio che con detto articolo si concede rispetto la tariffa dei trasporti, colla parificazione dei magazzini di privata spettanza a quelli demaniali; quantunque di fatto questo privilegio non vi sia, restando sempre in facoltà dell'amministrazione governativa di fissare la tariffa medesima.

CAVALLI, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

È approvata la convenzione in data del 10 febbraio 1858 seguita tra il ministro dei lavori pubblici, a nome e nell'interesse dello Stato, ed il Comune di San Pier d'Arena, in ordine alla cessione della ferrovia a cavalli, della galleria aperta nel colle di San Benigno, e dello scalo in mare, di cui è oggetto nella concessione del 16 marzo 1854, stata approvata colla legge del 25 del successivo maggio.

~~Art. 2.~~

Tale convenzione verrà ridotta in atto pubblico, senz'uno di ulteriori incumbenti, tanto da parte dello Stato, che da da parte del Comune.

~~Art. 3.~~

Per l'esecuzione della convenzione di cui all'art. 1° della presente è autorizzata la spesa di lire 1,609,257 50 contemplata nell'unità tabella 2, la quale verrà iscritta sui bilanci passivi del Ministero delle finanze, e ripartita fra gli anni 1858 e seguenti, sino e compreso l'anno 1861.

~~Art. 4.~~

È autorizzata la spesa di lire 250,000, da iscriversi sul bilancio del 1858 del Ministero dei lavori pubblici, per le spese di primo stabilimento ed esercizio della ferrovia suindicata.

Il riparto di questa spesa fra le diverse apposite categorie di detto bilancio sarà stabilito con reale decreto.

11
~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 3.

Per l'esecuzione della convenzione di cui all'articolo 1° della presente legge è autorizzata la spesa di L. 1,629,778 50 contemplata nella tabella A, la quale ~~è~~ ~~come~~ ~~contro~~.

Art. 4.

È autorizzata la spesa di L. 250,000 per oggetti di primo stabilimento ed esercizio della ferrovia suindicata.

Tale spesa sarà ripartita per giusta metà sui bilanci passivi 1858 e 1859 del Ministero dei lavori pubblici tra le apposite categorie mediante reale decreto.

Approvato nella tornata dell'6. giugno 1856.
Pelloni

(33-A)

PROGETTO DI CONVENZIONE

Fra il municipio di San Pier d'Arena, legalmente rappresentato dai signori avvocato cavaliere Gerolamo Bonanni, sindaco; avvocato cavaliere Giovanni Tubino, e cavaliere Giovanni Copello, consiglieri comunali, stati a ciò autorizzati in forza di regolare procura 19 aprile 1857, a rogito del notaio Grasso, ed il signor commendatore cavaliere Bartolomeo Bona, ministro dei lavori pubblici, pella cessione allo Stato della ferrovia a cavalli e sue dipendenze, di cui nell'atto di concessione 16 marzo 1854, approvato colla legge 23 maggio stesso anno.

ARTICOLO 1.

Il Comune di San Pier d'Arena, per mezzo dei soprannominati suoi legittimi rappresentanti, cede allo Stato la sua ferrovia, lo scalo in mare e la galleria sotto il colle di San Benigno, si e come ad esso Comune compete, con tutti i diritti ed obblighi portati dalla concessione annessa alla legge 23 maggio 1854, sia in quanto al modo dei lavori, che in quanto al comodo del commercio e depositi di San Pier d'Arena, e tale cessione viene dal prelodato signor ministro dei lavori pubblici, nell'interesse e per conto dello Stato, accettata sotto l'osservanza delle seguenti condizioni, che furono fra le parti intese.

ARTICOLO 2.

Questa cessione è fatta mediante l'importo effettivo di ogni spesa occorsa ed occorrenta per tale opera, come appunto ad esso Comune costa. Le spese già fatte dovranno essere giustificate per mezzo di una liquidazione fra il Governo e la Comunità, e quelle da farsi per ultimare le opere dovranno non solo essere approvate, ma eseguite di concerto coll'amministrazione delle strade ferrate dello Stato; questo importo però, che approssimativamente si valuta di un milione e centomila lire, come dallo stato annesso D, non potrà eccedere tale somma, compresa in essa quella che lo Stato dovrebbe rimborsare al Comune in senso del terzo alinea dell'articolo 32 della citata concessione del 1854. Quest'importo verrà corrisposto ed estinto nel modo seguente, cioè:

1° In acconto di detto prezzo sono imputate le lire cento mila già dal Governo sborsate al Comune per l'oggetto, di cui nel citato articolo 32 della concessione del 1854, con mandato in data 12 maggio 1857; n° 5; più altre lire cinquantamila chieste dal Comune, per le quali è in corso la pratica per la spedizione del relativo mandato;

2° Per altre lire duecento cinquantamila il Governo si assume il debito di pari somma contratto dal Comune di San Pier d'Arena verso la Cassa depositi con due distinti prestiti, cioè l'uno di L. 100 mila autorizzato con regio decreto 9 maggio 1856; l'altro di L. 150 mila autorizzato con regio decreto 15 luglio 1857, dei quali prestiti lo Stato ne farà la restituzione nelle rate portate dai detti regi decreti, cioè in sei annuali rate, a datare dal 1860, corrispondendo intanto i relativi interessi a partire dal 1° gennaio 1858;

3° Delle rimanenti L. 700 mila il Governo dovrà assumere in sé e servire nelle rate stesse e nei modi che sono a carico del Comune:

a) Il prestito di L. 600 mila rappresentato da 1200 cedole da L. 500 caduna, autorizzato con regio decreto 3 marzo 1853;

b) Porzione, cioè lire 400,000 di altro prestito di 500,000 lire, rappresentato da 600 cedole di lire 500 caduna, autorizzato con regio decreto 5 ottobre 1856, stato ridotto a sole lire 150,000, in occasione del secondo prestito di cui sopra, avuto dalla Cassa depositi, con regio decreto 15 luglio 1857, che il Comune si obbliga di estinguere per altre lire 50,000, pella quale riduzione verranno di concerto estinte le corrispondenti cedole in numero di 400, per cui resteranno a carico dello Stato, sia la estinzione delle 1200 cedole del primo prestito; sia l'estinzione di 200 cedole del secondo, colle ammortizzazioni rateate ed il servizio degli interessi e dei premii, il tutto nel termine non maggiore di anni trenta, come nelle deliberazioni e tabelle annesse sotto le lettere A, B: Approvata la presente convenzione, e nell'atto di sua riduzione in instrumento; il Comune rimetterà al Governo i registri relativi a detti prestiti, e si renderà garante verso lo Stato che le cedole rispettive non eccedono il numero di mille duecento quanto a quello delle seicentomila lire, e non sorpassano le seicento, comprese le quattrocento da annullarsi, quanto all'altro delle lire trecentomila, ora ridotto a sole lire centomila.

ARTICOLO 5.

In esecuzione dell'art. 2° della concessione approvata colla legge 23 maggio 1854, la ferrovia sarà unita con quella dello Stato presso lo stabilimento Ansaldo, nei modi indicati da apposito piano annesso alla presente.

ARTICOLO 4.

Gli esercenti opifici o stabilimenti industriali o commerciali di San Pier d'Arena, che desiderassero di praticare una diramazione della ferrovia ai medesimi opifici o stabilimenti, dovranno ottenerne l'autorizzazione dal Governo e pagare le relative spese di primo stabilimento e di esercizio.

ARTICOLO 5.

I magazzini e depositi del paese, in quanto al prezzo complessivo dei due trasporti dal ponte da sbarco ai medesimi e da questi alla stazione od al mare, dovranno essere parificati ai magazzini e depositi demaniali esistenti in San Pier d'Arena,

(33-A)

salva al Governo la facoltà di stabilire la tariffa che crederà per le merci destinate direttamente dallo scalo in mare alla stazione di San Pier d'Arena od oltre.

ARTICOLO 6.

Non dovrà il Governo alcuna indennità pel terreno di proprietà del Comune occupato od occupando per l'effetto di cui all'art. 4° della presente, e per gli ulteriori bisogni accessori della strada che non siano a pregiudizio del transito locale. Questa occupazione s'intenderà a mero titolo di servitù e pel solo oggetto della ferrovia e non altrimenti. Il Comune terrà inoltre rilevato lo Stato da ogni domanda che potesse essergli fatta per indennità, tanto assolute che relative, e che potessero essere dovute a terzi pello stabilimento di questa ferrovia.

ARTICOLO 7.

Salvi i diritti che possono spettare al Comune di San Pier d'Arena, a termini dell'art. 53 della concessione approvata colla legge 23 maggio 1854, il Governo si riserva di cedere, occorrendo, il presente contratto, sotto l'osservanza delle condizioni del medesimo.

ARTICOLO 8.

La presente convenzione, da ridursi a suo tempo in pubblico instrumento, senza pagamento di diritti d'insinuazione a carico del Comune, non sarà valida se non dopo la sua ratifica per parte del Comune di San Pier d'Arena per quanto riguarda il suo interesse, e dopo la sua approvazione per legge per quanto riguarda lo Stato e l'autorizzazione al Comune di stipularla.

Torino, il dieci febbraio mille ottocento cinquantotto.

Il ministro dei lavori pubblici

BONA.

*I delegati del Municipio di San Pier d'Arena,
comesovra autorizzati a rappresentarlo*

G. BONANNI, sindaco.

GIO. BATT. TUBINÒ, consigliere comunale.

GIO. COPELLO, consigliere comunale.

Il direttore capo di divisione

PANIZARDI.

TABELLA delle spese di costruzione della ferrovia a cavalli da San Pier d'Arena al Porto di Genova, col quadro dimostrativo delle somme a stanziarsi ogni anno, a partire dal 1858, nel bilancio dello Stato pel pagamento di dette spese, compresi gl'interessi scalari ed i premi accordati dal comune di San Pier d'Arena sui prestiti contratti dal medesimo per procurarsi i fondi necessari alla costruzione dell'accennata ferrovia.

Importare delle opere della ferrovia ad esclusivo carico del comune, come da certificato Braccio e Biglia 15 aprile 1858, riconosciuto e confermato dal sindaco di San Pier d'Arena L. 498,800 »
 — Metà della spesa di L. 580,540 risultante dal suddetto certificato per le opere che, a mente della legge di concessione, devono essere a carico comune dello Stato e del Municipio » 290,170 »

Totale delle somme da pagarsi al comune di San Pier d'Arena qualora abbia luogo la proposta cessione L. 788,970 »

Metà di detta spesa di lire 580,540 a carico dello Stato, anche quando non abbia luogo la cessione L. 290,170 »

Somme già pagate in conto » 450,000 »

Residuo L. 140,170 » 140,170 »

Totale ammontare da pagarsi al comune per la cessione della sua ferrovia e pel saldo delle spese già a carico dello Stato L. 929,140 »

A questa complessiva spesa di L. 929,140, il municipio di San Pier d'Arena ha provveduto con un prestito di L. 600,000 ⁽¹⁾ autorizzato con regio decreto 3 marzo 1855, con L. 150,000 avute sul prestito di L. 300,000 stato autorizzato con reale decreto 3 ottobre 1856, con altro prestito di L. 100,000 ⁽²⁾ avuto dalla regia Cassa dei depositi, come da regio decreto 9 maggio 1856, e finalmente con porzione di un quarto prestito di L. 150,000 avuto pure dalla detta Cassa in seguito a regio decreto 12 luglio 1857, e destinato a sostituire sino a debita concorrenza quello di L. 300,000 succitato.

⁽¹⁾ Ammortizzabile questo prestito, non che le L. 150,000 facienti parte del prestito di L. 300,000, a partire dopo un anno che sarà in esercizio la ferrovia, mediante annuali estrazioni delle cedole. È assegnato alla decima parte di dette cedole estratte un premio di L. 700 caduna.

⁽²⁾ Restituibile questo prestito, non che il secondo di L. 150,000, alla regia Cassa mutuante, in sei annuali rate a partire dal 1860, come dai relativi decreti d'autorizzazione.

(33-A)

Per cui, tenute per base le condizioni alle quali gli accennati mutui vennero contratti, gli stanziamenti che si dovrebbero fare nel bilancio dello Stato riescono annualmente distribuiti come segue :

Annata 1858.

Interessi sull'imprestito di L. 600,000 autorizzato con reale decreto 5 marzo 1853	L. 30,000 »
Interessi sulle L. 150,000 dell'imprestito di L. 500,000 approvato con regio decreto 5 ottobre 1856 (così ridotto)	» 7,300 »
Interessi sull'imprestito di L. 100,000 avuto dalla regia Cassa depositi, come da regio decreto 9 maggio 1856.	» 5,000 »
Interessi di L. 79,140, porzione del prestito di L. 150,000 avuto dalla regia Cassa depositi come da regio decreto 12 luglio 1857	» 3,957 »
Totale pel 1858	<u>L. 46,457 »</u>

Annata 1859.

Interessi sull'imprestito di L. 600,000	L. 30,000 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi alla decima parte delle stesse	» 17,100 »
Interessi su L. 150,000 dell'imprestito di L. 500/m. come sopra	» 7,300 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi come sopra	» 5,700 »
Interessi sull'imprestito di L. 100,000 come avanti	» 5,000 »
Interessi sulle L. 79,140	» 3,957 »
Totale pel 1859	<u>L. 69,257 »</u>

Annata 1860.

Interessi di L. 585,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 29,250 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi	» 17,100 »
Interessi su L. 145,000 dell'imprestito di L. 500,000	» 7,250 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
Interessi sull'imprestito di L. 100,000	» 5,000 »
Prima rata restituzione di dette L. 100,000	» 15,000 »
Interessi sulle L. 79,140	» 3,957 »
Prima rata restituzione di dette L. 79,140	» 15,190 »
Totale pel 1860	<u>L. 96,447 »</u>

Annata 1861.

Interessi su L. 370,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 28,500 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premii	» 17,100 »
Interessi su L. 140 dell'imprestito di L. 500,000	» 7,000 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premii	» 5,700 »
Interessi su L. 88,000 dell'imprestito di L. 100,000	» 4,250 »
Seconda rata restituzione di dette L. 100,000	» 15,000 »
Interessi su L. 63,950 residuo delle L. 79,140	» 5,297 50
Seconda rata restituzione delle L. 79,140	» 15,190 »
Totale pel 1861	L. 94,057 50

Annata 1862.

Interessi su L. 553,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 27,750 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premii	» 17,100 »
Interessi su L. 135,000 dell'imprestito di L. 500,000	» 6,750 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premii	» 5,700 »
Interessi di L. 70,000 dell'imprestito di L. 100,000	» 5,500 »
Terza rata restituzione di dette L. 100,000	» 15,000 »
Interessi su L. 52,760 residuo delle L. 79,140	» 2,658 »
Terza rata restituzione di dette L. 79,140	» 15,190 »
Totale pel 1862	L. 91,628 »

Annata 1863.

Interessi su L. 540,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 27,000 »
Ammortizzazione di n° 40 cedole di detto e premii	» 22,800 »
Interessi di L. 150,000 dell'imprestito di L. 500,000	» 6,500 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premii	» 8,550 »
Interessi su L. 55,000 dell'imprestito di L. 100,000	» 2,750 »
Quarta rata restituzione di dette L. 100,000	» 15,000 »
Interessi su L. 39,570 residuo delle L. 79,140	» 1,978 50
Quarta rata restituzione delle dette L. 79,140	» 15,190 »
Totale pel 1863	L. 97,768 50

(33-A)

Annata 1864.

Interessi su L. 820,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 26,000 »
Ammortizzazione di n° 40 cedole di detto e premi	» 22,800 »
Interessi su L. 122,500 dell'imprestito di L. 500,000	» 6,125 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
Interessi su L. 40,000 dell'imprestito di L. 100,000	» 2,000 »
Quinta rata restituzione di dette L. 100,000	» 20,000 »
Interessi su L. 26,580 residuo delle L. 79,140	» 1,519 »
Quinta rata restituzione delle dette L. 79,140	» 15,190 »
	<hr/>
Totale pel 1864	L. 97,154 »

Annata 1865.

Interessi su L. 500,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 25,000 »
Ammortizzazione di n° 40 cedole di detto e premi	» 22,800 »
Interessi su L. 117,800 dell'imprestito di L. 500,000	» 5,875 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premi	» 8,550 »
Interessi su L. 20,000 dell'imprestito di L. 100,000	» 1,000 »
Sesta ed ultima rata a saldo restituzione di dette L. 100,000	» 20,000 »
Interessi su L. 15,190 residuo delle L. 79,140	» 659 50
Sesta ed ultima rata a saldo restituzione di L. 79,140	» 15,190 »
	<hr/>
Totale pel 1865	L. 97,074 50

Annata 1866.

Interessi su L. 480,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 24,000 »
Ammortizzazione di n° 40 cedole di detto e premi	» 22,800 »
Interessi su L. 110,000 dell'imprestito di L. 500,000	» 5,500 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premi	» 8,550 »
	<hr/>
Totale pel 1866	L. 60,850 »

Annata 1867.

Interessi su L. 460,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 23,000 »
Ammortizzazione di n° 40 cedole di detto e premi	» 22,800 »
Interessi su L. 102,500 dell'imprestito di L. 500,000	» 5,125 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
	<hr/>
Totale pel 1867	L. 56,625 »

Annata 1868.

Interessi su L. 440,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 22,000 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi	» 28,500 »
Interessi su L. 97,500 dell'imprestito di L. 330,000	» 4,875 »
Ammortizzazione di n° 20 cedole di detto e premi	» 11,400 »
Totale pel 1868	L. 66,775 »

Annata 1869.

Interessi su L. 415,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 20,750 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi	» 28,500 »
Interessi su L. 87,500 dell'imprestito di L. 300,000	» 4,375 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premi	» 8,550 »
Totale pel 1869	L. 62,175 »

Annata 1870.

Interessi su L. 390,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 19,500 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi	» 28,500 »
Interessi su L. 80,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 4,000 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premi	» 8,550 »
Totale pel 1870	» 60,550 »

Annata 1871.

Interessi su L. 365,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 18,250 »
Ammortizzazione di n° 50 cedole di detto e premi	» 28,500 »
Interessi su L. 72,500 dell'imprestito di L. 300,000	» 3,625 »
Ammortizzazione di n° 20 cedole di detto e premi	» 11,400 »
Totale pel 1871	L. 61,775 »

Annata 1872.

Interessi su L. 340,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 17,000 »
Ammortizzazione di n° 60 cedole di detto e premi	» 34,200 »
Interessi su L. 62,500 dell'imprestito di L. 300,000	» 3,125 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premi	» 8,550 »
Totale pel 1872	L. 62,875 »

(33-A)

Annata 1873.

Interessi su L. 310,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 15,500 »
Ammortizzazione di n° 60 cedole di detto e premii	» 54,200 »
Interessi su L. 55,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 2,750 »
Ammortizzazione di n° 20 cedole di detto e premii	» 41,400 »
Totale pel 1873	<u>L. 65,850 »</u>

Annata 1874.

Interessi su L. 280,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 14,000 »
Ammortizzazione di n° 60 cedole di detto e premii	» 54,200 »
Interessi su L. 45,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 2,250 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premii	» 5,700 »
Totale pel 1874	<u>L. 56,150 »</u>

Annata 1875.

Interessi su L. 250,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 12,500 »
Ammortizzazione di n° 70 cedole di detto e premii	» 59,900 »
Interessi su L. 40,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 2,000 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premii	» 8,550 »
Totale pel 1875	<u>L. 62,950 »</u>

Annata 1876.

Interessi su L. 215,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 10,750 »
Ammortizzazione di n° 60 cedole di detto e premii	» 54,200 »
Interessi su L. 32,500 dell'imprestito di L. 300,000	» 1,625 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premii	» 5,700 »
Totale pel 1876	<u>L. 52,275 »</u>

Annata 1877.

Interessi su L. 185,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 9,250 »
Ammortizzazione di n° 80 cedole di detto e premii	» 45,600 »
Interessi su L. 27,500 dell'imprestito di L. 300,000	» 1,375 »
Ammortizzazione di n° 15 cedole di detto e premii	» 8,550 »
Totale pel 1877	<u>L. 64,775 »</u>

Annata 1878.

Interessi su L. 145,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 7,250 »
Ammortizzazione di n° 70 cedole di detto e premi	» 59,900 »
Interessi su L. 20,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 1,000 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
	<hr/>
Totale pel 1878	L. 55,850 »

Annata 1879.

Interessi su L. 110,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 5,500 »
Ammortizzazione di n° 80 cedole di detto e premi	» 45,600 »
Interessi su L. 15,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 750 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
	<hr/>
Totale pel 1879	L. 57,550 »

Annata 1880.

Interessi su L. 70,000 dell'imprestito di L. 600,000	L. 5,500 »
Ammortizzazione di n° 80 cedole di detto e premi	» 45,600 »
Interessi su L. 10,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 500 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
	<hr/>
Totale pel 1880	L. 58,500 »

Annata 1881.

Interessi su L. 30,000 dell'imprestito delle L. 600,000	L. 1,500 »
Ammortizzazione di n° 60 cedole di detto e premi	» 54,200 »
Interessi su L. 5,000 dell'imprestito di L. 300,000	» 250 »
Ammortizzazione di n° 10 cedole di detto e premi	» 5,700 »
	<hr/>
Totale pel 1881	L. 41,650 »

(35-A)

RIEPILOGO delle somme a stanziarsi annualmente.

Annata 1858	L.	46,457	»
» 1859	»	69,257	»
» 1860	»	96,447	»
» 1861	»	94,057	50
» 1862	»	91,628	»
» 1863	»	97,768	50
» 1864	»	97,154	»
» 1865	»	97,074	50
» 1866	»	60,850	»
» 1867	»	56,625	»
» 1868	»	66,775	»
» 1869	»	62,175	»
» 1870	»	60,550	»
» 1871	»	61,775	»
» 1872	»	62,875	»
» 1873	»	65,850	»
» 1874	»	56,150	»
» 1875	»	62,950	»
» 1876	»	52,275	»
» 1877	»	64,775	»
» 1878	»	55,850	»
» 1879	»	57,550	»
» 1880	»	55,300	»
» 1881	»	41,650	»

Totale generale L. 1,629,778 50

Spiegazioni delle proposte contenute nel progetto di legge pella cessione allo Stato della ferrovia a cavalli del comune di San Pier d'Arena ed alla relativa relazione che l'accompagnava.

Per meglio dimostrare la convenienza della proposizione fatta nella tornata 5 prossimo passato marzo, della cessione allo Stato della strada ferrata a cavalli di San Pier d'Arena, si presentano i seguenti documenti:

1° Il certificato dei signori cavalieri Braccio e Biglia, il primo ingegnere capo del circondario di Genova, e l'altro capo servizio della strada ferrata, constatante la liquidazione delle spese di costruzione della strada, le quali ascendono a L. 1,079,140, segnato-col n° 1;

2° Un piano rappresentante la detta strada e quella già propria dello Stato, colla giunzione delle medesime al loro scalo in mare, e presso la stazione governativa in San Pier d'Arena, segnato col n° 2.

Dal primo titolo, mentre risulta il costo della strada in lire 1,079,140, vedesi pure che la parte di strada comune tra il Governo ed il municipio costò L. 580,540, per modo, che tratta la metà a carico del Governo in L. 290,170, il costo reale della strada che trattasi di acquistare si è di L. 788,970, da pagarsi in rate annuali nel periodo di anni 24, come vedesi dall'unita tabella n° 3.

Ora, prima ancora di dimostrare se il provento della strada corrisponda al suddetto prezzo, conviene esaminare la località della strada come è sul detto piano descritta.

Dal medesimo vedesi:

Che lo scalo o calata in mare non è di superficie maggiore a metri quadrati 5500;

Che dal medesimo scalo N partono le due strade del Governo e del comune, descritte colle lettere F G H, L M, le quali vengono di nuovo a congiungersi nel punto X presso lo stabilimento Ansaldo V;

Che a partire da questo punto la strada per alla stazione di San Pier d'Arena si è di proprietà governativa, e la medesima per entrare nella stazione deve costeggiare i binari che portano allo stabilimento dei forni a cok, e quelli della strada principale tra San Pier d'Arena e Busalla.

Si hanno dunque comuni tra le due strade lo scalo sul mare e la galleria ed un chilometro circa di via tra lo stabilimento Ansaldo e la stazione di San Pier d'Arena; su questo chilometro dovrebbero passare i convogli del comune trainati da cavalli e quelli del Governo che sono condotti da locomotive: questi

convogli sono numerosissimi, perchè, come vedesi dagli orari stampati, oltre i quattro per viaggiatori, che percorrono giornalmente nei due sensi tutta la linea, se ne hanno ancora otto tra Genova e Pontedecimo, ed altri dodici per merci: oltre a tutti questi convogli si avranno ancora quelli che perverranno dal nuovo scalo di San Pier d'Arena.

Chiunque abbia anche leggierissima pratica di un esercizio di una strada ferrata, vedrà facilmente come diverrebbe angustiato ed anche pericoloso l'esercizio di queste due strade di San Pier d'Arena, una del Governo e l'altra del municipio, quando si esercitassero dalle due amministrazioni separatamente.

Il primo e maggiore imbarazzo si avrebbe nella comunione dello scalo in mare, poichè, non potendosi frammischiare l'esercizio a cavalli in quello con locomotive, sarebbe necessario di dividere tale scalo in due parti distinte con muro o stecconato, e ristretto come è tale scalo, quando venga diviso, non potrà produrre quegli vantaggi che se ne sperano dal pronto scambio delle merci direttamente tra il vagone ed il bastimento; gli inconvenienti poi prodotti dalla divisione dello scalo tornerebbero a maggior danno della amministrazione governativa, perchè la medesima dovrà necessariamente ricevere sullo scalo molto maggior quantità di merci che non il municipio.

Diffatti al detto scalo si sbarcheranno tutte le materie sciolte, come i carboni, i legnami, i ferri, i cotonei e i marmi diretti in Piemonte od in Lombardia: il quantitativo dei soli carboni eccede nell'anno le 60000 tonnellate.

Se l'esercizio dello scalo è affidato ad una sola amministrazione, potrà a vicenda servirsi di tutto lo scalo per gli sbarchi e sarà così accelerata quest'operazione a vantaggio del commercio.

Altri inconvenienti nell'esercizio delle amministrazioni di queste due strade ferrate dal mare alla stazione di San Pier d'Arena si incontreranno in questa medesima stazione; poichè i convogli del municipio trainati da cavalli dovrebbero percorrere la strada dal punto X alla stazione, dove sono a tutte ore i convogli dell'amministrazione trainati da locomotive.

A tutto ciò aggiungesi che il municipio pretende che, a tenore anche del capitolato annesso alla legge di concessione, non possa l'amministrazione governativa percorrere la strada comune nella galleria e sullo scalo in mare con convogli trainati da locomotive, e che lo stesso municipio possa percorrere la strada dal punto X alla stazione, senza pagare alcun pedaggio per l'uso del binario d'accesso.

Veramente queste pretese non sembrano molto fondate, ma non si ignora che è conveniente massima per il Governo lo scansare le liti.

Le osservazioni sin qui fatte persuadono della somma convenienza per il Governo di avere la libera disposizione della strada del municipio, e di incorporarla alla sua; tale conve-

nienza si farà maggiore, se viene ad eseguirsi, come si spera, l'ultimo progetto del dock nel porto di Genova, per la cui concessione stassi trattando tra una società ed il Governo, mentre la principale via di comunicazione fra il dock e la strada ferrata governativa sarebbe appunto per mezzo della via che dalla stazione di San Pier d'Arena conduce alla galleria e scalo, e che, costeggiando la spiaggia dallo scalo alla calata di San Lazzaro, arriverebbe al nuovo dock come vedesi dal detto piano. Questa è l'unica via di arrivare facilmente con convogli trainati da locomotive, con insensibili pendenze, dalla nostra ferrata al mare, o per il nuovo dock, la di cui costruzione è di tanto interesse per il commercio; a vece che in oggi si deve percorrere, per levare le merci provenienti dal mare, la via detta di Caricamento, dal punto C del piano sino alla detta piazza, via questa difficilissima e pericolosa per le rampe del 15 per 100, e per le ristrette curve del raggio di metri 100 a 110, per cui le comunicazioni tra la piazza di Caricamento e la stazione in Genova sono stentate e costose.

Sul tracciato della detta via di accesso al dock si era formato il primo progetto d'entrata in Genova colla via ferrata, progetto che, per malaugurate circostanze, non si poté eseguire, motivo per cui oggi si ha la differenza di livello tra la stazione di Genova ed il Portofranco di 11 metri.

L'utilità, anzi la necessità di facilitare le comunicazioni tra la via ferrata ed il mare, o col nuovo dock od anche col Portofranco, non ha bisogno di dimostrazione; hansi così un nuovo e maggior motivo dell'acquisto della strada del municipio di San Pier d'Arena, il quale potrebbe certamente impedire a che il Governo stabilisca nella galleria e sullo scalo un servizio non contemplato nei patti stipulati colla concessione succitata, dove è fatta facoltà al Governo di transitare nella galleria e sullo scalo, per le comunicazioni che potrebbero aversi sullo scalo medesimo, e non col nuovo dock o col resto del porto.

Ma se le osservazioni fin qui fatte dimostrano evidentemente esser pel miglior servizio della strada ferrata conveniente il proposto contratto, non è men vero che il medesimo non è finanziariamente dannoso al Governo, essendo facile il dimostrare come il prodotto della strada ferrata del municipio darà un provento corrispondente ed all'interesse del prezzo pattuito e sufficiente ad ammortizzare il capitale in meno di 30 anni. A questo riguardo vuolsi primieramente ritenere:

Che dovendo il Governo rimborsare al municipio la metà delle spese di costruzione dello scalo in mare e della galleria, quali spese constano dal detto certificato in L. 580,340, il costo reale della strada del municipio si riduce a L. 788,970;

Che inoltre questa somma dovrebbe pagarsi coi relativi interessi in 24 rate, la maggiore delle quali arriva a L. 97,76850, come vedesi dall'unità tabella n° 5, per modo che non tratterebbesi di incontrare un'obbligazione troppo gravosa ai futuri bilanci dello Stato.

Venendo ora alla dimostrazione dei proventi della strada

(33-A)

del municipio, conviene in prima premettere quanto in oggi succede nei trasporti delle merci dal porto di Genova ai magazzini di San Pier d'Arena, ed alla stazione di San Pier d'Arena e viceversa.

Non essendo tuttavia fattibile di sbarcare nel porto di Genova direttamente le merci dai bastimenti ancorati nel porto sui vagoni, sono le medesime poste in piccole barche nominate chiatte, le quali, condotte presso uno dei ponti di sbarco, sono quivi da appositi facchini le merci caricate sui vagoni sulla piazza di Caricamento quando trattasi di spedizioni per strada ferrata, o sui carri ordinari quando trattasi di spedizioni per San Pier d'Arena o per altri luoghi, per cui vadasi con carri ordinari; quando il mare è calmo, le spedizioni dal porto a San Pier d'Arena si fanno anche direttamente, sempre però colle chiatte dal porto alla spiaggia del detto municipio.

Ora le spese dello sbarco, carico sui vagoni e trasporto sino alla stazione di San Pier d'Arena ed ai magazzini, sia per via ferrata che coi carri ordinari, o colle chiatte in mare, quando questo è tranquillo, è presso che eguale, cioè di L. 4 per ogni tonnellata, come dall'unito certificato n° 4 del sindaco di San Pier d'Arena, e vidimato dalla Camera di Commercio di Genova che porta un tale prezzo a L. 4 05.

L'amministrazione delle strade ferrate nel 1856 e 1857 avendo appaltato lo sbarco dei carboni e delle ferramenta, ed il carico delle dette materie sui vagoni sulla piazza di Caricamento, ottenne il prezzo nell'anno 1856 di L. 2 80, nell'anno 1857 di L. 2 29 per ogni tonnellata, cui, aggiungendo L. 2 60, tassa media di trasporto da Genova a San Pier d'Arena, si ha in media la spesa nei due anni di L. 5 per tonnellata.

Ciò posto, vedesi che la tassa di L. 2 per tonnellata, che nei calcoli sul prodotto della strada uniti alla proposizione fatta nella tornata 5 marzo come è posta base della tariffa da adottarsi per l'esercizio della strada, non è eccessiva, mentre una tale tariffa presenterebbe l'economia della metà circa sui prezzi attuali; ma il maggior avvantaggio sul nuovo scalo si avrà dall'economia del tempo, che si deve risparmiare nelle spedizioni; mentre, se in oggi non si arriva a sbarcare nel porto di Genova più di 80 tonnellate al giorno di carbone da ogni bastimento, quando questo sia a portata del vagone e servito da un meccanismo si potranno sbarcare ben 300 tonnellate per ogni giorno.

Quindi vedesi che tutte le merci destinate ai magazzini di San Pier d'Arena avranno tutta la convenienza di preferire la nuova via del municipio, sia per l'introduzione, come per l'esportazione, perchè la medesima via è più pronta e più spedita e meno soggetta ad avarie di quanto non lo siano quelle sin ora praticate.

Vedesi pure che per il nuovo scalo verranno anche di preferenza molte merci destinate al Piemonte per essere trasportate sulla strada governativa.

Ma quale sarà la quantità delle merci sulla strada del municipio?

Nei succitati calcoli se ne contano 58 mila tonnellate per ogni anno, ed è tale quantità desunta dai quadri del movimento nei magazzini di San Pier d'Arena, presentati dal municipio colla domanda per la concessione della strada ottenuta colla legge del 25 maggio 1854.

Confrontando ora i detti quadri con altro (n. 5) desunto dalle regie gabelle del 29 marzo 1858, nel quale trovansi indicate per gli anni 1852 al 1857 le merci provenienti da quei magazzini o dirette ai medesimi, e con altro (n. 6) del movimento delle merci nella stazione di San Pier d'Arena negli anni 1854, 1855, 1856, 1857, si deduce che il movimento dal municipio presunto si è verificato.

Vedesi diffatti dal detto quadro che il movimento delle merci nella stazione di San Pier d'Arena fu per ogni anno in media di tonnellate 58000 circa, compresi i sali.

Che se nel citato quadro delle gabelle trovansi solamente tonnellate in media 28000 circa negli anni suddetti, si è perchè quivi sono registrati solamente gli olii e spiriti esteri e non nostrali; non trovansi poi nè il guano, nè i cotonei, e tanto meno i carboni, perchè non soggetti a dogana; e non havvi motivo di credere che sia questo movimento per diminuire, dovendo anzi crescere, come avviene sempre là dove si aumentano le facilità di pronte ed economiche comunicazioni.

Nè deve aspettarsi di vedere disertati i magazzini di San Pier d'Arena colla costruzione del nuovo dock; perchè le merci solite a depositarsi in San Pier d'Arena non andranno certamente al dock, o per la speciale qualità delle medesime merci, come sono gli olii, i vini e gli spiriti, o per il loro poco valore, come sono i carboni, i ferri greggi, i legnami, il guano e simili.

Diffatti quanto agli olii vogliono depositi speciali, dove il negoziante abbia tutto l'agio per le manipolazioni o per misceglie che questo genere richiede; il deposito altronde degli olii dura lungo tempo, perchè i negozianti li raccolgono alla spicciolata dai coltivatori di oliveti per farne le spedizioni: ma in un dock non è fattibile e non conveniente un tale deposito anche perchè, per quanto modica possa essere la tariffa del nuovo dock, non potrà mai mettersi in concorrenza coi magazzini di San Pier d'Arena già costrutti ed avviati a tale commercio: lo stesso dicasi delle sementi oleose, le quali si usano in San Pier d'Arena estraendone dell'olio: lo stesso avverrà ancora dei vini e degli spiriti, mentre i negozianti di San Pier d'Arena in tali generi, provvisti come sono di magazzini per vini, non andranno a ricorrere al dock. Quanto agli altri generi di poco valore, come i carboni, il guano, non potendo sopportare un diritto di deposito di qualche considerazione, non andranno certamente al dock, massime il guano, genere questo che tiensi separato dagli altri e per cui esistono già in San Pier d'Arena ampi ed appositi magazzini.

(33-A)

Inoltre, ad alimentare la strada contribuiranno ancora le varie fabbriche industriali (stato n° 7), come sono tre grandi stabilimenti metallurgici, le fabbriche di sapone ed i molini all'americana; il movimento di questi ultimi ascende a 3000 tonnellate per anno.

Posto adunque il movimento probabile sulla strada del municipio nella quota sin qui verificatasi, si avrà un prodotto sufficiente e per le spese d'esercizio e per l'ammortizzazione del capitale tra anni 24, come è dimostrato nell'unità tabella.

Non debesi temere che l'amministrazione delle strade ferrate collo stabilimento d'un servizio a cavalli abbia ad incontrare spese più forti di quelle previste.

Senza entrare nella questione se l'amministrazione debba o non esercitare le strade ferrate, e farsi, come taluni dicono, industriale, è manifesto che, avendo già la stessa amministrazione l'esercizio di tutta la strada, potrà egualmente esercitare quella in questione, la quale in sostanza non è che un annesso, una dipendenza della strada principale, e l'esercizio a cavalli non darà maggior impegno quanto non lo diano tanti altri dettagli industriali dell'esercizio della strada ferrata.

Altronde sarà ben facile all'amministrazione di trovare chi si incarichi di fornirgli i cavalli mediante un prezzo fisso per giornata o per cavallo, assumendone ogni rischio.

Ma qui potrebbesi eccepire che, se il servizio a cavalli fatto dal municipio deve imbarazzare quello dell'amministrazione eseguito con locomotive, ne succederanno gli stessi inconvenienti, come qualora l'amministrazione eserciti essa stessa la detta strada a cavalli.

A quest'osservazione sarebbe facilissimo il rispondere che, ridotto l'esercizio delle due strade tendenti al mare in una sola amministrazione, sarà agevole per la medesima lo evitare ogni inconveniente che potrebbe succedere per l'incontro dei cavalli colle locomotive.

Altri dubbi possono elevarsi sulla parificazione di tariffa nei magazzini del municipio e quelli del Governo, pattuita all'articolo 5 della convenzione.

Ma tale condizione non arreca alcun pregiudizio al Governo, restando egli arbitro delle tariffe, ed era per altra parte giusto di assicurare ai magazzini del municipio, per cui fu la strada costrutta, quell'avviamento che ora godono. Inoltre due soltanto sono i magazzini di proprietà governativa, uno cioè in riva al mare e presso la strada del municipio, l'altro di recente costruzione nella stazione di San Pier d'Arena, e questo costeggia la detta strada del Governo.

Nel primo di questi magazzini si fa il deposito dei sali, nè sarebbe fattibile di destinarlo ad altri usi, e per la sua particolare interna costruzione e per essere le mura impregnate di salume.

Il secondo dei detti magazzini è destinato al deposito dei tabacchi, ed una menoma parte soltanto potrà affittarsi ai privati, se però l'amministrazione delle gabelle non verrà fra

poco ad occupare tutto il magazzino suddetto, stante il notevole aumento dello smercio dei tabacchi.

(35-A)

Non è dunque a temersi danno alcuno pei magazzini del Governo dalla succitata condizione.

Ma se, non ostante le sovra fatte osservazioni, qualche dubbio restasse ancora sulla convenienza pel Governo della proposta convenzione, pare che siasi ogni dubbio eliminato dalla deliberazione del municipio del 29 marzo qui unita sotto il n° 8.

Con questo atto il comune, posto per base la necessità di esercitare la strada con una sola amministrazione, fa tre distinte proposizioni per ottenere egli stesso tale esercizio, e, quando vengasi ad approvare la proposta cessione, si offre di garantirne il reddito da lui dichiarato come sufficiente al rimborso del prezzo, nel termine indicato nell'unita tabella.

Coll'approvazione della convenzione si è pure proposta la spesa nuova di L. 250,000 per la costruzione di una piccola tettoia e per la provvista di quaranta vagoni. Siccome non è possibile fare questa provvista nel corso dell'anno, non si avrebbe difficoltà di ripartire la detta spesa metà in aumento al bilancio 1858 e metà in quella 1859.

BONA.

NB. I documenti ai quali si riferisce la presente relazione ed altri relativi al progetto, che non trovansi stampati, furono depositati nella Segreteria della Camera.

Calcolo del movimento presuntivo delle merci sulla nuova ferrovia da San Pier d'Arena al Porto di Genova, desunto dal movimento verificatosi nella stazione della strada ferrata del Governo a San Pier d'Arena negli anni 1854, 1855, 1856, 1857.

Le merci che partono dalla stazione di San Pier d'Arena o vi arrivano col mezzo della ferrovia dello Stato, essendo in massima parte importate od esportate per la via di mare, previo sempre deposito nei magazzini di San Pier d'Arena, il movimento delle medesime può servire di sicura norma per determinare quello presuntivo che si verificherà sulla nuova ferrovia del municipio dal porto di Genova ai detti magazzini.

Il movimento merci nella stazione di San Pier d'Arena durante il quadriennio sovraindicato fu, in media, per le merci soggette a tassa di tonnellate

1805	di prima classe per anno;
id. 2665	seconda classe per anno;
id. 22817	di terza classe per anno;
id. 20078	di quarta classe per anno;

tonnellate 47363 in totale per anno.

Sono comprese in tale movimento tonnellate 10000 circa di merci di 4^a classe, cioè di legnami provenienti dal Piemonte, i quali devono essere eliminati dal presente calcolo, perchè tal merce è in massima parte consumata lungo il litorale di ponente per la fabbricazione dei bastimenti.

Deducendo pertanto l'anzidetta quantità (40000 tonnellate) dal totale movimento in tonnellate 43000, si avranno in media per ogni anno tonnellate 37000 circa di merci; ora, aggiungendovi il movimento dei generi di privativa demaniale che dallo unito stato del Ministero delle finanze rileva per detti anni a tonnellate 90504, cioè a tonnellate 22576 annue, ne risulta in complessivo un movimento medio di oltre tonnellate 58000 circa per ogni anno, cifra questa che corrisponde alle previsioni del municipio di San Pier d'Arena.

Torino, 23 aprile 1857.

BERTINA, segretario.

Comune di San Pier d'Arena, provincia di Genova.

Il sottoscritto sindaco notifica che le spese attuali dello sbarco e trasporto delle merci dal porto di Genova ai depositi di San Pier d'Arena rilevano in media a lire nove quattro e centesimi cinque per caduna tonnellata (dicesi L. 4 05).

Tanto si dichiara in senso di pura verità per tutti gli effetti che di ragione.

Dat. San Pier d'Arena, li 9 aprile 1858.

Il sindaco G. BONAMI.

Il sottoscritto certifica che dalle informazioni assunte risulta essere esatto il prezzo medio di Ln. 4 05, indicato come occorrente per il trasporto di una tonnellata di merci dal porto di Genova ai depositi di San Pier d'Arena.

Dall'ufficio della Camera di commercio.

Il 20 aprile 1858.

Il vice-presidente ELENA.

Risposta alla nota 14 aprile, Divisione 1^a, n° 1081.

All'Ill. sig. Intendente Gen. della Divisione di Genova.

Genova, 20 aprile 1858.

In risposta alla nota della S. V. Ill. in margine citata il sottoscritto ha l'onore di riferirle che dalle informazioni assunte gli risulta essere esatto il prezzo medio di Ln. 4,05, indicato dal sindaco di San Pier d'Arena pel trasporto di una tonnellata di mercanzie dal bordo del bastimento ai magazzini di quel comune.

La S. V. Ill. domanda che l'ammontare di tali spese sia certificato dalla Camera di commercio; ma, siccome questa starà ancora qualche tempo a riunirsi, così lo scrivente crede di doverle ritornare i documenti inviati firmati da lui come vice-presidente desiderando di non ritardargliene troppo la restituzione: però nella prima adunanza la pratica sarà sottoposta alla Camera, e quindi se ne scriverà il risultato all'illustrissimo signor Intendente Generale.

Il vice-presidente ELENA.