

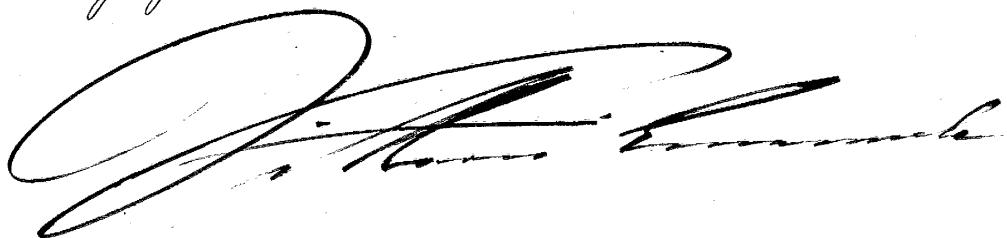
VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario d' Stato per i lavori pubblici e autorizzato
a presentare al Parlamento un progetto di legge inteso a stabilire i
rapporti tra il Governo e la Societa' Lombarda e dell' Italia centrale per
l'esercizio delle linee già aperte al pubblico e per la costruzione di nuovi
tratti si ha da fare.

Dovio giugno 1860



Convenzione
tra i Ministri di S.M. il Re Vittorio Emanuele II, per
Lavori pubblici e per le Finanze,
e la Società anonima delle Strade ferrate S.V. dell'Italia centrale.

Art.º 1º

Le concessioni di ferrovie accordate sul territorio degli Stati di S.M. il Re Vittorio Emanuele II alla Società delle ferrovie S.V. dell'Italia centrale, quali risultano dalle convenzioni col Governo austriaco in data del 14 Marzo 1856 - 8 aprile 1857 - e 23. Novembre 1858. e dalla Convenzione del 17. Marzo 1856. coi governi austriaco, parmense, modenese, novarese e pontificio vengono riconosciute e confermate con le modificazioni specificate nella presente convenzione, enel' annexo Capitolo lato.

Art.º 2º

Conseguentemente lo Stato garantisce alla Società per tutta la durata della concessione).

- 1º Un interesse del 5% e l'ammortagazzina computata sulla base di 2% sulla totalità delle spese incontrate per l'acquisto e per l'esecuzione delle linee lombarde comprese negli Stati di S.M.
- 2º Una rendita netta di 6.000.000 lire italiane per le linee dell'Italia centrale queste quarentagiorni separate ed indipendente da quelle riferibili alle linee possedute dalla Società sul territorio dell'impero austriaco; verranno applicate in conformità delle condizioni stipulate nell'annesso Capitolo lato.

Art.º 3º

La compagnia assume l'obbligo di regolare col governo austriaco l'applicazione degli articoli 14 e 15. Della Convenzione 14. Marzo 1856. e degli articoli 16. e 17. Della Convenzione 23. Novembre 1858. in modo da princiolarmente

in qualsiasi caso la rete lombarda della clausola che
stipula una eventuale partecipazione dello Stato austriaco nei
redditi superiori al 7%.

Art. 4°.

Tutte le strade ferrate concesse alla Società negli Stati d.S.M.O.
sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia centrale faranno
proseguire ad esercire con tutti quei diritti e quegli obblighi che riman-
tano dalle leggi ed ai Regolamenti in vigore, ed in particolare dalla
Legge) quella del 20. gmbre 1859 (3754) in quanto il presente atto non
vi deroghe, né venga altamente stabilito per futura disposizione
di legge o di Regolamento.

E' espressamente convenuto che la Società non sarà soggetta
alla compartecipazione prescritta dall'art. 244 della precedente legge.

Art. 5°.

La costituzione della Società sarà modificata nel modo seguente:

Un Consiglio d'amministrazione residente negli Stati di S.M.O.
rappresenterà la Società in tutto ciò che riguarda le ferrovie lombarde
e dell'Italia centrale.

Questo consiglio avrà, relativamente a queste ferrovie, le stesse attribu-
zioni, e gli stessi poteri di cui è investito il Consiglio residente
in Vienna, relativamente alle ferrovie situate nel territorio austriaco.

L'amministrazione delle ferrovie lombarde e di quelle dell'Italia centrale
già concesse e che fossero poi eretto più tardi alla Società farà intelli-
gientemente affidata al dho Consiglio d'amministrazione.

Questo amministr. verrà tenuto a fatto indipendente e separato
da quello delle altre linee appartenenti alla medesima Società.

Le assemblee generali degli azionisti della società avranno
luogo a D. Cavigli.

I nuovi statuti della Società redatti sulle basi che precedono
saranno sotto posti all'approvazione del governo d.i.M. & P.R.

Art. 6°

La durata della concessione di tutte le linee costituenti la rete lombarda
resta fissata a novant'anni dal 1^{mo} Gennaio 1865.

La concessione delle ferrovie dell'Italia centrale finisce il 31.X.^o 1848.

Art. 7°

Si dichiarano annullate tutte indistintamente le disposizioni relative
alle reti delle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale, contenute nelle
convenzioni in date 14 Marzo 1856, 8 aprile 1857, 23 Febbraio 1858 stipulate
col governo austriaco, e nelle convenzioni in date 1^o Maggio 1851 - 19 maggio
1856 stipulate col governo ^{dell'Austria} di Parma, di Modena, Fontanellato,
e della Toscana, nonché nel Capitolo annesso alla già menzionata
convenzione del 14 Marzo 1856.

I rapporti tra il Governo e la compagnia, per quanto si riferiscono
alla concessione, costruzione, ed esercizio delle reti stesse, saranno
quindi innanzi tutto regolati dalla presente convenzione
e dall'annessi Capitoli.

Art. 8°

La presente convenzione firmata in doppio originale dalle
parti contravventi, non sarà definitiva ed esecutoria se non dopo
essere stata approvata per legge.

Ma andrà esente da ogni qualsiasi tassa.

Varino li ventiquattr'ore (cinque milletto venti secoli)

Firmati all'originale - Il Ministro delle Finanze - Il Ministro dei lavori pubblici

Vergani *S. Giacini*

Il rappresentante della Società in forza dei poteri
accordati dalla medesima, conde de Turbale della
Assemblea Generale 30 aprile 1860 e da Turbale
del Consiglio d'Amministrazione 19 Giugno
1860

Paulin Calabot

*Per copia conforme
al capo ferme
Marene*

~~in di 25 gennaio 1863~~
~~concessione~~
~~per la costruzione~~

i vittorini di L. M. il Re
Vittorio Emanuele per
lavori pubblici e privati
finanziari e

Dopo

Capitolato annesso alla Convenzione
in data del 25 gennaio 1863, stipulata tra il
Governo di S.M. il Re Vittorio Emanuele II
e la Società anonima delle Strade ferrate
S.V. e dell'Italia centrale.

Art. 1º

Le linee di cui viene riconosciuta e confermata
la concessione in favore della Società delle Strade
ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia centrale
sono le seguenti:

A. Sul territorio Lombardo.

- 1º La linea da Milano al confine Veneto, fra
Peschiera e Desenzano, per Noviglio, Bergamo,
Cocaglio e Brescia, compresovi la linea di
circonvallazione destinata a congiungere i
diversi tronchi che mettono capo a Milano.
- 2º La linea da Bergamo a Lecco.
- 3º La linea da Milano a Camerlata.
- 4º La linea da Noviglio a Cocaglio
- 5º La linea da Milano al Naviglio presso
Baffalora con una diramazione da Rho a
Testo-Calende.
- 6º La linea da Milano a Piacenza per
Lodi, con una diramazione verso Parma fino
al Gravellone per congiungersi alla ferrovia
di Genova.
- 7º La linea da Noviglio a Cremona, per Crema.

B. Sul territorio dell'Italia Centrale

- 1º La linea da Piacenza a Bologna, per Parma,

30

Reggio e Modena.

2° La linea da Bologna a Pistoja.

~~3. In sostituzione della linea da Reggio a Borgoforte,~~
il Governo consiede, la Compagnia sarà obbligata
a costruire la linea da Bologna a Ferrara;

a Parma fuorocompresa il ponte sul Po, quando l'entro-
ne in questa linea ^{per} art. 2°.

La Società non avrà obbligo di costruire la
linea da Meriggio a Couaglio, senon nel caso
che, scorsa il termine prefisso dall'art. 5° per
compimento delle linee lombarde ivi contemplate,
l'esperienza avesse dimostrato essere questo tronco-
diretto necessario al commercio, o desiderabile
nell'interesse dello Stato.

Spetterà al Governo il decidere dell'oppor-
tanità di tal costruzione; e qualora Esso la
imponesse, dovrà la stessa svoler compita entro
due anni dal giorno della notificazione di questa
risoluzione alla Società.

Art. 3°

Il Governo si riserva la facoltà
di determinare il punto della linea da
Milano a Pavia, dal quale deve staccarsi
la diramazione di Parma, nonché il
punto da scegliersi, ed i lavori da
eseguirsi pel passaggio del Naviglio, e
per la congiunzione colla linea di Genova.

Art^o 4.

Per le linee enumerate nell'articolo 1^{mo}, e non peranco terminate, i periodi assegnati all'esecuzione rimangono stabiliti come segue:

La linea da Milano a Piacenza dovrà essere compiuta il 1^o Gennaio 1862, fino ~~a Casal Pusterlongo~~; e il 1^o Genn^o 1863 fino alla Stazione di Piacenza.

Quella da Milano a Parma fino al Gravellone, il 1^o luglio 1862.

Quella da Rho a Sesto Calende, il 1^{mo} Gennaio 1863, per la Sezione da Rho a Gallarate; e per prolungamento sino al lago Maggiore, il 1^o luglio 1862.

Quella da Bergamo a Lecco, il 1^o luglio 1862.

Quella da Alessandria a Cremona, il 1^o gennaio 1862.

Quella da Bologna a Pistoja il 1^o luglio 1861, per la sezione da Bologna a Vergato, e il 1^o Gennaio 1863, per quella da Vergato a Pistoja.

Finalmente quella da Bologna a Ferrara, il 1^o Gennaio 1862.

Il ponte sul Po di questa ultima linea dovrà essere ultimato nel termine di tre anni, a partire dall'epoca in cui la Compagnia avrà ricevuto l'autorizzazione di costruirlo.

Art. 5°

Prima di iniziare i lavori per tracciare una linea, la Società dovrà assoggettare all'approvazione del Governo un progetto comprendente il piano e il profilo della strada, le piante, i piani e le elevazioni delle stazioni, degli scali, Merli, degli edifici principali, dei ponti che hanno almeno 10 metri di luce. — Quanto alle opere di minor importanza, la Società potrà limitarsi alla presentazione di tipi in base ai quali debbono essere eseguiti. — Il progetto sarà corredato d'una particolarissima perizia, e di una memoria descriptive e spiegativa.

Sarà uva della compag. di presentare i progetti in tempo utile onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 6°

In tutte le linee costituenti la rete della Lombardia e quella dell'Italia Centrale, i terreni di manifattura dovranno essere eseguiti per due binarie.

Dopo il collegamento del secondo binario non sarà obbligatorio se non sui tronchi i quali somministreranno un introito lordo superiore ^{Lini italiane} a £ 30,000. per ogni Chilometro.

~~Non~~ ^{Lini italiane} sulle linee da Rho a Feste — Calende, da Alessandria a Cremona, e da Bergamo a Levo, i lavori verranno eseguiti per un solo binario, restando fermo, per la Società, l'obbligo di comprare i terreni per due binarie.

Il passo degli Apennini da Bologna a Pistoja sarà eseguito per un solo binario, egli incrociati sul terreno potranno quindi essere limitati alla larghezza necessaria per il sollevamento del 1^o binario; tranne su quei tronchi nei quali il Governo, per la regolarità e la sicurezza del servizio, ritiene che il bisogno di sollevare un secondo binario.

Quanto al ponte sul Po presso Ferrara, la determinazione della costruzione a doppio ovvero a semplice binario, sarà rimessa all'approvazione del Progetto.

Art. 8.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade connesse sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia centrale, di quanto non risulti altrettanto determinato dal presente Capitolo, dovrà la Compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20. gennaio 1859. nonché alle seguenti, cioè:

- a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 500. m^m, salvo nella traversata dell'Appennino nella quale sarà tollerato un raggio di 300.
- b) Che le pendenze non superino i limiti massimi del 1.7‰ in pianura, e del 4.7‰ nelle località montuose.
- c) Che tutte le strade siano munite di colonne chilometriche.
- d) Che sia usato il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi specie.

Il Ponte sul Po, presso Piacenza si costruirà in pietra, in ferro ed in ghisa, a norma del progetto che il Governo avrà approvato.

Le spese di costruzione, escluse quelle relative all'armamento della Rca, saranno per metà a carico dello Stato il quale rimborserà la metà alla Società mediante pagamenti trimestrali che verranno eseguiti a misura del progresso dei lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici regolerà il sistema in base al quale la Società dovrà rendere ragione delle spese richieste dalla costruzione fissa.

Art. 9.

La quarantiquattr'ore stabilita dall'articolo 2^o della Convenzione, sarà regolata a norma di quanto è prescritto nei due articoli seguenti:

Art. 10. Il tempo per cui si dovrà tenere aperto il ponte, per la traversata di un convoglio, sarà di 24 ore.

art. 10.

Per la rete lombarda la quotantigia di $5\frac{1}{5} \text{ pp\%}$ sarà applicata a tutte le linee menzionate nell'art. 1^o paragrafo A del presente Capitolo.

Essa si estenderà a tutto il Capitale necessario e realmente sborsato:

1^o Per l'acquisto delle linee cedute alla Società dal Governo Illustrato.

2^o per la costruzione delle altre linee destinate a completare la rete concessa di cui nel suonato art. 1^o paragrafo A

3^o Per compiere e mettere in esercizio le due linee, non che per provvederle del materiale fisso e mobile, nei primi tre anni di esercizio, a partire dal giorno della completa apertura di ciascuna linea.

Resta espressamente convenuto che le spese di manutenzione delle linee in esercizio non sono comprese fra quelle enunciate nel presente paragrafo.

4^o Per corrispondere gli interessi del 5,50% del Capitale di istituzione, e provvedere alle spese generali d'amministrazione fino a tanto che tutta l'intera rete Lombarda contemplata nell'art. 1^o sia posta in esercizio.

L'ammontare delle spese d'amministrazione verrà suddiviso fra le linee in costruzione e quella in esercizio proporzionalmente alla lunghezza delle une delle altre.

Gli interessi del Capitale versato per la



interruzione di una chieduna linea. Saranno coperte mediante gli introiti dall'esercizio parziale o totale della stessa linea, in quanto siano sufficienti.

art. II.

Per quanto concerne la rete dell'Italia centrale la quarantigia d'un arrendita netta di lire Ital. 14,000. al Chilom. verrà applicata ad ogni sezione del tracciato in pianura che sia aperta all'esercizio prima del compimento della linea principale.

Quando questa linea principale da Piacenza a Pistoja per Bologna sarà compiuta e messa in esercizio, la quarantigia di sei milioni e mezzo di lire italiane verrà applicata nel rapporto del numero di Chilometri realmente esercitati, a quello dei Chilometri di cui l'intera rete dovritte all'art.

1. § B.

La rete essendo compiuta, salvo il ponte sul Po presso ~~Ferrara~~, nell'applicare la quarantigia si farà una deduzione proporzionale al costo di dho ponte, da farsi col mezzo di perizie.

Qualora, in conseguenza d'un avvenimento qualunque, o per un caso di forza maggiore, l'esercizio della ferrovia avesse a trovarsi interrotto, e questa interruzione, per negligenza della Società, avesse a protrarsi più di quanto è necessario per provvi riparo, farà del det pari spesa la quarantigia.

Art. 12.

Le somme che lo Stato avrà eventualmente
versate alla Società in forza della quarentina
stabilita nei tre precedenti articoli 9, 10 e 11,
sostituiranno un'anticipazione fruttante
l'annuo interesse del 4%.

Questa anticipazione verrà riferita, per
la rete lombarda, coll'accedenza dell'introito
netto sull'annualità quarantina del 5 1/4 %,
e per la rete dell'Italia centrale, coll'acceden-
za dell'introito netto sulla somma quarantina
in forza dell'art. 11^{mo}.

In ambedue i casi le accidenze verranno
applicate all'estinzione, primo, degli interessi,
posta del Capitale).

Art. 13.

La quarantina stipulata nei precedenti
articoli non potrà essere applicata se prima
i conti della Compagnia non saranno stati
approvati dal Governo.

Essa avrà pertanto l'obbligo di presentare
i conti dell'esercizio e degli approvvigionamenti
di materiale, alla fine di ciascun anno; quelli
relativi alla costruzione delle singole linee, due
anni dopo che esse saranno state messe in esercizio,
ed i conti delle linee compite ed attualmente
esistente, entro un anno dall'approvazione del
presente Capitolo.

Da questo avute colla convenzione 14 Marzo 1856, esso sarà ripartito fra la rete lombarda e la rete Veneta, nel rapporto delle lunghezze delle linee che in viazione di esse si trovavano allora in esercizio.

Art. 16.

Le spese per la Sorveglianza e per il collaudo dei lavori, del parco che quelle per contatto dell'esercizio, saranno sostenute dalla società.

Essa comprenderanno gli emolumenti degli Ispettori o dei Commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto al medesimo.

Per provvedere a queste spese del parco che a quelle della Sorveglianza speciale di cui fa menzione l'articolo 14°, la società dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di £. 74. 60 per ciaschedun Chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art. 17.

La società godrà del diritto di prelazione per le linee che in Lombardia o nell'Italia Centrale venissero chieste da terzi, sia come prolungamenti, sia come diramazioni delle linee alla medesima con upa qualora dal canto suo, essa avesse le condizioni proposte dagli ^{alti} offerenti, entro 4 mesi dal giorno in cui queste le faranno state notificate.

Art. 18.

Qualora il Governo decidesse di costruire o di mettere in esercizio nuove linee in Lombardia, avrà l'obbligo di offrirne la concessione alla Società; né potrà procedere alla costruzione od alla concessione delle dette linee senon nel caso in cui la società avrà lasciato trascorrere il termine di 4 mesi, senza avvertire formalmente la offertale concessione.

Art. 19.

Si dovrà la preferenza alle linee menzionate negli articoli

17. 18. avrà una durata eguale a quella prefissa per la concessione; ed è inoltre stipulato che non potrà essere concessa né costruita nell'Italia centrale alcuna nuova linea tendente a riunire fra loro, per altra via, punti appartenenti alla rete concessa; come altresì, che nulla linea analogo potrà venir concessa o costruita in Lombardia, a meno che la nuova strada tocchi punti intermedi situati fuori delle linee concepite, ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica e commerciale.

La Società potrà, coll'approvazione del Governo, congiungere alle sue linee altre strade ferrate, già in tutto sia in parte.

S. S.

Art. 20.

Qualora la Società non accettasse una concessione che le fosse stata proposta in virtù degli articoli precedenti, essa dovrà intendersi col Governo, per regolare l'accordo, e nell'interesse generale, le condizioni del servizio nei luoghi dai quali si trarrebbero due o più linee appartenenti a Società diverse, e legnataamente nelle stazioni destinate ad essere usate in comune.

*Io della legge 18 aprile 1878
per la gestione
dei trasporti
convenzione
fra lo Stato e la compagnia*

Art. 21.

Entro il termine di tre mesi la Società presenterà al Governo un Elenco delle azioni e delle obbligazioni emesse finora, coll'indicazione del prezzo di emissione. Essa non potrà procedere a nuove emissioni di azioni o di obbligazioni senza avere prima ottenuto l'approvazione del Governo.

Gli introiti delle ferrovie e la garanzia dello Stato verranno attribuiti, per ordine di priorità, al pagamento degli interessi, ed all'ammortizzazione delle obbligazioni.

Art. 22.

Il Capitale della Strada ferrata dell'Italia centrale sarà rappresentato da serie speciali d'obbligazioni la cui emissione verrà limitata per modo che l'importo degli interessi e delle

ammortizzazione non oltrepassi la somma annua garantita in conformità dell'art. 11º del presente Capitolo.

Art. 23.

Adempite le prescrizioni contenute nei due precedenti articoli, le azioni alle obbligazioni della Società godranno delle quarentine, dei privilegi e delle agevolazioni accordate ai titoli della Società nazionali.

Art. 24.

Stante la differenza fra la quarentina accordata alla rete Lombarda e quella stabilita sulla rete dell'Italia centrale, si dovrà tenere separata la contabilità di ciascuna delle due reti, per modo che, in ogni momento, (per ogni evenienza), le spese di costruzione e di esercizio della ferrovia dell'Italia centrale possano venir distinte da quelle che si riferiscono alle ferrovie Lombarde.

Art. 25.

La Società è autorizzata a creare stabilimenti, officine, fucine, e conservare in attività quelli che già possiede, ad acquistare ed esercire Miniere di Carbon-fornile o di lignite, depositi di torba, banchi e selci, uniformandosi per ciò alle leggi e ai Regolamenti tanto emanati quanto da emanarsi,

e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli art. 26, 27, e 28, non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

Art. 26.

Durante il periodo di tempo assegnato per l'esecuzione e per compimento delle linee enumerate all' articolo 1º del presente Capitolo, la Società avrà il diritto di importare, colla diminuzione d'una metà delle tasse doganali, per le Strade Lombarde, e coll' esenzione completa da queste tasse per le ferrovie dell'Italia centrale, tutti gli oggetti destinati alla costruzione e all'esercizio delle linee concuse, compresi gli approvvigionamenti per i primi tre mesi di esercizio, purché la destinazione detta sia constatata mediante certificato in iscritto del Commissario Governativo.

Art. 27.

Fino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde, durante tutto il corso della concessione per quelle dell'Italia centrale, la Società andrà esente dall'imposta sulla rendita, e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria, quest'ultima sarà valutata sui terreni e fabbricati acquistati dalla Società in base ai dati registrati sugli Elenchi Uffiziali all'epoca dell'acquisto per parte della Società stessa.

Ella continuerà però a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano ai pubblici cadastri all'epoca dell'acquisto.

art. 28.

Mentre i contratti ed atti ^{qualsiasi} ~~qualsiasi~~ che la Società stipulerà relativamente ad esclusivamente alla costruzione delle linee concesse, saranno soggette al Diritto d'una Lira Italiana; ed andranno esenti da ogni Diritto proporzionale ~~disimpegno~~ ~~ogni~~ ~~diritto~~

art. 29.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pacchi risguardanti l'amministrazione e i servizi delle ferrovie concesse.

art. 30.

La Società è autorizzata a percepire tanto sulla rete lombarda quanto su quella dell'Italia centrale, le tariffe che le furono concesse, e risultante dal quadro annexo al presente Capitolo.

E' però espressamente dichiarato che queste tariffe s'intenderanno unicamente applicate in via provvisoria, ed al più tardi sino all'epoca della congiungione delle Strade ferrate da Milano a Pavia, La Piacenza con quelle di Genova ed in Italia centrale, e che prima di detta epoca, la Compagnia si metterà d'accordo col Governo, per compilare una tariffa comune che sarà posta posta in vigore contemporaneamente sulle strade respective.

Art. 31.

Finché la linea diretta fra Bresiglio e Cossaglio non sarà compita ed aperta al pubblico, la Società non potrà perapire, tanto per trasporto delle merci spedite da Milano a Brescia e d'oltre, quanto per trasporto di quelle spedite da Brescia ed a più lungo a Milano, una tassa superiore a quella cui avrebbe diritto se questo trasporto si effettuisse per mezzo della linea diretta fra le stazioni di Bresiglio e di Cossaglio, valutata della lunghezza di 32. Chilometri.

Art. 32.

In caso di straordinaria rarestà dei viventi, il Governo avrà il diritto d'imporre una riduzione sulla tassa di trasporto delle merci alimentari, fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

Art. 33.

Gli trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzo ridotto, cioè: per militari in corpo o stanziati, ma provvisti di foglio di via, il terzo; per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiale da guerra, la Metà delle tariffe portate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenente al materiale da guerra di cui non è fatta sottospecie menzione nella classificazione delle merci, saranno paraggiati



alle mani di 2^a classe nei trasporti a
piccola velocità.

Art. 34.

I detenuti non che gli agenti della
forza pubblica che li portano verranno tra-
sportati per una metà del prezzo di tariffa delle
vetture di 3^a classe.

I detenuti si trasporteranno in
un compartimento speciale, quando non
siano rimessi in carozze cellulari.

Se poi l'amministrazione facesse uso per
trasportarle di siffatte carozze, essa non pagherà
alcuna tassa supplementare.

Art. 35.

I pubblici funzionari incaricati di
sovvegliere l'esercizio delle ferrovie, o di
controllare le operazioni della Società, verranno
trasportati gratuitamente, salvo che i loro
bagagli.

Art. 36.

La Società si obbliga a eseguire gratis
tamente il trasporto delle lettere, dei dispacci,
dei pugni di servizio e degli impiegati postali
nei convogli di viaggiatori e misti; col trasporto
delle lettere anche nei convogli alerri.

I carri ambulanti postali saranno
comanditati dall'ammin. delle poste, la quale
provvederà alla loro manutenzione.

Quando l'amministratore non impiegherà carri specialmente destinati al servizio postale nei consigli ordinari e misti, la Società dovrà provvedere a sua disposizione un carro a 4 ruote.

Ogni qual volta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggior capacità d'un carro postale, dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15. centesimi di lire per ogni chilometro e per ogni carro supplementare.

La Società si obbliga d'incurciarsi delle spedizioni fatti dall'amm^{mo} delle poste, non accompagnate da un impiegato, del pari che dalla sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere, si porranno gratuitamente a disposizione dell'amm^{mo} delle poste i loculi per uso d'affitto.

Quando la posta si riservano il diritto esclusivo di trasportare pacchi oggetto di messaggeria. Essa pagherà alla Società due terzi delle tariffe fissate dalla Garitta.

Art. 37.

Ogni tolleraggio tendente a defraudare la Società delle tariffe che le sono dovute per trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta o parte della tariffa nelle carrozze della Società; ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce; ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse, o dirette a persone diverse

Sarà purificato col pagamento d'una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa
a stampa della Società.

Art. 38.

Governo si riserva il diritto di stabilire
gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo
le ferrovie concesse alla Società, ovvero di fare
uso dei pali delle linee telegrafiche della compagnia.

La Società dal canto suo, avrà il diritto di
stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche
ovvero di fare uso dei pali appartenenti allo
Stato.

La compagnia non potrà trasmettere altri
messaggi fuorché quelli relativi al servizio delle sue
strade, e sarà per ciò sottoposta alla sorveglianza
governativa.

Art. 39.

La Società dovrà fare sorvegliare
gratuitamente dai propri agenti le linee
telegrafiche stabilite e da stabilire lungo le sue
strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa
sorveglianza dovranno denunciare immediata-
mente alla prossima stazione telefonica, o
alla più vicina autorità competente tutti
i guasti sopravvenuti alle linee telefoniche.

Art. 40

Finche dura la concessione la Società dovrà conservare in buono stato di manutenzione tutte le linee che le sono concerne e tenerle munite di tutto il materiale ~~mobile~~ occorrente ai bisogni del servizio.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività in una o più stazioni principali le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

~~Dovrà inoltre possedere in una o più stazioni principali delle officine di grande si-
guenza di riparazione, per poter provvedere
con esse a tutte le riparazioni del suo materiale
mobile.~~

Art. 41.

Qualora la Società non adempisse agli obblighi che le sono imposti dal presente Capitolo, il Governo si riserva il diritto di usare delle misure autorizzate dalla legislazione vigente sulle strade ferrate, e di provvedere a spese della Società, alle disposizioni d'urgenza.

Art. 42.

La Società, per quanto possibile, sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questo regolamento non per gli impieghi superiori o per quelli che richiedono cognizioni speciali.

Quanto ai posti nel servizio ~~attivo~~, essa avrà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati, e provenienti di buone attestazioni, e particolarmente a quelli che le verranno indicati dal Governo.

*Le ferrovie saranno tenute a provvedere
per quanto possibile, presso i loro uffici
e presso i luoghi di deposito, a provvedere
ad ogni tempo e per ogni occasione*

Art. 43

Il 1^o Gennaio 1955, il Governo riprenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le ferrovie appartenenti alla società sul territorio lombardo, e menzionate nell' art. 1^{mo} del presente Capitolo. Lo stesso avverrà il 1^o Gennaio 1949, per la ferrovia dell'Italia centrale.

Quanto alla rete lombarda la presa di possesso gratuita si estenderà a tutte le dipendenze mobili e immobili della strada ferrata, qualunque ne sia la natura, compresi gli approvvigionamenti d'ogni genere.

Ma per quanto spetta alla rete dell'Italia centrale, il Governo non acquisterà gratuitamente che la proprietà degli immobili; il materiale mobile, gli strumenti e utensili, gli approvvigionamenti di combustibile e altro gli saranno consegnati contro il pagamento del prezzo che si regolerà in via cominciativa, o che verrà fissato da Perette.

Gli stabilimenti fondate ed esistiti in virtù dell'art. 2^o, del presente Capitolo, tanto in Lombardia quanto nell'Italia centrale, rimarranno in proprietà alla Società.

Art. 44

Dopo l'anno 1895, per le ferrovie lombarde, e 1888 per quelle dell'Italia centrale il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie medesime, mediante il pagamento

d'una rendita annua da corrispondere semestralmente fino al termine dell'anno 1914 per la rete lombarda, e dell'anno 1918 per quella dell'Italia centrale.

Art. 45.

Per determinare il prezzo di tale risatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui, e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimanino a trascorrere fino al termine della Concessione.

Questa rendita annua non potrà essere inferiore in alcun caso minore del 5% p.a. sul Capitali preso per le ferrovie lombarde, e della rendita annua garantita per quelle dell'Italia centrale in conformità dell'art. 11.

Art. 46.

Nel caso previsto dai due precedenti articoli, come pure nel caso che il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste insieme con tutte i loro annesse gli dovranno essere consegnate

in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di fare eseguire le riparazioni necessarie a spese della società, oppure di obbligar questa ultima ad eseguirle.

In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dagli art. 49, 50, 51. e 52 seguenti.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

Art. 49.

Allo scorrar della Concessione, la società dovrà, qualora il Governo lo richiega, continuare la manutenzione e l'esercizio delle strade per mesi successivi, a spese a per conto dello Stato,

o *al reso conto dell'esercizio sostenuto*
 dalla Società, dentro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.
 Se il Governo farà delle osservazioni su questo reso conto, entro tre mesi dalla sua produzione, la società dovrà presentare la sua risposta, e comministrare le nuove deliberazioni che le faranno state domandate, tenuta di che le obblighi sollevate contro il suo reso conto s'interranno per fondate, e si regolciranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muoverà obiezioni contro il reso conto entro tre mesi, o contro la risposta della Società entro sei settimane, i conti presentati dalla Società si riterranno come approvati.

Art. 48.

Inserendo qualche difficoltà nella esecuzione del presente Capitolo, e della convenzione cui va annesso, o in quella delle convenzioni del 14 - 15 Marzo 1816. - 8. aprile 1817 - e 23. Giugno 1818. in quanto queste ultime si riferiscono alle forze le cui concessione venne riconosciuta e confermata in favore della Società, e in quanto non si derogano la stessa Convenzione ed il presente Capitolo, la Società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici e istettere di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società, si ricorrerà ad arbitrio; e su questo punto, resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 49.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà dimandato notificherà all'altra la

scelta del proprio arbitro, invitandola a nominar il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in via sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Art. 50.

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro; e non potendo porci d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando i due primi arbitri non possono concordare nella scelta del terzo arbitro, dovrà sulla li farà coll'estrazione a sorte una delle due persone proposte.

Art. 51.

Le due parti devono ottenersi alla unanima risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purché il risultato di queste sentenze resti compreso fra i limiti prefissati dalle proposte dei due primi arbitri).

Firmati all'original Il Ministro delle Finanze Il Ministro dei lavori pubbli
Vegari S. Giacini

Il rappresentante della Società
Paulin Walabat

Per agire conforme
al capo precedente
Munane

Tariffa

auordata dalla concessione per le ferrovie lombarde,
e Tariffa
dell'Italia centrale

2

Tariffa N° 1.

Viaggiatori classe 1^o per viaggio e per Chilom.

Tariffa della Concessione delle ferrovie Lombard.	Tariffa dell' Italia centrale
0,11704	0,10
0,08763	0,08
0,09852	0,06

I fanciulli al di sotto di due anni, tenuti sulle ginocchia, saranno trasportati gratuitamente.

I fanciulli dai due ai dieci anni pagano metà della tassa.

Nei consigli ulteriori, formatti con Carozze di 1^o e 2^o classe, o anche soltanto di prima, i prezzi potranno venir aumentati del 20, 8% sulla condizione che la velocità, computando le soste, non sia minore di 38 Chilometri all' ora.

Consigli speciali per primi 10. Chilometri

90,7979 90,-

per ogni chilometro successivo 4,8822 5,-

per ogni chilometro nell' ritorno, qualora questo abbia luogo entro 1h ore dall' arrivo

3,5802 3,60

per ogni mezza ora di ritardo in partenza

103,1033 103,-

Tariffa N° 2.

I. Bagagli. Ogni passeggiatore ha diritto al trasporto gratuito di Chilogrammi 21. 20.
L' ecedenza viene tassata in ragione di 0,00688 0,0045

per chilometro, per frazioni indivisibili di 10. Chilogrammi.

La tassa viene raddoppiata per quegli oggetti che ad ogni metro cubico di volume, pesano meno di Chilogrammi.

Assicurazione generale, per passeggiatore

267
0,09284 0,11

Messa di Magazzinaggio, per collo, per giorno, per bagagli che non vengono caricati entro 24 ore dall' arrivo, contando le 24 ore incominciate come le fossero compiute.

0,14819 0,11

II. Equipaggi - Classe 1^o. Carozze e Landau da Viaggio, carichi, omnibus e Diligenze vuote, per pessso e per Chilometro

0,64939 0,45

Classe 2^o. Carozze a due fondi da quattro sedili, forgoni carri vuoti a due cavalli, per pessso e per Chilom.

0,56790 0,35

312

Classe 3. ^a - Carroze ad un solo fondo ed a un solo sedile nell'interno, a due posti, forgioni e carri vuoti ad un solo cavalllo	idem	0,18814 0,45
Affiancione generale, per carro		0,17284 0,45
Carico e Scarico		1,23484 1,25
Magazzinaggio, per carro per giorno, contando le ore incominate come se fossero compiate		1,23484 1,25
III Cavalli - per un cavalllo solo e per Chilometro		0,29284 0,30
per due cavallli	idem	0,42296 0,65
per tre cavallli, nelle spedizioni che ne comprendono al massimo	idem	0,49306 0,90
Affiancione generale per ogni cavalllo		0,17284 0,45
Carico e Scarico	idem	0,49383 0,90
IV Cani - per cane e per Chilometro		0,01951 0,015
Massa minima, compresa l'affiancione generale		0,44446 0,65
Affiancione generale		0,17284 0,45
V Cadaveri - per Chilometro		1,20194 0,75
per un cadavero trasportato entro un carro, e per Chilometro		1,--
Le spese accessorie sono regolate come quelle degli equipaggi		
Tariffa N° 3.		
I. Merci a gran velocità di Chilom. e per frazione indivisibile di 10 Chilom.		0,00488 0,0045
Massa minima		0,49383 0,90
Affiancione generale, per frazione indivisibile di 5 Chilom.		0,12346 0,12
Per gli oggetti che pesano più di 5 Chil. (essendo gli altri esenti da questa tariffa)		
Magazzinaggio per carro per giorno per gli oggetti che non vengono ritirati entro 48 ore dall'arrivo, contando le ore incominate come se fossero compiate		0,00488 0,45

2 ^a Categ. Vitelli, asini, porci etc per Capo e per Chilometro	0,03902	0,04
3 ^a Categ. Montoni, fiori, Capre, agnelli etc per Capo e per Chilometro	0,01926	0,015
Per queste due ultime categorie, i prezzi saranno raddoppiati quando la spedizione comprenderà meno di 10. Capi, senza però che essi possano oltrepassare la somma da pagare per una spedizione di 10 capi.		
Carico e Scarcio per ogni capo delle 1 ^a categorie	0,24691	0,23
" 2 ^a	0,12346	0,10
" 3 ^a	0,04938	0,03
Massa di custodia (esclusa la spesa d'alimento, ecc.) per capo e per giorno 1 ^a categ		0,70
2 ^a		0,33
3 ^a		0,15
Tariffa N. 4		
Merci a piatta velocità 1 ^a classe per tonnellata per Chilometro	0,11082	0,10
2 ^a " " "	0,16889	0,15
3 ^a " " "	0,21481	0,20
Classe Speciale " "		0,075
Carbon fossile, Granaglie, legumi, fomi di terra, per tonnellata e per Chilometro per le distanze da 0, a 70 Chilometri	0,09763	
colla tassa massima, per tonnellata, di	6,47287	
per le distanze da 70 a 152 Chilometri	0,08099	
colla tassa massima per tonnellata, di	9,3763	
per le distanze maggiori di 152 Chilometri	0,06669	0,06
Vievoli ferrovie viaggianti sopratutto su proprie ruote, per tonnellata per Chilometro	0,06669	0,06
Ferro grigio in spranghe, legname da costruz. non più lunghi di 10 m., per tonn. per chilometro	0,09763	
olio e litracci	0,06669	
Legname attacco, giallo rosso, tralci, etc. da 100 - 150	0,08099	

2

La società percepisce una provvigione del 2% sull'importo delle somme versate a vista, restando in suo favore rifiutare il pagamento anticipato delle somme portate a titolo d'assegno sulle lettere di porto che le vengono presentate.

Anche le anticipazioni fatte dalla società per i piani di dogana danno luogo alla tassa di una tassa del 2%.

Si percepisce del pari una provvigione d'1/2 8% sugli importi degli assegni pagabili dalla stazione mittente dopo l'effettuato incasso alla stazione destinataria.

II Numerario e preziosi

- Da 0 a 500 ^{tt} per fraz. indiv. di 100 ^{tt} e per Chilom.	0,00105	0,001
- Da 500 ^{tt} a 10,000 ^{tt} " " 500 " "	0,00316	0,003
- insù dei 10,000 ^{tt} " " 1000 Su quanto eccede gli oneri detti 10,000, oltre la tassa dovuta per questi medesimi	"	"
- Tassa d'isvizione per ogni spedizione	0,00132	0,001
- Massa minima compresa l'isvizione	0,17284	0,15
- Magazzinaggio per frazione indiv. di 500 ^{tt} e per giorno, contando 24 ore incominate come se fossero complete	0,49383	0,50
	0,05	0,10

Provvigione sulle spese anticipate 2/10%

Provvigione sugli assegni pagabili dopo l'effettuato incasso 1/2 8%

III Bestiame 1^a categoria: Buoi, tori, vacche, muli ed animali da tiro

per un Capo e per Chilom.	0,26024	0,20
Due " "	0,27012	0,20
Tre "	0,48490	0,40
quattro	0,58368	0,48
Cinque	0,69634	0,55
Sei	0,78172	0,60

Quando la spedizione comprenderà più di sei capi, i primi sei si faranno a norma di quanto precede; i rimanenti pagheranno per Capo e per Chilom.

Un animale di quinta categoria trasportato soltanto è soggetto alla tassa per capo e per Chilometro, di

IV Bestiame trasportato a girolo Velocità

1°. tariffi per un capo solo e per Chilometro

" due capi	"	0,19306	0,15
" tre	"	0,24395	0,20
" quattro	"	0,29284	0,24
" cinque	"	0,33827	0,27
" sei	"	0,39086	0,30

Quando la spedizione comprendrà più di sei capi, i primi si serviranno tasse a norma della tariffa precedente; gli rimanenti si percepiremo una tassa, per capo e per Chilometro di ... per un animale di questa categoria trasportato Drajato

2°. tariffi per capo e per Chilom.

3°. per capo e per Chilom.	0,00963	0,007
Spese accessorie (come per la gran Velocità)		

V Cadaveri per Chilometro

per un cadavero trasportato entro un carro, e per Chilometro

Spese accessorie (come per gli equipaggi)

VI Convogli speciali di merci - per Chilom.

Assicurazione generale e speciale

assicurazione generale	Massa di assicurazione	Mariette della Concessione	Mariette della Italia contrattata	Premio	Mariette della Concessione	Mariette per l'Italia centrale
Bagagli	per passeggi	0,1928	0,15	per mezzo Chil.	9,47	2,50
Carorres	per poggio	0,1928	0,15	per poggio	94,691	930,-
Cavalli	per cavallo	0,1928	0,15	per cavallo	123,46	123,-
cani	per cane	0,1928	0,15	per cane	94,69	25,-
Merici	{ agricolto a piastrelle	0,1235	0,12	{ per 90. chil.	246,91	930,-
	3 per 90. Chil	0,1979	0,02		74,07	75,-

Gli oggetti che pesano meno di Chilogrammo al metro cubo, pagano doppia tasse.	217	230
Tassa minima, compresa l'assicurazione	0,19983	0,50
Assicurazione generale per frazione indivisibile di 50. Chil. carico e scarico per frazione indiv. di 50. Ch. pesata, per frazione indivisib. di 50. Chil.	0,01475 0,03704 0,03704	0,02 0,035 0,035
" per carbone fisile, e per minerali greggi, per fraz. ind. min.	0,01235	0,01
Magazzinaggio per le merci che non vengono levate entro tre giorni dall'arrivo, per 50. Chilogrammi e sopra. Considerate 24 ore cominate come se fossero complete.	0,01983	0,02
per legname d'opera, pietra da costruzione, mattoni, terra e minerali greggi. Se tasse super. è applicabile soltanto dopo sei giorni, viene ridotta a-	0,00247	0,005
Lettera di porto quando viene stesa in ufficio a richiesta del mittente	0,06938	
Senza comprendere l'importo della modula, per la quale, quando viene somministrata dall'uff. devi pagare una tassa di	0,04938	
Le provviste vengono regolate sullo stesso dato di quelle della gran Velocità.		
II Equipaggi trasportati a piena velocità		
1 ^a classe) / (vedi tariffo n° 2) per pezzo e per Chilom.	0,39086	0,35
2 ^a " "	0,32343	0,30
3 ^a " "	0,26024	0,25
Carriole portate vuote	0,16272	
Spese accessorie (come nella gran Velocità)		
III Cavalli trasportati a piena velocità		
per un cavallo e per Chilom.	0,16272	0,15
per due cavalli e per Chilom., nelle spedizioni di più cavalli	0,08124	0,08
Cavali e scarico (come nella gran Velocità)		

(Assicurazione Speciale)

Tariffa della Concessione: per ogni 1%.^t d'importo oltre il valore
garantito dall'assicurazione generale.

Morire a grande epoca velutata 0, 05

Bragagli, Parozze, Cavalli e cani 0, 15

Tariffa sull'Italia centrale: per ogni 1%.^t di maggiore importo

Come sopra 0, 05

Osservazione)

Le distanze minori di 7 Chilometri si contano come 7 Chilometri.

Il ponte sul Po a Ponte Lugo Suro mi riguardi sulla tariffa
verrà parificato a cinque Chilometri.

Morirò il ventiquattr'Giugno Mille-ottocento Settanta

Firmate all'originale

Il Ministro delle Finanze Il Ministro dei lavori Pubblici

G. L. Seggiani S. Jacini

Rappresentante della società

Paulin Malabot

Il Consiglio di Direzione

Il Consiglio di Direzione

Il Consiglio

J. M. de

Paris le 20 Juin 1860

Monsieur le President de la Chambre
des Députés

Monsieur le President

Une dépêche télégraphique adresse au
Comité de Direction de la Société générale des chemins
de fer romains à Paris, dans la journée du Jeudi 28,
lui a appris que contrairement à nos droits acquis, le
gouvernement de Sa Majesté, a ratifié notre déclaration de
la ligne de Ferrare au Po, en se réservant à une autre
compagnie; nous étions cependant autorisés à penser
qu'une mesure aussi radicale ne ferait jamais force
avant de nous avoir entendu, comme nous l'avions demandé.

En ma qualité de Président du Comité et
muni de pouvoir le plus étendu j'ai quitté Paris
immédiatement, muni de pièces nécessaires pour
prouver que cette déclaration, qui compromet de si
grave intérêt, n'en nullement justifiée.

Si contre toute attente, le Parlement ne
tenait aucun compte de prouver que j'aurais l'honneur
de vous faire part, je devrai par rapport pour la chambre,
le prouver que fait de notre droit, nous serons forcés
à notre grand regret, de résumer par tous les moyens
légaux.

Je prends la liberté de vous priser de vouloir
bien faire distribuer à Messieurs les Députés la note
ci-jointe rédigée, avant mon arrivée, par M. Poirier
notre mandataire.

Par l'ordre express, Monsieur le Président, l'expression
de ma haute considération. Grie: D.
Maire de Paris

En son faîte de l'Assemblée de commandement
Général Poirier. 306

*Colla 9/1
154*

SESSIONE 1860

Nº 79-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

ALLIEVI, PERUZZI, DEPRETIS, MATTEI, CIARDI, ROBECCHI
(da Garlasco), PASINI, MINGHETTI, VALERIO

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici e delle finanze

nella tornata del 25 giugno 1860

Convenzione relativa alle ferrovie lombarde e centrale-italiana.

Tornata del 29 giugno 1860.

SIGNORI,

Nel procedere all'esame del progetto di legge presentato dal ministro de' lavori pubblici nella seduta del 25 del corrente, per il quale viene proposto alla Camera di approvare le convenzioni stipulate col rappresentante della società concessionaria delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale ed il nuovo capitolo di queste imprese, la vostra Commissione, o signori, ha dovuto innanzi tutto indagare quali sieno le vere condizioni giuridiche del regio Governo di fronte a questa società; la quale, al seguito de' felici eventi militari e politici, compiutisi ultimamente e non preveduti certamente da chi stipulò gli atti che le detter vita, trovasi concessionaria di quasi 800 chilometri di strade ferrate, costituenti una rete che abbraccia tutte le nuove provincie lombarde ed una gran parte di quelle dell'Emilia e della Toscana.

Nella relazione ministeriale viene osservato come, per virtù delle stipulazioni del trattato di Zurigo, il Governo del Re abbia riconosciute e confermate in tutte le loro disposizioni e per tutta la loro durata le concessioni accordate dai

Governo austriaco nelle provincie lombarde, e specialmente le concessioni risultanti dai contratti del 14 marzo 1856, 5 aprile 1857 e 23 settembre 1858; avvertendo bensi come secondo il disposto dell'articolo 11 di quel trattato debba venir meno nell'Austria qualsivoglia diritto di controllo o di sorveglianza nelle costruzioni e nell'esercizio delle strade ferrate lombarde.

Nessuna stipulazione scritta veniva a trasferire nel Governo del Re i diritti e gli obblighi che i Governi austriaco, parmense, modenese, pontificio e toscano avevano assunti di fronte alla società concessionaria nelle convenzioni di Roma del 1^o maggio 1851 e di Vienna del 17 marzo 1856; dappoche non già per virtù di negoziati diplomatici, ma per volere di popoli, lo scettro costituzionale del re Vittorio Emanuele estendevasi sulle terre italiane ove l'Austria esercitava già una larga influenza.

Era ben naturale che ai rappresentanti del regio Governo e della società venisse il pensiero di determinare le relazioni reciproche, sorte dal trattato di Zurigo quanto alla rete lombarda, e dal fatto dell'annessione quanto alle linee dell'Italia centrale; ma, nelle trattative che ebbero luogo a tal uopo, non era possibile il procedere nella guisa istessa in cui si sarebbe proceduto se di nuove concessioni si fosse trattato, ed ognuno intende agevolmente come fosse necessario prendere per norma le convenzioni preesistenti.

La prima ricerca cui dette opera la Commissione vostra, o signori, fu il confronto fra le convenzioni ed il capitolato sottoposti al suo esame e gli atti cui questi verrebbero ad essere sostituiti, e con piacere ha riscontrato negli atti propostici parecchi importanti miglioramenti, de' quali alcuni vennero già accennati nella relazione ministeriale.

Siccome lo scopo del Governo del Re, nello stipulare le nuove convenzioni ed il nuovo capitolato, quello si fu di assicurare la cessazione di qualsivoglia ingerenza diretta o indiretta dell'Austria nell'amministrazione e nello esercizio delle strade ferrate del regno, così la Commissione fece argomento di più speciale studio le disposizioni dirette ad italianazzare quanto più si possa questa importante intrapresa.

Ravvisando quanta sia l'importanza dello svincolamento della società dall'obbligo di far partecipe il Governo austriaco, per ciò che concerne la rete lombarda, delle rendite superiori al 7 p. 00 a favore di quel Governo, stipulato negli articoli 14 della convenzione del 14 marzo 1856 e 10 di quella del 23 settembre 1858 e riservato nell'articolo 11 del secondo trattato di Zurigo, la Commissione stimò conveniente lo aggiungere l'assegnazione del termine di un anno alla società per l'adempimento dell'obbligo che essa assume nell'articolo 3 delle nuove convenzioni.

Nell'art. 5, che sembra il più importante, per ciò che concerne il conseguimento dello scopo testé accennato, la Commissione ha stimato che debba aver sede una disposizione, per la

quale venga pattuito che il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale abbia ad essere nei regii Stati, anziché a Vienna, dove, per il disposto dell'art. 45 della convenzione del 14 marzo 1850, esser doveva la sua sede.

Era stato da taluno osservato come questa disposizione potesse trovar sede più conveniente negli statuti, che, per disposto dell'ultimo alinea di questo articolo, esser devono redatti sulle basi stabilite nella convenzione del 23 giugno 1860 ed approvati dal Governo del Re; ma, dappoichè fu respinta dalla maggioranza la proposta di subordinare questi statuti all'approvazione del potere legislativo, venne unanimemente consentito che la determinazione del domicilio esser dovesse aggiunta alle disposizioni fondamentali degli statuti fermate nell'art. 5.

Ed inoltre fu unanime la Commissione nel deliberare che venga raccomandato al Ministero di adoperare ogni cura perchè le modificazioni che saranno reputate necessarie negli statuti della società vengano indirizzate allo scopo di determinare le facoltà del Consiglio d'amministrazione residente nei regii Stati, e le sue relazioni coll'assembla generale che dovrebbe adunarsi a Parigi, per modo da rendere indipendente da ogni straniera influenza la gestione di questa importante impresa nazionale.

A raggiungere il quale scopo la maggioranza ha stimato conveniente di raccomandare al ministro che, per disposizione degli statuti, almeno i tre quarti dei componenti di questo Consiglio steno regnicioli.

Nello stesso ordine d'idee procedendo più oltre, la Commissione, nell'atto che ha riconosciuto come difficilmente avrebbe potuto ottenere per il momento una più radicale separazione, ha deliberato altresì di raccomandare al ministro che faccia ogni sforzo per conseguire la separazione assoluta ed intiera della società in due ben distinte intraprese, una austriaca ed una italiana, ora per quando, essendo intieramente sborsato il capitale rappresentato dalle azioni, questa separazione assoluta incontrerebbe ostacoli molto inferiori a quelli a motivo dei quali essa è attualmente piuttosto desiderabile che conseguibile.

Da queste considerazioni d'indole politica passando ad esami di un ordine economico e tecnico, deve accennare al dubbio intorno al difetto di una penalità abbastanza certa per assicurare l'adempimento degli obblighi assunti dalla società, specialmente in quanto concerne l'attivazione delle linee in costruzione, entro i termini designati nell'art. 4 della convenzione; ma poichè questa sanzione penale trovasi a sufficienza negli articoli 210 e seguenti della legge generale sull'ordinamento dei lavori pubblici de' 20 novembre 1859, la Commissione si è limitata a indurre nell'articolo 4 della convenzione una lieve aggiunta, per la quale ritiene che esser possa rimosso qualsivoglia timore intorno alla intiera effica-

cia della accettazione di questa legge per parte della società.

La Commissione si allegra nel pensare che provincie ora segregate le une dalle altre saranno avvicinate, nei termini non lontani designati nel già citato articolo 4, e singolarmente gradito le è riuscito il patto pel quale una prima sezione di circa 40 chilometri della linea da Bologna a Pistoia esser dovendo aperta fra un anno verrà ad accelerare le comunicazioni fra le valli dell'Arno e del Po. Senonchè a turbare questa gioia sorgevano i dubbi con gravi parole promossi da uno dei commissari, il quale in nome proprio e dell'ufficio da lui rappresentato facevansi domandare che una Commissione composta d'ingegneri e di geologi tornasse ad esaminare le condizioni del difficile tratto dell'Appennino, ove esser devono eseguite le importanti costruzioni di questa linea, nell'intendimento di rassicurare il pubblico intorno alla possibilità di costruirla e di esercitarla coi mezzi consueti, ovvero di provocare quelle risoluzioni che all'uopo venissero reputate più opportune. Affrettiamoci però a confortarci col aggiungere che il signor ministro dei lavori pubblici, nell'atto che dava l'assicurazione che avrebbe affidato ad una apposita Commissione d'ingegneri e di geologi l'incarico di riferire intorno a questo grave argomento, diceva nutrire speranze, fondate su relazioni autorevoli, che il risultamento degli studi della Commissione avesse a riuscire conforme al desiderio universale.

Nessuno muoveva dubbio intorno alla convenienza massima della istituzione della linea da Bologna a Ferrara a quella da Reggio a Borgoforte, ed unanimi la Commissione affrettò col desiderio il giorno in cui anche la provincia di Ferrara sarà rapidamente congiunta colle altre del regno per quella via che verrà reputata più conveniente. Non potrebbe però la Commissione abbandonare il tema delle strade ferrate delle Romagne, senza esprimere il vivo desiderio che tutti sentiamo di veder adottate le misure le più opportune perché la rete ferroviaria sia condotta a compimento da Bologna verso Rimini, nonché verso il porto di Ravenna; il quale va acquistando una grande importanza, e comparisce invero meritevole di quelle migliorie che per provvido consiglio del già Governo dell'Emilia vi si vanno introducendo.

Se le ragioni stesse che trattenevano il ministro, secondo egli affermava nella sua relazione, non avessero esercitata pari influenza sull'animo dei componenti la Commissione, questa non avrebbe omesso di porgere una speciale attenzione alle linee occorrenti a riempire le lacune esistenti, ed a render compiuta e rispondente agli interessi nazionali la rete lombarda stata originariamente stabilita piuttosto a seconda d'interessi austriaci, e per meglio collegarla al centro dell'impero, siccome affermavano alcuni de' componenti la Commissione stessa; ma, avute presenti le condizioni create dai contratti vigenti, essa ha doyuto limitarsi a raccomandare cal-

(79-A)

damente al ministro di prender a cuore le trattative che egli stesso dimostrasi desideroso d'iniziare per lo scopo sovra indicato.

Da queste idee la Commissione è stata naturalmente condotta a considerare i diritti di prelazione nella concessione di alcune linee e di esclusione di alcune altre, pattuiti negli articoli 17, 18 e 19 del capitolato; ed avendo confrontato queste disposizioni con quelle contenute negli atti antecedenti cui questi articoli sono sostituiti, ha ritrovato i nuovi patti conformi agli antichi, salvo in qualche parte dell'articolo 19; ed ivi appunto, per conseguire intiera questa conformità, ha indotta una lieve modifica.

Alla Commissione è sembrato conveniente il sopprimere l'art. 41 del capitolato, siccome quello che altro non sarebbe se non che una ripetizione delle più late disposizioni della legge del 20 novembre 1859, accettata dalla società coll'articolo 4 delle convenzioni; ed infine è stato parimente soppresso l'obbligo di preferire nella collazione degl'impieghi da dare ai militari congedati quelli indicati dal Governo per quei motivi stessi per i quali la Camera approvò, non ha guari, la soppressione di un'ugual condizione nell'atto di concessione d'una strada ferrata a cavalli dalla cava d'Alzo a Novara.

Nel suggerire queste ed altre modificazioni di minore importanza nelle convenzioni e nel capitolato, dei quali ha l'onore di proporsi l'approvazione, la Commissione va lieta di assicurarvi, o signori, del consentimento del signor ministro dei lavori pubblici, il quale porgeva l'assicurazione di quelle altresì del rappresentante della società, e consentendo generalmente le idee manifestate nella presente relazione, prometteva inoltre il ministro di adoperarsi efficacemente perchè venissero soddisfatti i desiderii nella medesima manifestati.

PERUZZI, relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

È approvata la convenzione in data del 25 giugno 1860, ed
annessovi capitolato, inteso tra i ministri delle finanze e dei la-
vori pubblici ed il cavaliere Talabot Paulin, quale rappre-
sentante della società concessionaria delle strade ferrate
lombardo-venete e dell'Italia centrale, con quale con-
venzione e capitolato sono determinati i rapporti fra detta società
ed il Governo per quanto riguarda le concessioni delle fer-
rovie lombarde situate nel territorio del regno e di quelle
dell'Italia centrale.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Articolo unico.

Identico al qui contro.

I solle modificazioni risultanti dall'esemplare
qui unito.

Approvato nello stemma del 30 Giugno 1860.

Talabot

~~PROPOSTA DEL MINISTERO~~

CONVENZIONE

tra i ministri di S. M. il re Vittorio Emanuele II, per lavori pubblici e per le finanze, e la società anonima delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale.

ART. 1.

Le concessioni di ferrovie accordate sul territorio degli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele II alla società delle ferrovie *lombardo-venete* e dell'Italia centrale, quali risultano dalle convenzioni col Governo austriaco, in data del 14 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858, e dalla convenzione del 17 marzo 1856 coi Governi austriaco, parmense, modenese, toscano e pontificio, vengono riconosciute e confermate colle modificazioni specificate nella presente convenzione nell'annesso capitolo.

ART. 2.

Conseguentemente lo Stato garantirà alla società, per tutta la durata della concessione:

1° Un interesse del 3 per 0/0 e l'ammortizzazione computata sulla base di $\frac{2}{10}$ per % sulla totalità delle spese incontrate per l'acquisto o per l'esecuzione delle linee lombarde comprese negli Stati di S. M.

2° Una rendita annetta di 6,500,000 lire italiane per le linee dell'Italia centrale. Queste garanzie, separate ed indipendenti da quelle riferibili alle linee possedute dalla società sul territorio dell'impero austriaco, verranno applicate in conformità delle condizioni stipulate nell'annesso capitolo.

ART. 3.

La compagnia assume l'obbligo di regolare col Governo austriaco l'applicazione degli articoli 14 e 18 della convenzione 14 marzo 1856 e degli articoli 16 e 17 della convenzione 23 settembre 1858, in modo da svincolare assolutamente in qualunque caso la rete lombarda dalla clausola che stipula una eventuale partecipazione dello Stato austriaco nei redditi superiori al 7 per %.

ART. 4.

Tutte le strade ferrate concesse alla società negli Stati di S. M. sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia centrale, saranno possedute ed esercite con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859

~~PROPOSTA DELLA COMMISSIONE~~

CONVENZIONE

tra i ministri di S. M. il re Vittorio Emanuele II, per lavori pubblici e per le finanze, e la società anonima delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale.

ART. 1.

Identico al qui contro.

ART. 2.

Conseguentemente lo Stato garantirà alla società, per tutta la durata della concessione:

1° Un interesse annuo del 5 per %, ecc., come contro.

2° Una rendita annua netta di 6,500,000 lire italiane, ecc., il resto come contro.

ART. 3.

La compagnia assume l'obbligo di regolare, fra il termine di un anno, col Governo austriaco, ecc., il resto come contro.

ART. 4.

Tutte le strade ferrate concesse alla società negli Stati di S. M., sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia centrale, s'intenderanno concesse e saranno possedute, ecc., il resto come contro.

8

(3754) in quanto il presente atto non vi deroga, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento.

È espressamente convenuto che la società non sarà soggetta alla compartecipazione prescritta dall'articolo 244 della precipitata legge.

ART. 5.

La costituzione della società sarà modificata nel modo seguente:

Un Consiglio d'amministrazione residente negli Stati di Sua Maestà rappresenterà la società in tutto ciò che riguarda le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale.

Questo Consiglio avrà, relativamente a queste ferrovie, le stesse attribuzioni e gli stessi poteri di cui è rivestito il Consiglio residente in Vienna, relativamente alle ferrovie situate nel territorio austriaco.

L'amministrazione delle ferrovie lombarde e di quelle dell'Italia centrale già concesse, o che fossero per esserlo più tardi alla società, sarà interamente affidata al detto Consiglio d'amministrazione.

Questa amministrazione verrà tenuta affatto indipendente e separata da quella delle altre linee appartenenti alla medesima società.

+ Le assemblee generali degli azionisti della società avranno luogo a Parigi.

I nuovi statuti della società redatti sulle basi che precedono saranno sottoposti all'approvazione del Governo di S. M. il Re.

ART. 6.

La durata della concessione di tutte le linee costituenti la rete lombarda resta fissata a novant'anni dal 1^o gennaio 1865.

La concessione delle ferrovie dell'Italia centrale spirerà il 31 dicembre 1948.

ART. 7.

Si dichiarano annullate tutte indistintamente le disposizioni relative alle reti delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, contenute nelle convenzioni in data 14 marzo 1836, 8 aprile 1837, 23 settembre 1838 stipulate col Governo austriaco, e nelle convenzioni in data 1^o maggio 1831, 17 marzo 1836 stipulate coi Governi dell'Austria, di Parma, di Modena, pontificio e della Toscana, non che nel capitolo annesso alla suddetta convenzione del 17 marzo 1836.

I rapporti tra il Governo e la compagnia, per quanto si riferiscono alla concessione, costruzione ed esercizio delle reti stesse, saranno quind'innanzi esclusivamente regolati dalla presente convenzione e dall'annesso capitolo.

Art. 5.

La costituzione della società, ecc., come contro.

Un Consiglio d'amministrazione, ecc., come contro.

Questo Consiglio avrà, ecc., come contro.

L'amministrazione delle ferrovie lombarde, ecc., come contro.

Questa amministrazione verrà, ecc., come contro.

Il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, s'intenderà essere in quella città dei regni Stati nella quale risiederà il Consiglio d'amministrazione.

+ Le assemblee generali, ecc., il resto come contro.

Art. 6.

Identico al qui contro.

Art. 7.

Identico al qui contro.

ART. 8.

La presente convenzione, firmata in doppio originale dalle parti contraenti, non sarà definitiva ed esecutoria se non dopo essere stata approvata per legge.

Essa andrà esente da ogni qualsiasi tassa.

Torino, il venticinque giugno mille ottocento sessanta.

Firmati all'originale:

Il ministro delle finanze *Il ministro dei lavori pubblici*

VEGEZZI.

S. JACINI.

Il rappresentante della società, in forza dei poteri avuti dalla medesima, come da verbale dell'assemblea generale 30 aprile 1860 e da verbale del Consiglio d'amministrazione 19 giugno 1860.

PAULIN TALABOT.

Per copia conforme:

Il capo-sezione

MARENCO.

ART. 8.

Identico al qui contro.

~~PROPOSTA DEL MINISTERO~~**CAPITOLATO**

annesso alla convenzione in data del 25 giugno 1860, stipulata tra i ministri di S. M. il Re Vittorio Emanuele II, pei lavori pubblici e pelle finanze, e la società anonima delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale.

Art. 1.

Le linee di cui viene riconosciuta e confermata la concessione in favore della società delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale sono le seguenti:

A. Sul territorio lombardo.

- 1º La linea da Milano al confine veneto, fra Peschiera e Desenzano, per Treviglio, Bergamo, Coccaglio e Brescia, compresavi la linea di circonvallazione destinata a congiungere i diversi tronchi che mettono capo a Milano;
- 2º La linea da Bergamo a Lecco;
- 3º La linea da Milano a Camerlata;
- 4º La linea da Treviglio a Coccaglio;
- 5º La linea da Milano al Ticino presso Buffalora, con una diramazione da Rho a Sesto-Galende;
- 6º La linea da Milano a Piacenza per Lodi, con una diramazione verso Pavia fino al Gravellone per congiungersi alla ferrovia di Genova;
- 7º La linea da Treviglio a Cremona per Crema.

B. Sul territorio dell'Italia centrale.

- 1º La linea da Piacenza a Bologna per Parma, Reggio e Modena;
- 2º La linea da Bologna a Pistoia;
- 3º In sostituzione della linea da Reggio a Borgoforte, il Governo concede e la compagnia sarà obbligata a costruire la linea da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, compreso il ponte sul Po, quando il Governo ne ordinerà la costruzione.

Art. 2.

La società non avrà obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio; se non nel caso che, scorso il termine prefisso dall'articolo 5 per compimento delle linee lombarde

~~PROPOSTA DELLA COMMISSIONE~~**CAPITOLATO**

annesso alla convenzione in data del 25 giugno 1860, stipulata tra i ministri di S. M. il re Vittorio Emanuele II, pei lavori pubblici e pelle finanze, e la società anonima delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale.

Art. 1.

~~identico al qui contro sino all'articolo 6.~~

ivi contemplate, l'esperienza avesse dimostrato essere questo tronco diretto necessario al commercio, o desiderabile nell'interesse dello Stato.

Spetterà al Governo il decidere dell'opportunità di tale costruzione; e qualora esso la imponesse, dovrà la stessa venir compita entro due anni dal giorno della notificazione di questa risoluzione alla società.

Art. 3.

Il Governo si riserva la facoltà di determinare il punto della linea da Milano a Piacenza, dal quale deve staccarsi la diramazione di Pavia, non che il punto da scegliersi ed i lavori da eseguirsi pel passaggio del Ticino e pella congiunzione colla linea di Genova.

Art. 4.

Per le linee enumerate nell'articolo 1^o e non per anco terminate, i periodi assegnati all'esecuzione rimangono stabiliti come segue:

La linea da Milano a Piacenza dovrà essere compiuta il 1^o gennaio 1862 fino al punto in cui incominceranno i lavori per la traversata del fiume Po, ed il 1^o gennaio 1863 fino alla stazione di Piacenza.

Quella da Milano a Pavia fino al Gravellone, il 1^o luglio 1862.

Quella da Rho a Sesto Calende, il 1^o gennaio 1861, per la sezione da Rho a Gallarate, e pel prolungamento sino al lago Maggiore, il 1^o luglio 1862.

Quella da Bergamo a Lecco, il 1^o luglio 1862.

Quella da Treviglio a Cremona, il 1^o novembre 1862.

Quella da Bologna a Pistoia il 1^o luglio 1861, per la sezione da Bologna a Vergato, ed il 1^o gennaio 1863 per quella da Vergato a Pistoia.

Finalmente quella da Bologna per Ferrara a Ponte Lago-scuoro, il 1^o gennaio 1862.

Il ponte sul Po di questa ultima linea dovrà essere ultimato nel termine di tre anni, a partire dall'epoca in cui la compagnia avrà ricevuto l'ordine di costruirlo.

Art. 5.

Prima d'incominciare i lavori per ciascheduna linea, la società dovrà assoggettare all'approvazione del Governo un progetto comprendente il piano, ed il profilo della strada, le piante, gli spaccati e le elevazioni delle stazioni degli scali-merci, degli edifizi principali e dei ponti che hanno almeno 10 metri di luce. Quanto alle opere di minore importanza, la società potrà limitarsi alla presentazione dei tipi, in base ai quali debbono essere eseguiti. Il progetto sarà corredato di una particolareggiata perizia e di una memoria descrittiva e spiegativa.

Sarà cura della compagnia di presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 6.

In tutte le linee costituenti la rete della Lombardia e quella dell'Italia centrale, i terrapieni ed i manufatti dovranno esser eseguiti per due binari.

Però il collocamento, ecc., il resto come contro.

Art. 6.

In tutte le linee costituenti la rete della Lombardia e quella dell'Italia centrale, i terrapieni ed i manufatti dovranno, a richiesta del Governo, essere eseguiti per due binari.

gatorio, se non sui tronchi i quali somministreranno un introito lordo superiore a lire italiane 30.000 per ogni chilometro, ad eccezione della linea da Piacenza a Bologna, sulla quale dovrà collocarsi il secondo binario, quando l'introito lordo arrivi a L. 24.000 per chilometro.

Sulle linee da Rho a Sesto Calende, da Treviglio a Cremona, e da Bergamo a Lecco, i lavori verranno eseguiti per un solo binario, restando fermo, per la società, l'obbligo di comperare i terreni per due binari.

Il passo degli Appennini da Bologna a Pistoia sarà eseguito per un solo binario, e gli acquisti dei terreni potranno quindi essere limitati alla larghezza necessaria per il collocamento del detto unico binario, tranne su quei tronchi nei quali il Governo, per la regolarità e la sicurezza del servizio, ravvisasse il bisogno di collocare un secondo binario.

Quanto al ponte sul Po presso Ferrara, la determinazione della costruzione a doppio ovvero a semplice binario sarà rimessa all'approvazione del progetto.

Art. 7.

Il ponte sul Po presso Piacenza si costruirà in pietra, in ferro o in ghisa, a norma del progetto che il Governo avrà approvato.

Le spese di costruzione, escluse quelle relative all'armamento della via, saranno per metà a carico dello Stato, il quale rimborserà la detta metà alla società mediante pagamenti trimestrali che verranno eseguiti a misura del progresso dei lavori.

Il ministero dei lavori pubblici regolerà il sistema in base al quale la società dovrà rendere ragione delle spese richieste dalla costruzione suddetta.

Art. 8.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade concesse, sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia centrale, ed in quanto non risulti altrimenti determinato dal presente capitolato, dovrà la compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 novembre 1859, non che alle seguenti, cioè:

- a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 500 metri, salvo nella traversata dell'Appennino, nella quale sarà tollerato un raggio di 300 metri;
- b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del 5 per 1000 in pianura e del 25 per 1000 nelle località montuose;
- c) Che tutte le strade siano munite di colonne chilometriche;
- d) Che sia escluso il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi luce;
- e) Che le stazioni abbiano i locali necessari per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

Art. 9.

La guarentigia stipulata dall'articolo 2 della convenzione sarà regolata a norma di quanto è prescritto nei due articoli seguenti.

Art. 10.

Per la rete lombarda la guarentigia di 5 1/5 per 100 sarà

Art. 7.

Identico al qui contro sino all'articolo 15.

applicata a tutte le linee menzionate nell'art. 4, § A. del presente capitolo.

Essa si estenderà a tutto il capitale necessario e realmente sborsato:

1° Per l'acquisto delle linee cedute alla società dal Governo austriaco;

2° Per la costruzione delle altre linee destinate a completare la rete concessa di cui nel succitato articolo 4, § A.;

3° Per compire e mettere in esercizio le suddette linee, non che per provvedere del materiale fisso e mobile, nei primi tre anni di esercizio, a partire dal giorno della completa apertura di ciascuna linea.

Resta espressamente convenuto che le spese di manutenzione delle linee in esercizio non sono comprese fra quelle enunciate nel presente paragrafo.

4° Per corrispondere gli interessi del 5 per 100 del capitale di costruzione e provvedere alle spese generali d'amministrazione fino a tanto che tutta l'intiera rete lombarda contemplata nell'art. 1 sia posta in esercizio.

L'ammontare delle spese d'amministrazione verrà suddiviso fra le linee in costruzione e quelle in esercizio proporzionalmente alla lunghezza delle une e delle altre.

Gli interessi del capitale versato per la costruzione di ciascheduna linea saranno coperti mediante gli introiti dell'esercizio parziale o totale della stessa linea in quanto siano sufficienti.

Art. 11.

Per quanto concerne la rete dell'Italia centrale, la guarentigia d'una rendita netta di lire italiane 14,000 al chilometro, verrà applicata ad ogni sezione del tracciato in pianura che sia aperto all'esercizio prima del compimento della linea principale.

Quando questa linea principale da Piacenza a Pistoia per Bologna sarà compiuta e messa in esercizio, la guarentigia di sei milioni e mezzo di lire italiane verrà applicata nel rapporto del numero di chilometri realmente esercitati a quello dei chilometri dell'intera rete descritta all'art. 1, § B.

La rete essendo compiuta, salvo il ponte sul Po presso Ponte Lagoscuro, nell'applicare la guarentigia si farà una deduzione proporzionale al costo di detto ponte, da fissarsi col mezzo di perizia.

Qualora, in conseguenza d'un avvenimento qualunque o per un caso di forza maggiore, l'esercizio della ferrovia avesse a trovarsi interrotto, e quest'interruzione, per negligenza della società, avesse a protrarsi più di quanto è necessario per porvi riparo, sarà del pari sospesa proporzionalmente la guarentigia.

Art. 12.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla società in forza della guarentigia stabilita nei tre precedenti articoli 9, 10 e 11, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento.

Quest'anticipazione verrà rifiutata per la rete lombarda coll'eccedenza dell'introito netto sull'annualità guarentita del 5 e 1/5 per 100, e per la rete dell'Italia centrale col-

14

l'eccedenza dell'introito netto sulla somma guarentita in forza dell'art. 11.

In ambedue i casi le eccedenze verranno applicate all'estinzione, prima degli interessi, pascia del capitale.

Art. 13.

La guarentigia stipulata nei precedenti articoli non potrà essere applicata, se prima i conti della compagnia non saranno stati approvati dal Governo.

Essa avrà pertanto l'obbligo di presentare i conti dell'esercizio e degli approvvigionamenti di materiale alla fine di ciascun anno; quelli relativi alla costruzione delle singole linee due anni dopo che esse saranno state messe in esercizio, e di conti delle linee compite ed attualmente esercite entro un anno dall'approvazione del presente capitolato.

Art. 14.

Il Governo si riserva il diritto di sorvegliare e controllare nel modo il più lato la gestione della società, la quale, a semplice di lui richiesta, avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni ch'egli crederà opportune, e specialmente il preventivo ~~dell'amministrazione~~ dell'esercizio.

Il Governo avrà il diritto altresì di farsi rappresentare alle assemblee generali.

Esso potrà nominare uno o più commissari incaricati di questa sorveglianza.

In caso di discrepanza fra questi commissari e la società, il ministro dei lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorrere, ove del caso, agli arbitri di cui nell'articolo 50.

Art. 15.

Per addivenire alla separazione della guarentigia, prescritta dall'ultimo paragrafo dell'articolo 2 della convenzione, sarà nominata nel termine di tre mesi dalla data della medesima una Commissione mista incaricata di determinare il capitale sborsato per le linee della rete lombarda costruite ed esercitate il 31 dicembre 1859.

Codesta determinazione comprendrà le spese di costruzione e di acquisto del materiale, non che tutte le altre spese fatte per mettere in esercizio le dette linee. Quanto al prezzo corrisposto e da corrispondersi dalla società al Governo austriaco per l'acquisto delle linee da questo cedute colla convenzione 14 marzo 1856, esso sarà ripartito fra la rete lombarda e la rete veneta, nel rapporto delle lunghezze delle linee che in ciascuna di esse si trovavano allora in esercizio.

Art. 16.

Le spese per la sorveglianza e pel collaudo dei lavori, del pari che quelle pel controllo dell'esercizio, saranno sostenute dalla società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai medesimi.

Per provvedere a queste spese, del pari che a quelle della sorveglianza speciale, di cui fa menzione l'articolo 14, la società dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di lire italiane 60 per ciaschedun chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art. 15.

Per addivenire alla separazione della guarentigia, prescritta dal primo paragrafo ~~esso, il resto come contro~~.

Art. 16.

Identico al qui contro fino all'articolo 19.

Art. 17.

La società godrà del diritto di prelazione per le linee che in Lombardia o nell'Italia centrale venissero chieste da terzi, sia come prolungamenti, sia come diramazioni delle linee alla medesima concesse, qualora dal canto suo essa accetti le condizioni proposte dagli altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

Art. 18.

Qualora il Governo decidesse di costruire o di mettere in esercizio nuove linee in Lombardia, avrà l'obbligo di offrirne la concessione alla società; ne potrà procedere alla costruzione od alla concessione delle dette linee se non nel caso in cui la società avrà lasciato trascorrere il termine di quattro mesi senza accettare formalmente l'offertale concessione.

Art. 19.

Il diritto di preferenza menzionato negli articoli 17 e 18 avrà una durata eguale a quella prefissa per la concessione, ed è inoltre stipulato che non potrà essere concessa né costruita nell'Italia centrale alcuna nuova linea tendente a riunire fra loro, per altra via, punti appartenenti alla rete concessa, come alrest, che ~~una linea analog~~, potrà venir concessa o costruita in Lombardia, a meno che ~~la~~ nuova strada tocchi punti intermedii situati fuori delle linee concesse, ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica o commerciale.

La società potrà, coll'approvazione del Governo, congiungere alle sue linee altre strade ferrate, sia in tutto, sia in parte.

Art. 20.

Qualora la società non accettasse una concessione che le fosse stata proposta in virtù degli articoli precedenti, essa dovrà intendersi col Governo per regolare d'accordo, e nell'interesse generale, le condizioni del servizio nei luoghi dai quali si staccheranno una o più linee appartenenti a società diverse, e segnatamente nelle stazioni destinate ad essere usate in comune.

Art. 21.

Entro il termine di tre mesi dalla data della legge d'approvazione della presente convenzione, la società presenterà al Governo un elenco delle azioni e delle obbligazioni emesse finora, coll'indicazione del prezzo di emissione. Essa non potrà procedere a nuove emissioni di azioni o di obbligazioni senza averne prima ottenuta l'approvazione del Governo.

Gli introiti delle ferrovie e la garanzia dello Stato verranno attribuiti, per ordine di priorità, al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni.

Art. 22.

Il capitale della strada ferrata dell'Italia centrale sarà rappresentato da serie speciali di obbligazioni, la cui emissione verrà limitata per modo che l'importo degl'interessi e dell'ammortizzazione non oltrepassi la somma annua garantita in conformità dell'articolo 11 del presente capitolo.

Art. 19.

Il diritto di preferenza menzionato negli articoli 17 e 18 avrà una durata eguale a quella prefissa per la concessione.

E inoltre stipulato che non potrà essere concessa né costruita nell'Italia centrale alcuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro, per altra via, punti appartenenti alle linee concesse.

■ Nuna linea analoga, ecc., il resto come contro.

Art. 20.

Identico al qui contro sino all'articolo 21.

Art. 23.

Adempite le prescrizioni contenute nei due precedenti articoli, le azioni e le obbligazioni della società godranno delle garantie, dei privilegi e delle agevolezze accordate ai titoli delle società nazionali.

Art. 24.

Stante la differenza fra la garanzia accordata alla rete lombarda e quella stabilita per la rete dell'Italia centrale, si dovrà tenere separata la contabilità di ciascuna delle due reti, per modo che in ogni momento, e per ogni evenienza, le spese di costruzione e di esercizio della ferrovia dell'Italia centrale possano venir distinte da quelle che si riferiscono alle ferrovie lombarde.

Art. 25.

La società è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, a conservare in attività quelli che già possiede, ad acquistare ed esercire miniere di carbon fossile o di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi per ciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 26, 27 e 28 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

Art. 26.

Durante il periodo di tempo assegnato per l'esecuzione e per il compimento delle linee enumerate all'articolo 4º del presente capitolo, la società avrà il diritto d'importare, colla diminuzione d'una metà delle tasse doganali per le strade lombarde, e coll'esenzione completa da queste tasse per le ferrovie dell'Italia centrale, tutti gli oggetti destinati alla costruzione ed all'esercizio delle linee concesse, compresi gli approvvigionamenti per i primi tre mesi di esercizio, purchè la destinazione suddetta sia constatata mediante certificato in iscritto del commissario governativo.

Art. 27.

Fino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde, e durante tutto il corso della concessione per quelle dell'Italia centrale, la società andrà esente dall'imposta sulla rendita, e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Quest'ultima sarà valutata per i terreni e fabbricati acquistati dalla società in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto per parte della società stessa.

Essa continuerà però a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano ai pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

Art. 28.

Tutti i contratti ed atti qualisiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso d'una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

Art. 29.

La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse.

Art. 30.

La società è autorizzata a percepire tanto sulla rete lom-

*Le che la Garanzia del Governo non
si estenda ai risultati subironi a della
concessione di questo Stabilimento.*

Art. 27.

Fino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde, e durante tutto il corso della concessione per quella dell'Italia centrale, la società andrà esente dall'imposta sulla rendita, e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Quest'ultima sarà valutata per i terreni e fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto.

*Essa continuerà però a pagare, ecc., il resto come contro
I nulla*

Art. 28.

Identico al qui contro sino all'articolo 31.

barda quanto su quella dell'Italia centrale, le tariffe che le furono concesse, e risultanti dal quadro annesso al presente capitolo.

E però espressamente dichiarato che queste tariffe s'intenderanno unicamente applicate in via provvisoria, ed al più tardi sino all'epoca della congiunzione delle strade ferrate da Milano a Pavia, e da Milano a Piacenza, con quelle di Genova e dell'Italia centrale.

Le tariffe definitive formeranno oggetto di ulteriori accordi tra il Governo e la società allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme.

Art. 31.

Finchè la linea diretta fra Treviglio e Coccaglio non sarà compita ed aperta al pubblico, la società non potrà percepire, tanto per trasporto delle merci spedite da Milano a Brescia ed oltre, quanto per trasporto di quelle spedite da Brescia e da più lunga Milano, una tassa superiore a quella cui avrebbe diritto se questo trasporto si effettuasse per mezzo della linea diretta fra le stazioni di Treviglio e di Coccaglio, valutata della lunghezza di 32 chilometri.

Art. 32.

In caso di straordinaria carestia dei viveri, il Governo avrà il diritto d'imporre una riduzione sulla tassa di trasporto delle derrate alimentari, fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

Art. 33.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè: per militari in corpo o staccati, ma provvisti di foglio di via, al terzo; per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiale da guerra, la metà delle tasse portate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra, di cui non è fatta expressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 34.

I detenuti non che gli agenti della forza pubblica che li scortano verranno trasportati per una metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe.

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale, quando non sieno rinchiusi in carrozze cellulari.

Ove poi l'amministrazione facesse uso per trasportarli di siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

Art. 35.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie, o di controllare le operazioni della società, verranno trasportati gratuitamente, del pari che i loro bagagli.

Art. 36.

La società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celéri.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall'amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Art. 31.

Finchè la linea diretta fra Treviglio e Coccaglio non sarà compita ed aperta al pubblico, la società non potrà percepire, tanto per trasporto delle merci procedenti da Milano a Brescia ed oltre, quanto per trasporto di quelle procedenti da Brescia a Milano ed oltre, una tassa ecc., il resto come contro.

Art. 32.

Identico al qui contro.

Art. 33.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè: per militari in corpo o staccati, ma provvisti di foglio di via, al terzo; per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra, alla metà delle tasse portate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenenti, ecc., il resto come contro.

Art. 34.

Identico al qui contro sino all'artibuto 35.

20.

barde e della rendita annua garantita per quelle dell'Italia centrale in conformità dell'articolo 41.

Art. 46. *ff.*

Nel caso previsto dai due precedenti articoli, come pure nel caso che il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste insieme con tutti i loro annessi dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di fare eseguire le riparazioni necessarie a spese della società, ovvero di obbligar quest'ultima ad eseguirle.

+ In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia si procederà nel modo indicato dagli articoli 49, 50, 51, e 52 seguenti.

+ Le stesse disposizioni si applicheranno quando la società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

Art. 47. *ff.*

Allo spirar della concessione, la società dovrà, qualora il Governo lo richieda, continuare la manutenzione e l'esercizio delle strade per sei mesi successivi, a spese e per conto dello Stato. Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla società, dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto, entro tre mesi dalla sua produzione, la società deve presentare la sua risposta e somministrare le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate; senza di che le obiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate, e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muove obiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della società entro sei settimane, i conti presentati dalla società si riferiranno come approvati.

Art. 48. *ff.*

Insorgendo qualche difficoltà nella esecuzione del presente capitolo e della convenzione cui va annesso, in data del 25 giugno 1860, la società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la società, si ricorrerà ad arbitri; e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 49. *ff.*

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà dimandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominar il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Art. 50. *ff.*

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro; e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando i due primi arbitri non possano concordare nella

Art. 45.

- *Nel caso previsto, ecc., come contro.*

- *Se ciò non fosse, ecc., come contro.*

+ In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dagli articoli 48, 49 e 50.

+ *Le stesse disposizioni, ecc., come contro.*

Art. 46.

- *Identico al qui contro.*

Art. 47.

- *Identico al qui contro.*

Art. 48.

- *Identico al qui contro.*

Art. 49.

- *Identico al qui contro.*

scelta del terzo arbitro, codesta scelta si farà coll'estrazione a sorte una delle due persone proposte.

Art. 54 M^a
Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Firmati all'originale:

Il ministro delle finanze
VEGEZZI

Il ministro dei lavori pubblici
S. JACINTI

Il rappresentante della società
PAULIN TALABOT

Per copia conforme:

Il capo sezione
MARENCO

Appunti nella riunione del 20. Giugno 1960.

Nellatt

21

Identico al qui contro.

- Art. 50.

369