EUGENIO

Principe di Savoja Carignano

Luogotenente Generale di S. M.

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici è autorizzato di presentare al Parlamento il progetto di Legge per l'approvazione della Convenzione 4 Corrente mese relativa all'appalto della costruzione della ferrovia del Litorale dall'attuale confine francese sino alla Città di Maya e di sostituirne la Discussione

Dato addì Sei Ottobre 1860

Eugenio di Savoia

Progetto di Legge

Articolo 1°

È approvata la convenzione intesa addì 4 Ottobre 1860 tra il Ministro dei Lavori pubblici e li Signori Cavaliere Israele Guattalla rappresentante e proprietario la ditta Allegra e David Guattalla, Leonardo Lavezzari, Ingegnere Vincenzo Stefano Breda, Pietro Bonacini e la Compagnia Centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal Confine attuale Francese a Sestri, e dalla Stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana fino alla Città di Massa.

Articolo 2°

Rimane confermata l'eccettazione di cui all'articolo 2° della Legge 16 Ottobre 1859 N° 3711 relativa al concorso delle Provincie per la quota di un decimo nell'interesse dell'interesse minimo che il Governo assicurava ai concessionarii a mente del Capitolato di concessione 8 Ottobre 1859 approvato colla Legge suddetta.

Articolo 3°

La quota di concorso di cui sovra, ~~cioè a formare il~~ l'interesse del 5 per cento sul capitale speso per la costruzione della Strada, e starà in proporzione della differenza che ~~ritrarrà~~ tra il prodotto annuo netto della Strada medesima e l'accennato interesse del 5 per cento

N° 89.

Progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori pubblici (Jacini)

Convenzione per la costruzione di una strada ferrata lungo il Litorale Ligure

Tornata del 6. Ottobre 1860.

Convenzione per l'appalto della Costruzione della linea di Strada ferrata del Litorale dall'attuale Confine francese sino alla Città di Massa.

Capo 1°

Soggetto dell'impresa

Art° 1°

I Signori Cavaliere Israele Guastalla rappresentante e proprietario la Ditta Allegra e David e Guastalla di Modena, Leonardo Sacerdote di Modena, Ingegnere Vincenzo Stefano Breda di Padova, Pietro Bonacini di Modena e la Compagnia Centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di ~~Bruxelle~~ Bruxelles rappresentata, come da delegazione avuta dal Consiglio Generale della suddetta Compagnia in seduta del 29 Settembre ultimo scorso, depositato per copia autentica al Ministero dei Lavori Pubblici, dai Signori Cavaliere Francesco Renè homme Administrateur e Directeur Generale e Gustavo Delinge Membro del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato di Direzione, si assumono di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata lungo il Litorale del Mediterraneo dal nuovo Confine francese presso Mentone a Volti, e dalla Stazione presso la Piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana, fino alla città di Massa.

Essi quindi si obbligano di eseguire, secondo le prescrizioni dei seguenti articoli di questa Convenzione ed i progetti compilati per cura dell'impresa ed approvati dal Governo, tutte le opere e lavori, e sostenere tutte le spese necessarie per la formazione del Corpo Stradale, per l'armamento e raddoppiamenti della via occorrenti

per le Stazioni, fabbricati, accessorii, case cantoniere, Caselli di Guardia chiudimento della via e quanto altro è necessario per mettere la strada in istato di poter essere esercitata lodevolmente, comprese tutte le spese per compensi diretti ed indiretti per occupazioni di Terreno e Danni arrecati in qualsivoglia modo ai proprietarii od utenti, escluso soltanto il materiale mobile d'ogni specie necessario alla locomozione.

Art.° 2.°

Li progetti che l'Impresa dovrà presentare all'approvazione del Governo, salvo quanto è detto negli Art.i 38. e 39 per le opere d'arte, dovranno constare

(a) Di una planimetria generale che potrà essere estratta dalle mappe dell'Ufficio topografico dello Stato Maggiore Generale nella scala di uno a cinquanta mila e dovrà abbracciare dall'una e dall'altra parte del tracciato, studiato sul terreno, e ~~delineata~~ delimitata sulla planimetria medesima una estensione ben figurata del Territorio non minore di Cinque Chilometri.

(b) L'andamento della linea segnato sui piani parcellarj, diviso in Sezioni e rilevata sul terreno, in scala non minore di 1. a 2000. Su queste planimetrie saranno indicati tutti i punti nei quali cadono le Stazioni e le principale opere d'arte.

(c) Una livellazione generale eseguita sul terreno lungo le sezioni sovra indicate, delineata in iscala non minore di 1. a 2000. per le distanze e di 1. a 200. per le altezze. L'orizzontale del profilo longitudinale dovrà essere stabilita al livello del mare.

(d) Un numero sufficiente di sezioni trasversali all'uopo che le indicazioni loro combinate con quelle del profilo

longitudinale possano fare acquistare un'abbastanza chiara e completa idea della configurazione del terreno naturale.

(e) Un prospetto indicante le lunghezze e le pendenze della linea, ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linea retta, ed i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste.

Art.o 3.o

Tanto la compilazione di questi progetti quanto quella dei disegni di dettaglio e moduli delle opere d'arte di cui agli art.i 38. e 39 verrà assistita da Ingegneri Governativi i quali potranno dare all'Impresa quei suggerimenti che più crederanno opportuni, specialmente per riguardo al tracciato ed all'altimetria della strada in relazione alle disposizioni del presente capitolato, non che alla migliore stabilità delle opere d'arte.

La presentazione dei progetti sarà accompagnata dalle osservazioni dei detti Ingegneri, nelle quali sarà fatto particolare cenno delle avvertenze da essi fatte sui relativi studj e che non fossero state seguite dall'Impresa.

Art.o 4.o

La planimetria generale della strada ed il progetto planimetrico ed altimetrico di dettaglio del tronco da Savona al torrente Neja, dovrà essere redatto e presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici entro 4. mesi dopo che sarà stato approvato per Legge il presente Capitolato ed abbia avuto luogo la promulgazione della medesima.

Per l'ultima tratta dalla Neja all'attuale confine francese, l'Impresa sarà in obbligo di produrre il relativo progetto, dopochè tra il Governo di S. M. e quello Imperiale di Francia saranno state prese le necessarie

intelligenze, onde stabilire il punto di congiunzione delle ferrovie dei due Stati.

Art.o 5.o

Da Savona a Voltri l'Impresa dovrà costruire la strada ferrata a norma del progetto che venne fatto compilare dal Ministero dei Lavori Pubblici dal Signor Cav.e Braccio e che sarà ceduto alla medesima gratuitamente, dopochè sarà stato definitivamente approvato dal Ministero.

Potranno tuttavia esservi introdotte modificazioni, sia nelle curve, che nelle pendenze, purchè non eccedano i limiti fissati dagli Art.i 14 e 15, ed a condizione che le medesime siano riconosciute convenienti e sanzionate dal detto Ministero.

Art.o 6.o

Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riviera di Ponente e di quella di Levante, attraversando la città di Genova, il Ministero delegherà un Ispettore del Genio Civile per redigerne il progetto di dettaglio in concorso degli Ingegneri dell'Impresa, avuto riguardo al piano del Dok ed ai lavori occorrenti per mettere in relazione il Dok medesimo, e gli altri scali del porto colla strada ferrata.

L'Impresa non sarà obbligata perciò ad intraprendere alcun lavoro su questo tronco, finchè il progetto relativo non sia compiuto colle norme sra detto ed approvato dal Governo.

Art.o 7.o

L'Impresa dovrà nel termine di 6. mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente ~~Capitolato~~ convenzione presentare il progetto altimetrico e planimetrico del tronco da Massa alla Spezia e dentro

sei mesi dalla sudd.a data quello da Spezia al Bisagno prendendo i necessarii concerti col Ministero per determinare la posizione della Stazione di Massa, onde poter coordinare la linea di cui nella presente convenzione con la ferrovia che proseguirà verso Toscana.

E se nel frattempo non fosse ancora stato determinato in altimetria e planimetria il punto di congiunzione al Bisagno, a tenore dell'art.o 6, l'Impresa lapierà in vicinanza della detta località interrotto il progetto per un tratto sufficiente ad assicurare la congiunzione, qualunque sia per essere la posizione che sarà determinata pel punto suddetto.

Il progetto del resto dovrà essere tosto compiuto appenache il suaccennato punto di contatto sarà stato fissato dal Governo.

Art.o 8.°

Approvata per legge la presente convenzione, ed approvati dal Governo i relativi piani di dettaglio, l'Impresa dovrà, aggiungendosi alla costruzione dei lavori non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei rispettivi progetti medesimi, osservare le presenti prescrizioni,

(a) Dovrà tosto intraprendere le gallerie più lunghe che trovansi nei tronchi da Genova a Sestri, e da Sestri alla Spezia

(b) La traversata intiera della città di Genova.

(c) Il tronco da Voltri a Savona, andando dal primo di detti termini verso il secondo.

(d) Il tronco da Massa alla Spezia.

(e) Sarà obbligata a compiere nel periodo di dodici mesi il tronco da Massa a Sarzana ed in quello di diciotto mesi al più quella da Sarzana alla

Spezia, in modo che volendo possano essere gli accennati tronchi messi immediatamente in esercizio.

/f/ Dovrà pur compiere nei due primi anni dalla data dell'approvazione definitiva del progetto planimetrico ed altimetrico il tronco da Voltri a Savona fino alla Stazione di quest'ultima città, e pure in modo che l'Amministrazione possa senza altro attuarne l'esercizio.

/g/. Il tronco dal Bisagno a Camogli dovrà essere ultimato entro tre anni dalla data dell'approvazione del progetto, ed allorchè a quest'epoca non fosse ultimata la traversata di Genova, che deve servire a mettere in comunicazione il detto tronco colla stazione alla Piazza del Principe, l'impresa sarà obbligata a stabilire una stazione provvisoria al Bisagno con fabbricati di legname pel servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità.

/h/ per il tempo entro i limiti fissati dal compimento della traversata di Genova e per gli altri tronchi per quali non venne stabilito nei precedenti allinea l'epoca della loro ultimazione, si lascierà libero il procedere dell'Impresa, ma essa deve estendere i lavori e mantenere nei varii tratti tutta quella attività, che assicuri l'Amministrazione di vedere compiuta la strada ferrata, il suo armamento, ed i suoi accessorii d'ogni natura nel tempo accordato dall'Art.o 1.o pel totale adempimento degli obblighi dell'impresa -

Capo II°

Tracciato, pendenza, collocamento delle Stazioni e Case Cantoniere.

Art° 9°

La Strada ferrata, correndo col suo generale sviluppo il litorale Ligure occidentale ed orientale, dovrà per quanto le condizioni del Sito lo consentono toccare od avvicinarsi alle seguenti città e Borgate: Ventimiglia, S. Remo, Oneglia Albenga, Loano, Savona, Varazze, Arenzano, Voltri, dove si congiungerà coll'esistente strada ferrata, Genova, Nervi, Recco, Camogli, Rapallo Sta Margherita, Chiavari, Sestri di Levante, Levanto, Spezia, Sarzana e Massa.

Essa dovrà inoltre avvicinarsi per quanto pure lo consentono le difficoltà del terreno agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione, ed offrire un facile accesso, tanto ai porti principali delle Due riviere, quanto alle strade ordinarie che scendendo dalle convalli degli Apennini sboccano sull'una, o sull'altra delle Due riviere medesime.

Art° 10°

Per ciò che riguarda ai tratti della strada ferrata che correnti lungo la spiaggia, l'Impresa dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime.

Art° 11°

Nei tratti di ferrovia, che si accosteranno, o dovranno attraversare le fortificazioni di Genova, o quelle di altri luoghi fortificati lungo il litorale, l'Impresa dovrà pure assoggettarsi alle condizioni che saranno

prescritte dal Ministero della Guerra pei riguardi dovuti alla difesa delle Piazze e forti ed altri rispetti del servizio militare.

Art.o 12.o

Qualunque sia il ~~tracciato~~ tracciato che l'Impresa intenderà seguire da Genova per Camogli o Sestri di Levante si dichiara però fin d'ora che da Camogli a S.ta Margherita la strada ferrata dovrà andare direttamente in galleria sotto il Monte della Rocca, anzichè girare attorno al promontorio di Portofino.

Art.o 13.o

Se in qualche tratta del tracciato potesse convenire all'Impresa di occupare tutta o parte della strada naz.le ordinaria, il Governo potrà autorizzarla, a condizioni però che sia ristabilita la strada ordinaria medesima con una larghezza non minore di metri cinque centimetri cinquanta e che, qualora lo esigano la sicurezza pubblica, le due vie vengano separate da muri d'un altezza conveniente.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia occorresse in alcuni tratti, occupare il sentiero destinato al servizio delle guardie di finanza il Governo potrà consentirvi ma l'Impresa dovrà preparare pelle guardie stesse un bastantemente comodo e sicuro passaggio sopra le banchine al di fuori dell'armamento del binario.

Art.o 14.o

Le pendenze su tutta la linea non eccederanno in alcun caso il dieci per mille.

I tratti corrispondenti alle stazioni, nei quali si fanno le manovre dei Convogli, e quelli necessarii

al servizio delle stazioni medesime dovranno essere possibilmente orizzontali, ed in nessun caso la loro pendenza potrà eccedere il limite del 12 per mille.

Art.o 15.o

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve fino ad un minimo raggio di metri trecento ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

I tratti di strada tracciati in curva di non maggior raggio di metri quattrocento non potranno in alcun caso avere una pendenza maggiore del cinque per mille.

Dove due o più tratti curvi tracciati con raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri si succedano l'uno all'altro, essi non potranno congiungersi immediatamente costituendo uno o più flessi contrarii, ma dovranno essere separati da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri quaranta.

Art.o 16.

I tracciati della linea anche dopo approvati definitivamente dal Ministero dei Lavori Pubblici potranno, nell'atto che si riportano sul terreno per passare all'esecuzione dei lavori, essere modificati previo consenso del Ministero medesimo, purchè queste modificazioni non recino un discostamento maggiore di trecento metri dall'una o dall'altra parte della traccia primitiva

e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima ~~esistevano~~ esistevano nel tronco rispettivo.

Potranno parimenti essere ammessi cambiamenti parziali nella livellazione primitiva, purchè non facciano che la pendenza eccedi i limiti entro cui erano contenute quelle del progetto primitivo, e non deteriorino la condizione dei passaggi che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

Art.º 17.

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

Il Governo d'accordo coll'Impresa stabilirà il numero delle stazioni e le classi delle medesime non che le semplici fermate.

Il piano della stazione che cade sul nuovo confine dello Stato nostro coll'Impero Francese nella prossimità al confine medesimo sarà determinato dopo i necessarj concerti fra i due Governi.

In questa stazione dovrà essere eretto un fabbricato addatto ed unicamente destinato pel servizio doganale e per quello di polizia.

Il piano della stazione a Massa sarà stabilito e disposto in modo da poter servire alla continuazione della linea verso la Toscana.

A Voltri saranno fatte quelle mutazioni e quegli ingrandimenti dell'attuale stazione che occorrono per ben congiungere

la esistente ferrovia da Genova a Voltri con quella che prosegue verso Savona.

La stazione di Savona sarà collocata e disposta in modo che essa possa prestarsi convenientemente all'eventuale diramazione della strada ferrata da Savona a Torino.

Art.º 18.

Le Case cantoniere non potranno essere a maggiore distanza di metri mille due cento l'una dall'altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigerne, all'atto di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero o quell'aggiunta di Caselli di guardia di cui per la sicurezza pubblica fosse per avventura riconosciuto il bisogno.

Capo III

Norme per la costruzione del Corpo stradale, delle opere d'Arte e dei fabbricati.

Art.º 19.

La strada sarà costrutta sopra un sol binario di ruotaje, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessarj, specialmente nelle stazioni dove i binarj medesimi verranno moltiplicati e sviluppati secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse, tanto pei viaggiatori, come per le merci.

Art.º 20.

È fatta facoltà all'Impresa di adottare nei varj tratti della strada il sistema della

massicciata incanata tra banchine, o quella della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito, che ~~sondano~~ rideranno più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del piano su cui viene imposta la massicciata, non potrà essere minore di metri cinque centimetri cinquanta.

Art.º 21.

Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo nei rilevati, nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno; ed anche all'uno di base per uno di altezza nei punti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza solido. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore onde ottenere la necessaria solidità, si dovrà procurarvela.

Le trincee potranno farsi verticali o con poca inclinazione dalla verticale, dovunque cadano nella roccia abbastanza solida per reggersi stabilmente in quella posizione.

Art.º 22.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale, che, oltre alla sede stradale stabilita

dall'Art.° 20, vi sia sito da praticarsi da ciascuna parte un fosetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

In ogni caso la larghezza del fosso dal lato della montagna non dovrà mai essere

minore di un metro al ciglio superiore.

Articolo 23.

Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee dovunque la sede della massicciata si elevi meno di centimetri cinquanta sopra il terreno fiancheggiante.

Articolo 24.

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

Articolo 25.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi, e delle travate al di sopra delle acque, saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi, nè al suo stesso buon regime, di quello che era nello stato antecedente.

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

Articolo 26.

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria non potrà essere minore di metri quattro centimetri cinquanta

Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del volto, o quella del palco orizzontale sopra i regoli, non potrà essere minore di metri quattro centimetri sessanta.

Articolo 27.

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

Articolo 28.

La larghezza dei sottovia, coi quali una strada ordinaria passa sotto la ferrata, non potrà essere minore di metri sette per le strade vie nazionali e per le comunali o consortili di metri 5, o di metri quattro secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servono.

Articolo 29.

La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro centimetri cinquanta fra le facce interne delle loro pareti verticali misurato al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi.

La loro altezza dalle serraglie

della volta al piano superiore delle
ricotaje non dovrà essere minore di
metri cinque centimetri cinquanta.

Le stesse gallerie dovranno essere
robustamente rivestite in buona mu-
ratura in tutti i siti ove siasi ricono-
sciuto o prevedibile pericolo d'instabilità
della Roccia nei fianchi o nella volta,
ed anche dove questo pericolo attual-
mente non si manifesti, dovranno i
fianchi e la volta delle gallerie sino a
unirsi con un solo muratura
nei punti in cui fosse riconosciuto
il pericolo di decomposizione della Roccia
od di umidità e pericolose filtrazioni.
Nei fianchi loro dovranno praticarsi
in proporzione della loro lunghezza
quelle nicchie che saranno giudicate
necessarie per la sicurezza dei cantonieri
ed guardiani.

Articolo 30.

Per la continuità delle comunica-
zioni laterali ordinarie saranno con-
cessi passaggi a livello, i quali do-
vranno essere muniti di cancelli
od di semplici barriere, od catene
di ferro tese fra solidi pilastrini di
pietra, ed assicurate con chiavistello
secondo l'importanza della strada
a cui servono.

Per le strade nazionali la

larghezza libera del varco non potrà essere minore di metri tre.

Per le strade comunali e consortili potrà variare da cinque ai quattro metri, secondo l'importanza delle comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti coi migliori sistemi praticati nelle strade ferrate dello Stato.

Nei piani generali saranno segnate i punti in cui intendesi col loro queste passaggi a livello ed indicato il modo di chiudere.

Articolo 31.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate, hanno rispetto alle strade ferrate, una differenza di livello più o meno grande ma non sufficiente, perchè convenga, praticarvi dei sottovia od eseguire di dare accesso ai passaggi

a livello, mediante rampe più o meno dolci, secondo l'importanza delle strade esistenti.

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

Art.º 32.

Dovendo a suo tempo i passaggi a livello essere custoditi da Guardiani, perciò un casello in muratura sarà obbligatorio per quelle traversate a livello, per cui la più vicina casa Cantoniera sia a tale distanza da non poter fare anche l'Ufficio di casello di guardia.

Art.º 33.º

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale, che consienta di potere con una moderata pesa procurare la traversata con cavalca via o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri sette, alle provinciali quella di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade Comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

Art.º 34.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisorii, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dagli Ingegneri del Governo incaricati della

direzione dei lavori.

Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dagli Ingegneri suddetti.

Art.° 35.

Sarà parimenti obbligata l'Impresa a conservare fra i centri degli abitati che si trovino lungo il litorale, quelle comunicazioni colla spiaggia che fossero state intercettate dalla ferrovia, e di cui i detti centri abbisognassero per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima.

Art.° 36.

L'Impresa è obbligata di ristabilire ed assicurare a propria spesa lo scolo ed il libero corso delle acque, i cui condotti, o naturali od artificiali, fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, a meno che gli interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente dall'impresa.

Se anche dopo l'approvazione del progetto e durante l'esecuzione dei lavori fino al collaudo dell'opera sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli o corsi d'acqua ristabiliti, o per l'ommissione che fosse stata fatta d'alcuni di essi, l'Impresa dovrà sempre essere responsabile del danno recato e dovrà provvedere a propria spesa per farlo cessare, purchè sia dimostrato che il difetto proceda da innovazione portata, o avvenute nei corsi d'acqua

in dipendenza della costruzione della strada.

Se all'epoca dei collaudi sussistessero liti pel motivo di cui qui si tratta, l'Impresa ne sarà responsabile sino a decisione della lite medesima.

Art.° 37.

Si stabiliranno lungo la linea, ed alla distanza meglio appropriata alle diverse località, con norme, che assicurino che quando verrà tempo di aprire la strada all'uso pubblico, se ne potrà avere un buon esercizio, le stazioni pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita l'impresa, determinerà la situazione, l'ampiezza e il tracciamento di queste stazioni, i cui fabbricati dovranno, secondo la maggiore o minore importanza delle località, essere disposte in modo a provvedere abbondantemente al servizio dei viaggiatori e delle merci.

L'area delle stazioni sarà anche proporzionata alla loro importanza e dovranno farsi tutti i lavori coi meccanismi necessari, come piattaforme e simili, onde assicurarsi che quando si eserciterà la strada il servizio ne possa essere semplice, sicuro ed economico.

Art.° 38.

Per tutte le opere principali d'arte, pei ponti sui fiumi e torrenti ed in generale

per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, per viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade ora nazionali e per tutte le stazioni e fermate indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani di dettaglio esecutivo alla approvazione del governo, prima della quale la impresa non potrà mettermano ai relativi lavori; ma nel progetto di dettaglio dell'andamento planimetrico ed altimetrico della strada basterà che sia indicata la posizione delle opere stesse ed indicati i sistemi di costruzione che l'Impresa si propone di adottare.

Art.o 39.

Per le opere di minore importanza come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade rurali, case cantoniere ed altre simili, basterà che siano presentati i modelli a norma dei quali si regolerà la costruzione secondo la maggiore o minore loro grandezza.

Art.o 40.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai fabbricati ed edifizi ad esso attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte con una solidità proporzionata all'uso cui sono destinati e con materiali di buona qualità scelti fra i migliori che

saranno impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea, o dalle vicinanze.

La più circostanziata spiegazione delle generali disposizioni contenute nel presente articolo sarà compilata d'accordo coll'Impresa in corpo d'istruzioni e condizioni speciali esecutive che saranno obbligatorie per le parti contraenti.

Art.° 41.

L'Amministrazione Superiore prenderà la direzione dei lavori come negli ordinarj appalti a carico dello Stato e la eserciterà col mezzo de' suoi Ingegneri e subalterni per riconoscerne l'andamento ed esigerne la perfetta esecuzione, a termini dei decreti ministeriali d'approvazione dei relativi progetti e delle buone regole dell'arte, senza però che sia tolto all'Impresa di procedere nella distribuzione e nella condotta dei lavori medesimi, per quanto non sia contrario alle prescrizioni di questa convenzione, in quel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo sia tale da assicurare il preciso adempimento degli obblighi suoi, sia conforme ai precetti dell'arte, e garantisca la stabilità e la durata delle opere.

Per questa sorveglianza e direzione si seguiranno le norme vigenti per tutti gli appalti d'opere pubbliche che si fanno costruire per conto dello Stato.

Se gl'Ingegneri governativi che hanno la direzione dei lavori riconosceranno che questi lavori non si eseguiscono con buoni materiali, giusta le buone regole dell'arte, ed in conformità degli approvati progetti e dei Decreti ministeriali, l'Impresa dovrà provvedervi secondo le ingiunzioni che le verranno fatte dagl'Ingegneri medesimi i quali potranno far sospendere i lavori se l'Impresa non si presti alle prescritte riforme.

Qualora sorgessero quistioni all'accennato riguardo queste saranno decise a termini degli articoli 75. 76. 77. e 78. e se malgrado il giudizio contrario alla Impresa, questa persistesse, l'Amministrazione Superiore potrà far procedere d'Ufficio ai lavori a maggiori spese della Impresa medesima.

Art. 42.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, con muri di cinta, o con barriere, ovunque la la chiusura, a giudizio degl'Ingegneri direttori riesca utile e praticabile.

Art. 43.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, dovrà

dalla detta parte essere protetta da robusti parapetti o ritegni atti ad impedire il fuorviamento dei convogli; la struttura e modo di costruzione ed applicazione dei quali ritegni saranno determinate prima che si metta mano alla ~~costruzione~~ costruzione dei relativi tronchi di ferrovia

Articolo 44.

Dove la strada ferrata, correndo lungo la spiaggia del mare, dovrà dalla parte di questo essere sostenuta e difesa da muri, questi muri dovranno essere alzati quanto occorra sopra il piano della ferrata in quelle località, in cui si avesse ragione di temere che in occasione di tempeste, i marosi si alzassero ad offendere il piano della ferrovia sudetta.

Articolo 45

Dove detti muri di difesa contro il mare saranno più soggetti all'azione delle onde e specialmente nella parte in cui questi muri medesimi dovranno essere costrutti con muratura di getto, s'impiegheranno cementi di perfetta qualità e di pronta e sicura presa, sia servendosi di pozzolana con calce ordinaria, sia adoperando calci idrauliche di superiore buona riuscita.

Questi stessi muri esposti all'impeto delle onde dovranno essere protetti al piede con una conveniente scaglia di grossi massi.

Articolo 16

Dati negli antecedenti articoli di questo capo le norme generali per la costruzione della ferrovia, l'impresa potrà avere dallo Studio del progetto del tronco di strada ferrata da Voltri a Savona, fatto eseguire dall'Amministrazione superiore governativa e che le sarà consegnato come all'articolo 5, una sempre più compiuta nozione del modo con cui l'Amministrazione sudetta intende debba essere applicata questa norme, delle massime con cui ella vuole formati i piani di dettaglio, dei quali all'articolo 7° e delle regole d'arte secondo le quali dovranno essere eseguite le opere

Capo IV

Massicciata, armamento, materiale fisso

Articolo 17

Fermo quanto è stabilito all'articolo 20 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere una altezza non minore di centimetri cinquanta e sarà composta di:

ghiaja naturale e di sabbia monde di terra e di pietrisco delle migliori qualità che di quelli materiali possono trovarsi a conveniente distanza

La larghezza uniforme della massicciata incassata tra banchine non dovrà essere minore di metri 3.40 e quella massicciata libera eguale dovrà essere la larghezza al piano delle rotaje, e di metri 4.60 alla sua base

Articolo 28

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri due centimetri sessanta, ed ogni regolo di metri 3.40 di lunghezza avrà ad essere sottomesso da un numero di traversine non minore di sei regolarmente sparsite

Esse potranno avere la forma prismatica, parallelipeda o semicilindrica

La larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno non sarà minore di 27 centimetri, nè minore di ~~sessanta~~ centimetri dodici e mezzo la loro grossezza da detta base al piano su cui poseranno i cuscinetti

Articolo 49

Le traversine saranno tutte di legname sano e di essenza forte. Quando per altro la impresa si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto il migliore potrà essa anche impiegare legname di essenza dolce

Articolo 50

I regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di 33 chilogrammi per metro corrente. Una deficienza però che non superi il ~~totale~~ tre per cento sarà tollerata

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque centimetri quaranta

Sarà però concesso d'impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta pei tratti della strada che saranno tracciati in curve di breve raggio

Articolo 51

I cuscinetti in ghisa avranno il peso di chilogrammi dieci e saranno di buona ghisa e di ben rifatta fusione

Articolo 52

Le estremità di due successive spranghe

del binario dovranno essere congiunte con lamine di ferro intirandate (à eclisse) adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore.

Art.º 53.

Per l'armamento dei raddoppiamenti dei binarj nelle stazioni ed altri saranno osservate le stesse norme.

Art.º 54.

Gli svialoi per passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati per le linee dello Stato.

Art.º 55.

La distanza tra le facce interne dei regoli in ferro, ossia la larghezza normale del ~~binario~~ binario sarà identica a quella delle ferrovie dello Stato.

Art.º 56.

Le stazioni saranno provvedute oltre dei binarii doppj sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessarii svialoi anche delle piattaforme, grue idrauliche, grue fisse pel movimento dei carichi, segnali a disco, serbatoi, vasche d'acque per alimentare le caldaje e di quant'altro possa occorrere per il buon servizio delle stazioni medesime.

Tutto questo materiale ~~[illegible]~~ sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

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

Capo V.°

Lavori speciali concessi all'Impresa.

Art.° 37.

La linea di strada ferrata che forma soggetto di questa Convenzione è dichiarata opera di pubblica utilità e quindi le sono applicate le disposizioni delle Regie Patenti 6 Aprile 1839. riguardanti le espropriazioni ed i compensi che l'Impresa dovrà dare ai proprietarj espropriandi, come altresì le formalità necessarie pella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito, della ghiaja della sabbia delle pietre da costruzione e da calce dell'argilla per fabbricare laterizii necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporaria dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio, e pei fossi necessarj a dare provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizii relativi alla costruzione di questa strada ferrata fino al suo compimento, non meno che quelle occupazioni stabili accessorie che si

rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate o per variazioni di corsi d'acqua richieste dalla costruzione della strada.

Art.° 58.

Si dichiara però che nel caso in cui si riconoscesse anche solo all'atto pratico non potersi ammettere l'occupazione della spiaggia che fosse stata divisata per qualche tratto della ferrovia pel motivo che vi importasse troppo di conservar libero l'esercizio delle Arti marittime, l'impresa sarà in obbligo di portare la strada più in dentro e staranno a suo carico tutte le maggiori spese, e perciò anche quelle prima impreveduto per occupazioni o danni di fondi o di fabbricati.

Art.° 59.

Se in qualche tronco della linea l'estensione delle proprietà cinte, sia tale che ~~venga~~ renda necessaria l'estrazione di materiale dalle proprietà stesse, il Governo in seguito a domanda dell'Impresa in cui sieno descritti i terreni chiusi ed indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le Autorità locali ed il Consiglio di Stato potrà promuovere l'emanazione d'un Decreto Reale per autorizzare

la detta estrazione previo un giusto compenso dei materiali estratti di qualunque natura essi sieno, da stabilirsi per amichevole componimento o nelle vie legali, con obbligo all'Impresa del rifacimento d'ogni danno recato e dalla restituzione in pristino della linta che avesse dovuto essere manomessa.

Art.º 60.

Per tutti i contratti ed atti che l'Impresa stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione che si assume e secondo i patti saranno accordati all'Impresa

medesima per rispetto ai diritti d'insinuazione le stesse facilitazioni che già vennero accordate alle compagnie concessionarie di strade ferrate negli Stati di S. M. le più favorite.

Art. 61.

È accordata all'Impresa la libera importazione esente da ogni dazio d'entrata di tutti i ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari alla costruzione della strada ferrata.

Dovrà l'Impresa assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 62.

I trasporti dei detti materiali e macchinismi, che l'Impresa volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulle tariffe delle classi cui appartengono.

Art.° 63.

Il Governo concede gratuitamente all'Impresa i terreni ~~[illegible]~~ arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze, salvo i riguardi alla navigazione ed alle arti marittime a tenore dell'art. 10. di questa convenzione e sempre quando i terreni medesimi

non siano ceduti o dati in affitto ai terzi.

Per gli arenili demaniali che sono stati ceduti o dati in affitto ai terzi, l'Impresa dovrà tenere indenne il governo, e compensare ~~il governo~~ i concessionari e locatari a termini di legge.

Capo VI.°

Tempo concesso all'Impresa per la ultimazione dei lavori, manutenzione e collaudo.

Art. 64.

L'intiera linea di strada ferrata contemplata nella presente convenzione dovrà essere perfettamente ultimata in tutto ciò che è prescritto nell'art.° 1.° sommariamente e ne' suoi particolari negli articoli seguenti dei primi quattro Capi entro il termine di anni sei dalla data della promulgazione della legge d'approvazione della convenzione medesima, ferme sempre le condizioni per l'ultimazione dei tronchi speciali di cui è fatta menzione all'art.° 8.

Art. 65.

Dopo il compimento di ciascuno dei tronchi menzionati all'art. 8. della presente convenzione il Ministero ne farà eseguire un generale collaudo in contraddittorio dell'Impresa per mezzo d'un Ufficiale del Genio Civile o di una Commissione tecnico-amministrativa nominata

dal Ministero medesimo.

Un cosifatto collaudo si riferirà alle opere tutte costituenti il corpo stradale all'armamento della via alle case di guardia alle stazioni e loro edifizi accessori, al materiale d'armamento ed avrà per iscopo di assicurarsi, che siano state adempiute le prescrizioni di questa Convenzione e quelle contenute negli atti d'approvazione dei progetti, e che nell'esercizio sia guarentita la sicurezza pubblica ed il servizio possa riescire regolare, compiuto e permanente.

Art. 66.

L'Impresa è obbligata a mantenere pel corso di un anno dopo l'ultimazione completa ed il collaudo di ciascuno dei tronchi della ferrovia del litorale tutte le opere componenti i tronchi medesimi e loro accessori in perfetto stato e la medesima dovrà per il periodo suddetto riparare ai guasti che fossero, evidentemente, o nei casi controversi per giudizio di periti, conseguenza di difetti o d'insufficienza d'dimensione nella prima costruzione.

Non saranno però a carico della stessa i ripari ai danni che avvenissero alla strada ferrata per fatto dell'anticipato esercizio, nè essa dovrà essere assoggettata ad alcuna spesa di manutenzione dipendente dall'esercizio medesimo.

Art. 67.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni della presente convenzione o di quelle contenute negli atti d'approvazione dei rispettivi progetti, l'impresa dovrà tosto porvi riparo, quando la stessa non si prestasse

a ciò vi provvederà il Ministero a spese ed a rischio dell'Impresa medesima, valendosi dei fondi provenienti dai ventesimi della ritenuta prescritta dall'art.o 93.

Capo VII.

Corrispettivo dell'Impresa e modo di pagamento.

Articolo 68.

La costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese fino alla foce di Massa, sistema appaltata, come già si disse a forfait cioè a tutto rischio e pericolo dell'Impresa, mediante il prezzo di lire trecento novanta quattro mila per ogni chilometro, e così per duecento settantacinque chilometri in complesso di lire cento otto milioni trecento cinquanta mila.

Se però la lunghezza chilometrica totale della linea ferroviaria di cui nella presente convenzione venisse a risultare di sopra indicata minore di duecento settantacinque chilometri misurati dalle estremità della linea verrà ridotto altrettanto somma dall'importare chilometrico, come sopra stabilito quanto sarà la minore estensione

sudetta.

L'Impresa non potrà in nessun caso elevare pretese di maggiori compensi di quelli stipulati nel precedente articolo, nè per circostanze imprevedute, nè per sinistri manifestatisi durante la costruzione, o nel corso dell'anno della manutenzione.

Pel solo tratto della traversata di Genova nel caso in cui dall'esecuzione dei progetti approvati per lo detto tratto risultasse per le relative opere un costo maggiore di cinque milioni di lire, il Governo ne compenserà la differenza.

A questo fine, all'epoca della presentazione del progetto del detto tronco, verrà pure prodotta la perizia delle opere relative, compilata dall'Impresa d'accordo cogli Ingegneri del Governo, la quale servirà a determinare il costo e stabilire nel caso il più che dovrà essere pagato dal Governo medesimo.

Articolo 69.

Il Governo pagherà l'importare dei lavori in numerario o con cartelle del Debito Pubblico assimilate all'emissione del 1849. fruttante l'interesse del cinque per cento al valore che avranno sulla Piazza di Torino, nel giorno in cui a termini degli articoli che seguono, ne verrà fatta la consegna all'Impresa.

Articolo 70

Di mano in mano che l'Impresa avrà incontrato tante spese per valutente di un maggiore acquisizione di lire, o per terreni acquistati, o per lavori eseguiti o per materiali provvisti ed accettati sul luogo dei lavori, essa avrà diritto a pagamenti in abbuono corrispondente per altrettante somme salvo la ritenuta di cui nel capo seguente.

Per regolare questi abbuonamenti verrà redatta un apposita tabella dei prezzi di unità per le singole opere e provviste, e sulla norma di questa ed in base alle necessarie verifiche e misurazioni la Direzione dei lavori emetterà a favore dell'Impresa apposite certificati di credito, i quali dovranno all'amministrazione superiore per rilascio dell'equivalente in numerario o in cartelle del Debito pubblico come sopra.

Capo VIII.

Garanzia dell'Impresa verso il Governo, perdita eventuale della Cauzione, e modo di restituzione

Articolo 71.

A guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione l'Impresa si obbliga di consegnare, all'atto della

sottoscrizione della Convenzione medesima d'aver versato nella cassa dei depositi e prestiti la somma di un milione di lire, in effetti pubblici dello Stato cioè, od in buoni del Tesoro od in cedole del Debito Pubblico, al cinque per cento, che saranno ricevute al valor nominale, od in cedole del tre per cento valutate al corso d'emissione.

Un'altro milione di lire in altrettanti effetti pubblici verrà dall'Impresa depositato nella cassa predetta entro quattro giorni dalla data della presente Convenzione. L'impresa medesima si obbliga pure di depositare nella predetta cassa altre due milioni di lire in effetti pubblici identici

= tici ai sovraccennati, quindici giorni dopo a quello in cui sarà promulgata la Legge d'approvazione di questa convenzione.

Art.° 72.°

Nel caso in cui entro l'epoca fissata dal secondo allinea dell'Articolo precedente l'Impresa non depositasse il secondo milione della cauzione essa andrà soggetta alla perdita del deposito del primo milione già versato, e quando all'epoca fissata al terzo allinea del suddetto Art.° l'Impresa non completasse la cauzione dei quattro milioni di lire la stessa perderà tutto il deposito già eseguito, e questa stessa convenzione sarà considerata come nulla e non avvenuta senza alcun preventivo diffidamento nè costituzione in mora.

Il detto primo deposito di due milioni sarà restituito all'Impresa allora che la presente convenzione non ottenga la sua approvazione per Legge.

Art.° 73.°

In ogni pagamento da farsi all'Impresa in abbuoneonto il Governo ritenerà il cinque per cento sulle somme di cui l'Impresa

stessa resulterà creditrice.

Qualora i pagamenti siano fatti in numerario sarà facoltativo all'Impresa di depositare nelle casse dello Stato dei titoli del Debito Pubblico corrispondenti alle ritenute suddette calcolati al valore di piazza rimanendo a suo beneficio i relativi tagliandi. Se i pagamenti saranno fatti con cedole del Debito Pubblico i tagliandi della parte di cedole corrispondenti alle ritenute andranno a favore dell'Impresa.

L'ammontare di queste ritenute verrà restituito all'Impresa per tre quinti, dopo che sarà stato approvato dal Governo il collaudo finale di tutte le opere costituenti la strada ferrata, e gli altri due quinti non verranno pagati, se non dopo la scadenza dell'anno di manutenzione prelevate ben'inteso dalle suddette ritenute e da quelle altre somme che non si fossero pagate per motivi accennati all'Art.o 67. le spese che fossero state fatte dal Governo, o per opere eseguite d'ufficio, o per qualsivoglia altro motivo dipendenti dalla inosservanza dei patti stipulati.

Scaduto il detto anno della manutenzione, e dopochè sia stato riconosciuto trovarsi la strada in buono stato in ogni sua parte

verrà pagato all'Impresa ogni residuo che anzi gli spettasse sul totale ammontare dell'appalto, quando non vi si opponga il disposto degli articoli di Legge menzionati all'Articolo 129. della presente convenzione.

Art.º 74.

La metà della cauzione di quattro milioni verrà restituita all'Impresa quando l'ammontare dei certificati pei pagamenti in abbuonconto ascenderà ad una somma eguale ai due terzi del totale prezzo di quest'appalto.

Gli altri due milioni non verranno restituiti all'Impresa che all'epoca in cui, come all'Articolo precedente, le verrà pagato l'ultimo residuo del prezzo d'appalto, e questi pure serviranno, nel caso, allo scopo stesso delle ritenute fatte sui pagamenti eseguiti.

Capo IX.

Disposizioni generali e transitorie

Art.º 75.º

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione

della presente convenzione l'Impresa dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori Pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza tra il Ministero e l'Impresa si ricorrerà al giudizio di arbitri giusta il disposto dell'Art.º 309. della Legge del 20. Novembre 1859. N.º 3754., e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di Legge.

Art.º 76.

Quando avvenga il caso di ricorrere all'arbitramento di cui sopra, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all'invito entro quindici giorni l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di simile risoluzione.

Capo IX.

Art. 77.

In caso di discrepanza fra i due arbitri le quistioni saranno risolte da un terzo arbitro delegato dal Tribunale di Commercio della Capitale dello Stato.

Art. 78.

Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero in caso di discrepanza alla sentenza del terzo arbitro, a condizione, ben s'intende, che il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti ~~predetti~~ prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Art. 79.

Sono applicabili all'impresa di che trattasi le disposizioni contenute negli articoli 282. (1.e 2.a allinea) 300, 301, 305, 307, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 319, 320, 321 del Titolo VI della legge sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche in data 20. Novembre 1859.

Art. 80.

Qualora venisse prescritto dai Poteri Legislativi che all'art. 14. della presente Convenzione che determina il limite massimo delle pendenze al 10 ~~per~~ per 1000 venga sostituito il disposto dell'art.o 17. del Capitolato per la concessione di questa medesima ferrovia approvato con legge 16. Ottobre 1859. ~~Il~~ Numero tremila settecento undici la Impresa si obbliga di costruire la ferrovia di che trattasi

per il prezzo di lire trecento ~~sessanta~~ settanta mila per ogni chilometro e così per la complessiva somma di lire cento un milioni settecento cinquanta mila, mantenuti fermi del resto tutti gli altri patti di questa convenzione.

Art. 81.

Resta convenuto che l'Impresa si assume l'obbligo di costruire nel termine di diciotto mesi dalla data dell'approvazione della presente convenzione colle norme medesime tracciate più sopra per la linea principale una ferrovia di diramazione da Avenza a Carrara con conveniente stazione presso quest'ultima città secondo il progetto che le verrà esibito dal Governo ed al prezzo che verrà pure dal Governo medesimo stabilito dietro perizie fatte eseguire da' suoi ingegneri, e ciò in modo assoluto e senza che l'Impresa medesima possa avere diritto a reclamare alcun giudizio arbitramentale sul progetto e sulla stima di cui sopra.

Il Governo entro tre mesi dalla data dell'approvazione di questa convenzione farà conoscere all'Impresa il progetto tecnico della su accennata diramazione che esso avrà adottato, non che il prezzo della costruzione della diramazione medesima.

Art. 82.

Sarà in facoltà del Governo di

rescindere ~~dalla~~ presente Convenzione e di ritenerla come nulla e non avvenuta, ogni qual volta entro un mese dalla data dell'approvazione di questo Contratto si presentasse un altro appaltatore, il quale mantenute ferme tutte le altre condizioni di questa Convenzione ~~Capitolato~~ offrisse un ribasso non minore del 5 p.o sull'uno o sull'altro dei prezzi convenuti.

Art. 83.

La presente Convenzione firmata dalle parti in doppio originale non sarà obbligatoria pel governo, salve le riserve di cui sopra, se non dopo la sua approvazione per legge.

Articolo addizionale

Per tutti gli effetti di cui nella presente ~~Capitolato~~ Convenzione l'Impresa elegge il suo domicilio legale appo la Ditta Macchi Levi e Comp.i in Torino.

Fatto per doppio originale
Torino quattro Ottobre mille
Ottocento sessanta

Per copia all'originale
Il Ministro dei Lavori Pubblici
Stefano Jacini

Israel Guattalla - Vincenzo Stefano Breda - Leonardo Sacerdote
Preud'homme Administrateur Directeur Général de la Compagnie Centrale
G. Delinez aîné Membre du Conseil d'administration de la Compagnie Centrale. Pietro Bonacina

Per copia conforme
Pietro Mattei Segretario

SESSIONE 1860 N° 89-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

POSSENTI, PESCETTO, BIANCHERI, GRATTONI, AGUDIO, SELLA Q., VALVASSORI, VALERIO, BRUNET

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 6 ottobre 1860

Convenzione per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale ligure.

Tornata del 13 ottobre 1860

SIGNORI,

Le discussioni che già ebbero luogo a più riprese in quest'aula, gli eccitamenti che anche recentemente si fecero al Ministero da parecchi dei nostri colleghi, le pubblicazioni e gli studi fatti sulla ferrovia del litorale ligure ne hanno siffattamente dimostrata la necessità e l'urgenza, che affatto oziosa riescirebbe ogni parola in proposito.

Ed è di questa necessità ed urgenza sì persuasa la vostra Commissione, che vi propone l'approvazione della annessa convenzione, sebbene non nasconda a sè, e si creda in istretto debito di dichiarare anche a voi, che ad attuare la ferrovia ligure si richiede un grave sacrificio. Ed infatti, ad averne qualche idea, per non discorrere delle varie offerte di concessione o di costruzione enumerate nella relazione ministeriale, le quali non vennero accettate, basti una grossolana analisi di quella che venne riputata la migliore e che venne accolta colla convenzione del 4 ottobre.

Si pattuisce in essa che abbiasi a pagare per la costruzione e l'armamento della ferrovia una somma di L.	108,350/m.
Aggiungendo gli interessi di tale somma mediamente computati a tre anni, poichè sei anni debbe durare la costruzione di tutta la linea »	16,250/m.
Materiale mobile, macchine, utensili per le officine, ecc. . . . . »	9,000/m.
Somma totale . . . . . L.	133,600/m.
Si può dedurre come corrispondente all'introito risultante dall'apertura di alcuni tronchi prima del fine dei sei anni . . . . . »	3,500/m.
Rimarrebbe una somma di . . . . . L.	130,100/m.
L'interesse annuo di tale somma al 5 per cento sarebbe di . . . . . L.	6,500/m.
Ma se fosse uopo procacciarsi tutti i fondi con cedole al corso di ottanta per cento il carico annuo si fa di circa . . . . . »	8,400/m.

Non è facile il dare qualche idea del prodotto probabile del complesso di questa ferrovia, poichè non abbiamo nello Stato altra linea in circostanze analoghe, fuorchè la brevissima da Genova a Voltri, i cui risultati (19,000 lire di prodotto brutto per chilometro) non si sa fino a qual segno si debbano al caso nostro applicare, poichè parranno minori di quelli della totale linea ligure, se si considera solo la brevità ed insignificanza del tratto, e sembreranno per contro maggiori, se ritiensi il tratto di Voltri come legame di una grande città colle sue adiacenze.

Si potrebbe anche supporre che abbia il movimento della via ligure ad essere identico all'attuale della linea da Torino a Genova, meno il trasporto delle grosse merci a piccola velocità, che evidentemente non sarà mai sopra una ferrovia in riva al mare come sopra una linea di analoga importanza entro terra. Contro la quale ipotesi, se puossi obbiettare da una parte, mettendo in campo ed il trasporto di merci che pur vi sarà ed il movimento di viaggiatori in una linea che ha carattere d'importantissima arteria internazionale, si può per altra parte contrapporre lo svantaggio di essere in riva al mare e di non ricevere perciò, come le linee entro terra, alimento locale da due zone di paesi. Tale ipotesi assegnerebbe alla linea ligure un prodotto brutto di 24,000 lire ed un prodotto netto di 13,200 lire se vuolsi ammettere la spesa di esercizi eguale ai 45 centesimi del prodotto brutto.

La rendita dei 275 chilometri di ferrovia sarebbe perciò di lire 3,600/m., ed il sacrificio annuo dello Stato riescirebbe quindi, nel caso in cui si potesse la linea pagare in contanti od in cedole al pari, di lire 2,900/m., e, nel caso in cui si dovesse pagare in cedole al corso di 80, di lire 4,800/m.

A queste cifre non vuolsi però dare grande importanza,

poichè fondate sopra mere ipotesi; ed infatti, nella Commissione stessa, la maggioranza ritiene il valutato prodotto brutto come assai minore del vero, e quindi il sacrifizio computato come esagerato, mentre la minoranza, notando che la cifra assunta per ipotesi di rendita chilometrica della linea non si otterrà se non dopo vari anni di esercizio, è di opinione che il valutato aggravio sarà inferiore al vero.

Una volta riconosciuta la gravità dell'onere che con questa convenzione s'imporrebbe allo Stato, la vostra Commissione ebbe anzitutto a dimandarsi se non vi fosse modo di minorarlo, e se conveniente dovesse ritenersi il sistema di esecuzione di strade ferrate che fu adottato in questa circostanza.

Essa prescinde dall'esame di generali quistioni sull'ingerenza dello Stato nelle strade ferrate, poichè trattasi di una ferrovia necessaria, di cui il Governo debbe ad ogni modo promuovere la immediata costruzione; nè entra tampoco ad esaminare se eguale o poco diverso rimanendo l'annuo onere imposto alle pubbliche finanze, non convenga piuttosto anteporre alla costruzione per conto dello Stato le concessioni a tempo con garanzia di interessi, o con premio senza garanzia di interessi.

Ad uno dei commissari pareva che alcune delle offerte di concessione fossero preferibili all'offerta di costruzione accettata nell'annessa convenzione; ma, avendo il ministro dichiarato che dette offerte non erano mantenute, la Commissione non credette di addentrarsi in un esame retrospettivo delle medesime, circa le quali altri membri della Commissione erano del resto di contrario avviso.

Essa si limita invece a dire qualche parola sul modo in cui si dovrebbe, a parer suo, procedere per costrurre le strade ferrate per conto del Governo.

Ritiene anzitutto la Commissione che, a meno di riformare l'organizzazione dell'amministrazione e della contabilità, non convenga allo Stato il far eseguire una strada ferrata per piccoli cottimi separati, e non disapprova perciò il metodo di affidare il complesso della costruzione ad un appaltatore a tutto suo rischio e pericolo. Solo essa crede che, quando il Governo intenda appigliarsi a questo partito, esso debba anzitutto far eseguire un accurato e minuto progetto della linea, darne quindi comunicazione a coloro che intendono concorrere alla costruzione della ferrovia, ed accettare poscia l'offerente che alle migliori condizioni riunisca le più grandi guarentigie e di mezzi pecuniari e di capacità e di onestà. Altrimenti operando, o non hanno nè il Governo, nè gli appaltatori sufficiente conoscenza del costo dell'opera, e si fanno quindi patti rilevantissimi alla cieca; ovvero, avendo qualcuno degli offerenti fatto studi, debbe e può cercare nelle sue offerte di tutelarsi contro i concorrenti, per esempio con condizioni analoghe a quella del *minimum* di ribasso accettabile, di cui all'articolo 81 dell'annessa convenzione; ed in entrambi i casi poi sarà molto difficile l'evitare durante la

(89-A) costruzione dell'opera serii dissidi, specialmente se l'appaltatore non avrà mezzi sufficienti, o non sarà di molta buona fede.

Buona parte della Commissione crede ancora che migliori patti si otterrebbero, e più utili, ove si appaltasse pure una lunga linea a corpo ed a tutto rischio e pericolo dell'imprenditore, non però in un tratto solo, ma divisa in parti più o meno considerevoli, a seconda dei capi di essa che già sono determinati *a priori*. Infatti abbondano nel nostro paese minori e valenti imprenditori, i quali più facilmente si limitano e sanno pervenire a discreti benefizi, mentre in piccolo numero sono gli imprenditori che possano incaricarsi di opere eccedenti un centinaio di milioni.

Ciò non ostante la Commissione ebbe nel caso nostro a considerare:

Che la urgenza di congiungere per una ferrovia la Toscana e il golfo della Spezia alla Liguria, al Piemonte ed alla Lombardia è tale, che solo le più gravi ragioni potrebbero consigliare di differire non meno di un anno il principio dei lavori di questa linea, come avverrebbe, ove l'attuale Parlamento si sciogliesse prima d'averne autorizzata la costruzione;

Che ovvie considerazioni politiche fanno sì che non si debba trattare la Liguria occidentale meno favorevolmente che la orientale;

Che la linea ligure è già stata più o meno studiata da parecchi di quelli che si offrirono ad assumerne la concessione o la costruzione, e che i loro progetti furono esaminati da un accuratissimo ispettore del genio civile;

Che finalmente, ove fosse colla presente convenzione riserbato un soverchio beneficio all'impresa, l'articolo 81 apre l'adito agli offerenti che si decidano a fare ribassi superiori al 5 per cento.

Quindi è che la Commissione semplicemente premette la sua opinione, che non debba l'attuale convenzione ritenersi come precedente da seguirsi nell'avvenire in ogni sua parte, e conchiude poscia unanime, a seconda del mandato ricevuto da ciascun ufficio, col proporvene l'approvazione.

Vero è che alla Commissione vennero presentate una offerta di ribasso di 3,850,000 lire, ed una protesta della società della ferrovia di Genova a Voltri; ma ciò non ostante la Commissione persiste nelle sue conclusioni.

Ed infatti per ciò che riguarda il proposto ribasso vuolsi osservare che le modificazioni introdotte nella annessa convenzione, di cui in appresso si dirà, e che si ignora se siano dai nuovi offerenti accettate, hanno agli occhi della Commissione importanza maggiore del proposto ribasso.

Inoltre questo non si scosta moltissimo dal ribasso previsto all'articolo 81, e che si può dal ministro accettare anche dopo l'approvazione di questa convenzione, per cui la Com-

missione spera che un passo di più sarà fatto, e che si otterrà perciò una ragguardevole riduzione.

Quanto alla protesta della società di Voltri, la quale asserisce di aver tuttora diritto di preferenza alla costruzione del prolungamento della sua ferrovia, la Commissione crede di non dover entrare a discuterla, essendo la questione portata davanti ai tribunali.

La Commissione ha quindi creduto utile lo studiare, per quanto la brevità del tempo il consentiva, i termini della convenzione, e propose parecchie modificazioni, le quali furono accettate non solo dal ministro dei lavori pubblici, ma ben anco dalla società contraente. Delle più importanti di queste mende si darà in appresso qualche cenno.

Si aggiunse anzitutto alla legge un articolo, per cui, venendosi ad offrire il ribasso previsto dall'articolo 81, possa il ministro, dopo riconosciute le solide guarentigie dell'offerente, accettarlo e dare all'opera immediata esecuzione.

Si desiderava inoltre un terzo articolo con cui fosse autorizzata l'emissione di nuove cartelle del debito pubblico, ovvero lo stanziamento in bilancio di nuovi fondi, che occorrono al pagamento dell'opera; ma al ministro, cui la Commissione mosse questa obbiezione, crede essere preferibile il proporre una nuova legge in proposito, allorquando si conosca se siasi potuto accettare qualche ribasso, e quale sia approssimativamente la distribuzione delle spese nei sei anni accordati al compimento dell'opera.

In questa sentenza venne pure la Commissione osservando che i primi pagamenti non dovranno farsi che dopo un certo tempo, nel quale il Governo potrà aver agio di proporre più opportuni stanziamenti.

Nella convenzione poi, oltre a molte variazioni che hanno per oggetto di renderne più chiari i termini, e di cui si dà facilmente ragione chi le percorra, giova render conto delle seguenti.

L'articolo 14 venne mutato in guisa che chiaramente appaia dovere le pendenze della linea essere tali da non gravarne l'esercizio, cioè inferiori al sei per mille, e non concedersi pendenza dal sei al dieci per mille che in casi eccezionali.

E qui devesi riferire come la Commissione abbia creduto non dovere le pendenze eccedere in alcun caso il dieci per mille, e doversi perciò sopprimere l'articolo 80.

In verità le pendenze eccedenti il dieci per mille non solo rendono più costoso l'esercizio, ma molto il disturbano a cagione delle locomotive speciali che bisogna adoprare, ove si estendano a tratti di qualche lunghezza, per cui voglionsi, anche a costo di non piccolo sacrifizio, evitare.

Si ottenne pure all'articolo 15 che la maggiore pendenza nelle curve sia ridotta al tre per mille, ed il tratto rettilineo fra curve a flessi contrari sia allungato a 60 metri.

Ad evitare lunghe discussioni si aggiunse all'articolo 19

(89-A) che il Governo debba esser quello che decide quali siano i punti della linea in cui i raddoppiamenti sono necessari.

Qualche ufficio aveva emesso il desiderio che le gallerie e le principali opere d'arte avessero dimensioni da poter capire due binari. Ma la Commissione, considerando che vi sono sulla linea molte opere d'arte, che si presumono circa 55 chilometri di galleria, per cui l'incremento di spesa si farebbe ragguardevolissimo; che il servizio di una ferrovia con un movimento non eccedente le 30,000 lire annue per chilometro si fa utilmente anche con un solo binario, crede che non sia ora opportuno il sostenere sì grave spesa, in vista di un grandissimo movimento sulla linea, che non si può credere prossimo.

All'articolo 43 si tolse la prescrizione che i progetti della ferrovia dal lato del mare debbano essere tali da impedire il fuorviamento dei convogli, perchè creduto inutile e non ottenibile.

Non parve alla Commissione che i termini della convenzione accertassero abbastanza che l'esecuzione dei vari tronchi della linea sarebbe compita nel tempo prescritto, e fu quindi proposta all'art. 64 una deduzione sul prezzo dei tronchi in ritardo, la quale fosse proporzionale alla durata del ritardo ed alla lunghezza del tronco.

E parimenti, onde incitare il costruttore a porre in opera ogni mezzo per terminare la linea nel più breve tempo possibile, si propose un premio sul valore totale della linea, il quale corrisponda all'interesse del capitale speso nella costruzione della linea, che decorrerebbe per tutto il tempo per cui si anticipa il compimento della linea. In tal guisa è forse possibile affrettare di qualche mese l'attivazione di una linea che tanto importa allo Stato e che tanto desiderano le popolazioni liguri.

SELLA QUINTINO, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo ~~unico.~~ 1°.

È approvata la convenzione ~~intesa addì 4 ottobre 1860~~ tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la compagnia centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana sino alla città di Massa.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~ È stipulata il 4. ottobre 1860. colle variazioni accettate il 16. dello stesso mese.

Art. 2.

Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'articolo 81 dell'annessa convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla convenzione identica alla annessa, che si venisse a stipulare tra il ministro dei lavori pubblici e quello degli offerenti, che, tenuto conto e del maggior ribasso, e delle maggiori guarentigie, si credesse di preferire.

È delle maggiori solidarietà, e

Approvato nella tornata del 17. ottobre 1860.

Pellati

PROPOSTA DEL MINISTERO

CONVENZIONE

per l'appalto della costruzione della linea di strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese sino alla città di Massa.

CAPO I.

Soggetto dell'impresa.

Articolo 1.

I signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla, di Modena; Leonardo Sacerdote, di Modena; ingegnere Vincenzo Stefano Breda, di Padova; Pietro Bonaccini, di Modena, e la compagnia centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, rappresentata, come da delegazione avuta dal Consiglio generale della suddetta compagnia, in seduta del 29 settembre ultimo scorso, depositata per copia autentica al Ministero dei lavori pubblici, dai signori cavaliere Francesco Preud'homme, amministratore e direttore generale, e Gustavo Delinge, membro del Consiglio di amministrazione e del Comitato di direzione, si assumono di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata lungo il litorale del Mediterraneo dal nuovo confine francese presso Mentone a Voltri, e dalla stazione presso la piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana fino alla città di Massa.

Essi quindi si obbligano di eseguire, secondo le prescrizioni dei seguenti articoli di questa convenzione ed i progetti compilati per cura dell'impresa ed approvati dal Governo, tutte le opere e lavori, e sostenere tutte le spese necessarie per la formazione del corpo stradale, per l'armamento e raddoppiamenti della via occorrenti per le stazioni, fabbricati, accessorii, case cantoniere, caselli di guardia, chiudimento della via, e quanto altro è necessario per mettere la strada in istato di poter essere esercitata lodevolmente, comprese tutte le spese per compensi diretti ed indiretti, per occupazioni di terreno e danni arrecati in qualsivoglia modo ai proprietarii ed utenti, escluso soltanto il materiale mobile d'ogni specie necessario alla locomozione.

Articolo 2.

I progetti che l'impresa dovrà presentare all'approvazione del Governo, salvo quanto è detto negli articoli 38 e 59 per le opere d'arte, dovranno constare:

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

CONVENZIONE

per l'appalto della costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese sino alla città di Massa.

CAPO I.

Soggetto dell'impresa.

Articolo 1.

I signori cavaliere, ecc., *come contro.*

Essi quindi si obbligano di eseguire, secondo le prescrizioni dei seguenti articoli di questa convenzione ed i progetti compilati per cura dell'impresa ed approvati dal Governo, tutte le opere e lavori, e sostenere tutte le spese necessarie per la formazione del corpo stradale, per l'armamento e raddoppiamenti della via occorrenti alle stazioni, per fabbricati, compresi quelli per le officine di riparazione, accessorii, case cantoniere, caselli di guardia, chiudimento della via e delle stazioni, e quanto altro, ecc., *come contro.*

Articolo 2.

Identico al qui contro.

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

b) L'andamento della linea segnato sui piani parcellari, diviso in sezioni, e rilevato sul terreno in iscala non minore di 1 a 2000. In queste planimetrie saranno indicati tutti i punti nei quali cadono le stazioni e le principali opere d'arte.

c) Una livellazione generale eseguita sul terreno lungo le sezioni sovra indicate, delineata in iscala non minore di 1 a 2000 per le distanze, e di 1 a 200 per le altezze. L'orizzontale del profilo longitudinale dovrà essere stabilito al livello del mare.

d) Un numero sufficiente di sezioni trasversali all'uopo che le indicazioni loro combinate con quelle del profilo longitudinale possano far acquistare un'abbastanza chiara e completa idea della configurazione del terreno naturale.

e) Un prospetto indicante le lunghezze e le pendenze della linea, ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linea retta, ed i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste.

Articolo 3.

Tanto la compilazione di questi progetti, quanto quella dei disegni di dettaglio e moduli delle opere d'arte di cui agli articoli 38 e 39, verrà assistita da ingegneri governativi, i quali potranno dare all'impresa quei suggerimenti che più crederanno opportuni, specialmente per riguardo al tracciato ed all'altimetria della strada, in relazione alle disposizioni del presente capitolato, non che alla migliore stabilità delle opere d'arte.

La presentazione dei progetti sarà accompagnata dalle osservazioni dei detti ingegneri, nelle quali sarà fatto particolare cenno delle avvertenze da essi fatte sui relativi studi, e che non fossero state seguite dall'impresa.

Articolo 4.

La planimetria generale della strada ed il progetto planimetrico ed altimetrico di dettaglio del tronco da Savona al torrente Roia, dovrà essere redatto e presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici entro quattro mesi dopo che sarà stato approvato per legge il presente capitolato ed abbia avuto luogo la promulgazione della medesima.

Per l'ultima tratta dalla Roia all'attuale confine francese l'impresa sarà in obbligo di produrre il relativo progetto, dopo che tra il Governo di S. M. e quello imperiale di Francia saranno state prese le necessarie intelligenze onde stabilire il punto di congiunzione delle ferrovie dei due Stati.

Articolo 5.

Da Savona a Voltri l'impresa dovrà costrurre la strada fer-

Articolo 3.

Tanto la compilazione di questi progetti, quanto quella dei disegni di esecuzione e moduli delle opere, ecc., *il resto come contro sino all'articolo* 8.

rata a norma del progetto che venne fatto compilare dal Ministero dei lavori pubblici dal signor cavaliere Braccio e che sarà ceduto alla medesima gratuitamente dopo che sarà stato definitivamente approvato dal Ministero.

Potranno tuttavia esservi introdotte modificazioni, sia nelle curve che nelle pendenze, purchè non eccedano i limiti fissati dagli articoli 14 e 15, ed a condizione che le medesime siano riconosciute convenienti e sanzionate dal detto Ministero.

Articolo 6.

Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riviera di ponente e di quella di levante, attraversando la città di Genova, il Ministero delegherà un ispettore del genio civile per redigerne il progetto di dettaglio in concorso degli ingegneri dell'impresa, avuto riguardo al piano del dock ed ai lavori occorrenti per mettere in relazione il dock medesimo e gli altri scali del porto colla strada ferrata.

L'impresa non sarà obbligata perciò ad intraprendere alcun lavoro su questo tronco, finchè il progetto relativo non sia compiuto colle norme ora dette ed approvato dal Governo.

Articolo 7.

L'impresa dovrà nel termine di quattro mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione presentare il progetto altimetrico e planimetrico del tronco da Massa alla Spezia, e dentro sei mesi dalla suddetta data quello da Spezia al Bisagno, prendendo i necessari concerti col Ministero per determinare la posizione della stazione di Massa, onde poter coordinare la linea, di cui nella presente convenzione, con la ferrovia che proseguirà verso Toscana.

E se nel frattempo non fosse ancora stato determinato in altimetria e planimetria il punto di congiunzione al Bisagno a tenore dell'art. 6, l'impresa lascierà in vicinanza della detta località interrotto il progetto per un tratto sufficiente ad assicurare la congiunzione, qualunque sia per essere la posizione che sarà determinata pel punto suddetto.

Il progetto del resto dovrà essere tosto compiuto appena che il suaccennato punto di contatto sarà stato fissato dal Governo.

Articolo 8.

Approvata per legge la presente convenzione, ed approvati dal Governo i relativi piani di dettaglio, l'impresa dovrà, accingendosi alla costruzione dei lavori non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei rispettivi progetti medesimi, osservare le presenti prescrizioni:

a) Dovrà tosto intraprendere le gallerie più lunghe che trovansi nei tronchi da Genova a Sestri, e da Sestri alla Spezia;

b) La traversata intiera della città di Genova;

Articolo 8.

Approvata per legge la presente convenzione, ed approvati dal Governo i relativi piani di esecuzione, l'impresa dovrà accingersi alla costruzione dei lavori non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei rispettivi progetti medesimi, ed osservare le presenti prescrizioni:

a) Dovrà tosto, ecc., *come contro.*

b) La traversata, ecc., *come contro.*

c) Il tronco da Voltri a Savona, andando dal primo di detti termini verso il secondo;

d) Il tronco da Massa alla Spezia;

e) Sarà obbligata a compiere nel periodo di dodici mesi il tronco da Massa a Sarzana, ed in quello di diciotto mesi al più quello da Sarzana alla Spezia, in modo che, volendo, possano essere gli accennati tronchi messi immediatamente in esercizio;

f) Dovrà pur compiere nei due primi anni dalla data della approvazione definitiva del progetto planimetrico ed altimetrico il tronco da Voltri a Savona sino alla stazione di questa ultima città, e pure in modo che l'amministrazione possa senz'altro attuarne l'esercizio;

g) Il tronco dal Bisagno a Camogli dovrà essere ultimato entro tre anni dalla data dell'approvazione del progetto, ed allorchè a quest'epoca non fosse ultimata la traversata di Genova, che deve servire a mettere in comunicazione il detto tronco colla stazione alla piazza del Principe, l'impresa sarà obbligata a stabilire una stazione provvisoria al Bisagno con fabbricati di legname pel servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità;

h) Per il tempo entro i limiti fissati dal compimento della traversata di Genova, e per gli altri tronchi pei quali non venne stabilito nei precedenti alinea l'epoca della loro ultimazione, si lascierà libero il procedere dell'impresa; ma essa deve estendere i lavori e mantenere nei varii tratti tutta quella attività che assicuri l'amministrazione di vedere compiuta la strada ferrata, il suo armamento ed i suoi accessorii d'ogni natura nel tempo accordato dall'art. 64 pel totale adempimento degli obblighi dell'impresa.

CAPO II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e case cantoniere.

Articolo 9.

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

Essa dovrà inoltre avvicinarsi, per quanto pure lo consentono le difficoltà del terreno, agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione, ed offrire un facile accesso tanto ai porti principali delle due riviere, quanto alle strade ordinarie che, scendendo dalle convalli degli Apennini, sboccano sull'una o sull'altra delle due riviere medesime.

c) Il tronco, ecc., *come contro.*

d) Il tronco, ecc. *come contro.*

e) Sarà obbligata a compiere nel periodo di dodici mesi dalla data dell'approvazione del progetto il tronco da Massa a Sarzana, ecc., *come contro.*

f) Dovrà pur compiere nei due primi anni dalla data dell'approvazione del progetto il tronco da Voltri, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

CAPO II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e case cantoniere.

Articolo 9.

La strada ferrata, correndo col suo generale sviluppo il litorale ligure occidentale ed orientale, dovrà, per quanto le condizioni del sito lo consentono, toccare od avvicinarsi alle seguenti città e borgate: Ventimiglia, San Remo, Oneglia = Porto Maurizio, Albenga, Loano, Savona, Varazze, Arenzano, Voltri (dove si congiungerà coll'esistente strada ferrata), Genova, Nervi, Recco, Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Chiavari, Sestri di Levante, ecc., *il resto dell'articolo come contro fino all'articolo 14.*

Articolo 10.

Per ciò che riguarda ai tratti della strada ferrata che corrono lungo la spiaggia, l'impresa dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime.

Articolo 11.

Nei tratti di ferrovia che si accosteranno o dovranno attraversare le fortificazioni di Genova o quelle di altri luoghi fortificati lungo il litorale, l'impresa dovrà pure assoggettarsi alle condizioni che saranno prescritte dal Ministero della guerra pei riguardi dovuti alla difesa delle piazze e forti ed altri rispetti del servizio militare.

Articolo 12.

Qualunque sia il tracciato che l'impresa intenderà seguire da Genova per Camogli a Sestri di Levante, si dichiara però fin d'ora che da Camogli a Santa Margherita la strada ferrata dovrà andare direttamente in galleria sotto il monte della Ruta, anzichè girare attorno al promontorio di Portofino.

Articolo 13.

Se in qualche tratta del tracciato potesse convenire all'impresa di occupare tutta o parte della strada nazionale ordinaria, il Governo potrà autorizzarla, a condizione però che sia ristabilita la strada ordinaria medesima con una larghezza non minore di metri cinque, centimetri cinquanta, e che, qualora lo esiga la sicurezza pubblica, le due vie vengano separate da muri di un'altezza conveniente.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia occorresse in alcuni tratti occupare il sentiero destinato al servizio delle guardie di finanza, il Governo potrà consentirvi; ma l'impresa dovrà preparare per le guardie stesse un bastantemente comodo e sicuro passaggio sopra le banchine al di fuori dell'armamento del binario.

Articolo 14.

Le pendenze su tutta la linea non eccederanno in alcun caso il dieci per mille.

I tratti corrispondenti alle stazioni nelle quali si fanno le manovre dei convogli, e quelli necessari al servizio delle stazioni medesime dovranno essere possibilmente orizzontali, e in nessun caso la loro pendenza potrà eccedere il limite del tre per mille.

Articolo 15.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocentocinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento, ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

I tratti di strada tracciati in curva di non maggior raggio di metri quattrocento, non potranno in alcun caso avere una pendenza maggiore del cinque per mille.

Articolo 14.

Le pendenze dominanti non dovranno eccedere il sei per mille lungo la linea; i tratti corrispondenti alle stazioni e necessari al servizio loro dovranno essere orizzontali.

Quando sia dimostrato che per alcuni tratti le predette condizioni di altimetria non si possono ottenere salvo che con troppo gravi spese, sarà per quei tratti concesso di accrescerle per le linee non oltre il dieci, e per le stazioni ed accessorii non oltre il tre per mille.

Articolo 15.

Le curve, ecc., *come contro.*

Saranno però tollerate curve, ecc., *come contro.*

I tratti di strada tracciati in curva di non maggior raggio di metri quattrocento, non potranno in alcun caso avere una pendenza maggiore del tre per mille.

Dove due o più tratti curvi tracciati con raggio non maggiore di quattrocentocinquanta metri si succedano l'uno all'altro, essi non potranno congiungersi immediatamente costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separati da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri quaranta.

Articolo 16.

I tracciati della linea, anche dopo approvati definitivamente dal Ministero dei lavori pubblici, potranno, nell'atto che si riportano sul terreno per passare all'esecuzione dei lavori, essere modificati, previo consenso del Ministero medesimo, purchè queste modificazioni non rechino un discostamento maggiore di trecento metri dall'una o dall'altra parte della traccia primitiva, e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima esistevano nel tronco rispettivo.

Potranno parimenti essere ammessi cambiamenti parziali nella livellazione primitiva, purchè non facciano che la pendenza ecceda i limiti entro cui erano contenute quelle del progetto primitivo, e non deteriorino la condizione dei passaggi che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

Articolo 17.

Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza de' luoghi ove vengono erette ed al servizio de' quali sono destinate.

Il Governo, d'accordo coll'impresa, stabilirà il numero delle stazioni e le classi delle medesime, nonchè le semplici fermate.

Il piano della stazione che cade sul nuovo confine dello Stato nostro coll'impero francese, nella prossimità al confine medesimo, sarà determinato dopo i necessari concerti fra i due Governi.

In questa stazione dovrà essere eretto un fabbricato adatto ed unicamente destinato pel servizio doganale e per quello di polizia.

Il piano della stazione a Massa sarà stabilito e disposto in modo da poter servire alla continuazione della linea verso la Toscana.

A Voltri saranno fatte quelle mutazioni e quegl'ingrandimenti dell'attuale stazione che occorrono per ben congiungere l'esistente ferrovia da Genova a Voltri con quella che prosegue verso Savona.

La stazione di Savona sarà collocata e disposta in modo ch'essa possa prestarsi convenientemente all'eventuale diramazione della strada ferrata da Savona a Torino.

Articolo 18.

Le case cantoniere non potranno essere a maggiore distanza di metri milleduecento l'una dall'altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigerne, all'atto

Dove due o più tratti curvi tracciati con raggio non maggiore di quattrocentocinquanta metri si succedano l'uno all'altro, essi non potranno congiungersi immediatamente costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separati da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri sessanta.

Articolo 16.

Identico al qui contro.

Articolo 17.

Le stazioni, ecc., *come contro.*

Per l'accesso delle stazioni dovrà l'impresa munirle di piazzali esterni corrispondenti all'importanza delle medesime.

Il Governo, ecc., *come contro fino all'articolo* 19.

di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero o quell'aggiunta di caselli di guardia di cui, per la sicurezza pubblica, fosse per avventura riconosciuto il bisogno.

CAPO III.

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

Articolo 19.

La strada sarà costrutta sopra un sol binario di ruotaie, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari, specialmente nelle stazioni dove i binari medesimi verranno moltiplicati e sviluppati, secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse, tanto pei viaggiatori, come per le merci.

Articolo 20.

È fatta facoltà all'impresa di adottare, nei varii tratti della strada, il sistema della massicciata incassata tra banchine, o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che renderanno più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del piano su cui viene imposta la massicciata, non potrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

Articolo 21.

Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo nei rilevati; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno; ed anche all'uno di base per uno di altezza nei punti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza solido. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria solidità, si dovrà procurarvela.

Le trincee potranno farsi verticali, o con poca inclinazione dalla verticale, dovunque cadano nella roccia abbastanza solida, per reggersi stabilmente in quella posizione.

Articolo 22.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale stabilita dall'art. 20, vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un fosselto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

In ogni caso la larghezza del fosso dal lato della montagna non dovrà mai essere minore di un metro al ciglio superiore.

Articolo 23.

Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee dovunque la sede della massicciata si elevi meno di centimetri cinquanta sopra il terreno latistante.

CAPO III.

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

Articolo 19.

La strada sarà costrutta sopra un sol binario di ruotaie, coi raddoppiamenti però che saranno dal Governo riconosciuti necessari, ecc., *come contro.*

Articolo 20.

Dovrà l'impresa adottare, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

Articolo 21.

Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo nei rilevati; nelle trince potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno; ed anche all'uno di base per uno di altezza nei punti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza stabile. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurarvela.

Le trincee potranno farsi verticali, o con poca inclinazione dalla verticale, dovunque cadano in roccia di tal natura da reggersi stabilmente in quella posizione.

Articolo 22.

Identico al qui contro sino all'articolo 26.

455

Articolo 24.

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

Articolo 25.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al di sopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi, nè al suo stesso buon regime, di quello che era nello stato antecedente.

L'impresa dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo e per difendere la strada ferrata ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

Articolo 26.

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta.

Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del volto, o quella del palco orizzontale sopra i regoli, non potrà essere minore di metri quattro, centimetri sessanta.

Articolo 27.

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

Articolo 28.

La larghezza dei sottovia, coi quali una strada ordinaria passa sotto la ferrata, non potrà essere minore di metri sette per le strade ora nazionali, e per le comunali e consortili di metri cinque, o di metri quattro, secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servano.

Articolo 29.

La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro, centimetri cinquanta, fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi.

La loro altezza dalla serraglia della volta al piano superiore delle ruotaie non dovrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

Le stesse gallerie dovranno essere robustamente rivestite in buona muratura in tutti i siti ove siavi immediato o prevedibile pericolo d'instabilità della roccia, nei fianchi o nella volta; ed anche dove questo pericolo attualmente non si manifesti, dovranno i fianchi e la volta delle gallerie incamiciarsi con una sottomuratura nei punti in cui fosse riconosciuto il pericolo di decomposizione della roccia, o di incomode e pericolose filtrazioni.

Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della

Articolo 26.

L'altezza alla chiave dei viadotti e dei cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta.

Se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza alla chiave del volto, o quella al palco orizzontale, ecc., *il resto come contro sino all'articolo* 29.

Articolo 29.

La larghezza delle gallerie, ecc., *come contro.*

La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della volta non dovrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

Le stesse gallerie dovranno essere robustamente rivestite in buona muratura in tutti i siti ove siavi immediato o prevedibile pericolo d'instabilità della roccia, nei fianchi o nella volta; ed anche dove questo pericolo attualmente non si manifesti, dovranno i fianchi e la volta delle gallerie esser rivestiti con sottile muratura nei punti, ecc., *il resto come contro sino all'articolo* 31.

loro lunghezza, quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

Articolo 30.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di cancelli, o di semplici barriere, o di catene di ferro tese fra solidi pilastrini di pietra, ed assicurate con chiavistello, secondo l'importanza della strada a cui servono.

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

Per le strade comunali e consortili potrà variare da cinque ai quattro metri, secondo l'importanza delle comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti coi migliori sistemi praticati nelle strade ferrate dello Stato.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui intendesi collocare questi passaggi a livello, ed indicare il modo di chiusura.

Articolo 31.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente, perchè convenga praticare dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello, mediante rampe più o meno dolci, secondo l'importanza delle strade esistenti.

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

Articolo 32.

Dovendo a suo tempo i passaggi a livello essere custoditi da guardiani, perciò un casello in muratura sarà obbligatorio per quelle traversate a livello, per cui la più vicina casa cantoniera sia a tale distanza da non poter fare anche l'ufficio di casello di guardia.

Articolo 33.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri sette, alle provinciali quella di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

Articolo 34.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisorii, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dagli ingegneri del Governo incaricati della direzione dei lavori.

Articolo 31.

Nei siti in cui, ecc., *come contro.*

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

Articolo 32.

Ad ogni passaggio a livello che si trovi a tale distanza dalle case cantoniere da non poterne fare da queste il servizio di sorveglianza, dovrà costruirsi un apposito casello in muratura.

Articolo 33.

Identino al qui contro.

Articolo 34.

Quando l'esecuzione, ecc., *come contro.*

Le comunicazioni stabili dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dagli ingegneri suddetti.

Articolo 35.

Sarà parimenti obbligata l'impresa a conservare fra i centri degli abitati che si trovino lungo il litorale quelle comunicazioni colla spiaggia che fossero state intercettate dalla ferrovia e di cui i detti centri abbisognassero per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima.

Articolo 36.

L'impresa è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso delle acque, i cui condotti, o naturali od artificiali, fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, a meno che gli interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente dall'impresa.

Se anche dopo l'approvazione del progetto e durante l'esecuzione dei lavori sino al collaudo dell'opera sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli o corsi d'acqua ristabiliti, o per l'omissione che fosse stata fatta d'alcuni di essi, l'impresa dovrà sempre essere responsabile del danno recato e dovrà provvedere a proprie spese per farlo cessare, purchè sia dimostrato che il difetto proceda da innovazioni portate o avvenute nei corsi d'acqua in dipendenza della costruzione della strada.

Se all'epoca dei collaudi sussistessero liti pel motivo di cui qui si tratta, l'impresa ne sarà responsabile sino a decisione della lite medesima.

Articolo 37.

Si stabiliranno lungo la linea ed alla distanza meglio appropriata alle diverse località, con norme che assicurino che quando verrà tempo di aprire la strada all'uso pubblico se ne potrà avere un buon esercizio, le stazioni pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita l'impresa, determinerà la situazione, l'ampiezza ed il tracciamento di queste stazioni, i cui fabbricati dovranno, secondo la maggiore o minore importanza delle località, essere disposte in modo a provvedere abbondantemente al servizio dei viaggiatori e delle merci.

L'area delle stazioni sarà anche proporzionata alla loro importanza, e dovranno farsi tutti i lavori coi meccanismi necessari, come piatteforme e simili, onde assicurarsi che quando si eserciterà la strada il servizio ne possa essere semplice, sicuro ed economico.

Articolo 38.

Per tutte le opere principali d'arte, pei ponti sui fiumi e torrenti ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, pei viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade ora nazionali e per tutte le stazioni e fermate indistintamente, coi fabbricati loro attinenti,

Le comunicazioni permanenti dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dagl'ingegneri suddetti prima di essere aperte all'uso a cui sono destinate.

Articolo 35.

Identico al qui contro sino all'articolo 37.

Articolo 37.

Si stabiliranno lungo la linea ed alla distanza meglio appropriata alle diverse località, con norme che assicurino che quando verrà tempo di aprire la strada all'uso pubblico se ne potrà avere un buon esercizio, le stazioni pel servizio dei viaggiatori e delle merci, ed alla conservazione e deposito del materiale mobile.

Il Governo, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

Articolo 38.

Per tutte le opere principali d'arte, pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, pei viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade ora nazionali, e per tutte le stazioni e fermate indistintamente, coi fabbricati loro atti-

dovranno essere presentati i piani di dettaglio esecutivo alla approvazione del Governo, prima della quale l'impresa non potrà metter mano ai relativi lavori; ma nel progetto di dettaglio dell'andamento planimetrico ed altimetrico della strada basterà che sia indicata la posizione delle opere stesse ed indicati i sistemi di costruzione che l'impresa si propone di adottare.

Articolo 39.

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

Articolo 40.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai fabbricati ed edifizi ad esso attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte, con una solidità proporzionata all'uso cui sono destinati e con materiali di buona qualità scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea o delle vicine.

A più circostanziata spiegazione delle generali disposizioni contenute nel presente articolo sarà compilato d'accordo coll'impresa un corpo d'istruzioni o condizioni speciali esecutive che saranno obbligatorie per le parti contraenti.

Articolo 41.

L'amministrazione superiore prenderà la direzione dei lavori, come negli ordinari appalti, a carico dello Stato, e la eserciterà col mezzo de' suoi ingegneri e subalterni per riconoscerne l'andamento ed esigerne la perfetta esecuzione, a termini dei decreti ministeriali d'approvazione dei relativi progetti e delle buone regole dell'arte, senza però che sia tolto all'impresa di procedere nella distribuzione e nella condotta dei lavori medesimi, per quanto non sia contrario alle prescrizioni di questa convenzione, in quel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo sia tale da assicurare il preciso adempimento degli obblighi suoi, sia conforme ai precetti dell'arte, e garantisca la stabilità e la durata delle opere.

Per questa sorveglianza e direzione si seguiranno le norme vigenti per tutti gli appalti di opere pubbliche che si fanno costruire per conto dello Stato.

Se gl'ingegneri governativi che hanno la direzione dei lavori riconosceranno che questi lavori non si eseguiscono con buoni materiali, giusta le buone regole dell'arte ed in conformità degli approvati progetti e dei decreti ministeriali, l'impresa dovrà provvedervi secondo le ingiunzioni che le verranno fatte dagl'ingegneri medesimi, i quali potranno far sos-

nenti, dovranno essere presentati i piani dei particolari di esecuzione alla approvazione del Governo, prima della quale l'impresa non potrà metter mano ai relativi lavori; ma nel progetto di esecuzione dell'andamento, ecc., *il resto come contro sino all'articolo 40.*

Articolo 40.

Tutti i lavori, ecc., *come contro.*

A più circostanziata, ecc., *come contro.*

Nei casi di contestazione, le prescrizioni della presente convenzione dovranno sempre prevalere su quelle del corpo d'istruzioni o condizioni speciali.

Articolo 41.

Identico al qui contro sino all'art. 43.

pendere i lavori se l'impresa non si presti alle prescritte riforme.

Qualora sorgessero quistioni all'accennato riguardo, queste saranno decise a termini degli articoli 75, 76, 77 e 78, e se, malgrado il giudizio contrario alla impresa, questa persistesse, l'amministrazione superiore potrà far procedere di ufficio ai lavori a maggiori spese della impresa medesima.

Articolo 42.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, con muri di cinta o con barriere, ovunque la chiusura, a giudizio degl'ingegneri direttori, riescirà utile e praticabile.

Articolo 43.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, dovrà dalla detta parte essere protetta da robusti parapetti o ritegni atti ad impedire il fuorviamento dei convogli; la struttura e modo di costruzione ed applicazione dei quali ritegni saranno determinati prima che si metta mano alla costruzione dei relativi tronchi di ferrovia.

Articolo 44.

Dove la strada ferrata, correndo lungo la spiaggia bassa del mare, dovrà dalla parte di questo essere sostenuta e difesa da muri; questi muri dovranno essere alzati quanto occorra sopra il piano della ferrata in quelle località in cui si avesse ragione di temere che in occasione di forti traversie i marosi si alzassero ad offendere il piano della ferrovia suddetta.

Articolo 45.

Dove detti muri di difesa contro il mare vanno più soggetti all'azione delle onde, e specialmente nella parte in cui questi muri medesimi dovranno essere costrutti con muratura di getto, s'impiegheranno cementi di perfetta qualità e di pronta e sicura presa, sia servendosi di pozzolana con calce ordinaria, sia adoperando calci idrauliche di sperimentata buona riuscita.

Questi stessi muri esposti all'impeto delle onde dovranno essere protetti al piede con una competente scogliera di grossi massi.

Articolo 46.

Date negli antecedenti articoli di questo capo le norme generali per la costruzione della ferrovia, l'impresa potrà avere dallo studio del progetto del tronco di strada ferrata da Voltri a Savona, fatto eseguire dall'amministrazione governativa, e che le sarà consegnato, come all'articolo 5, una sempre più compiuta nozione del modo con cui l'amministrazione suddetta intende dover essere applicate queste norme, delle massime con cui ella vuole formati i piani di dettaglio, dei quali all'articolo 2, e delle regole d'arte, secondo le quali dovranno essere eseguite le opere.

Articolo 43.

Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare, e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, dovrà dalla detta parte essere munita di parapetti.

Articolo 44.

Dove la strada corre lungo il mare dovrà dal lato di questo essere difesa con muri elevati quanto occorra per ripararla dai marosi.

Articolo 45.

Dove i muri di difesa contro il mare sono più soggetti all'azione delle onde, e specialmente nella parte in cui si abbiano a costrurre con muratura di getto, dovrannosi proteggere al piede con una scogliera di grossi massi.

Articolo 46.

Identico al qui contro.

CAPO IV.

Massicciata, armamento, materiale fuso.

Articolo 47.

Fermo quanto è stabilito all'articolo 20 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere una altezza non minore di centimetri cinquanta, e sarà composta di ghiaia naturale e di sabbia monde di terra e di pietrisco, delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza.

La larghezza uniforme della massicciata incassata tra banchine non dovrà essere minore di metri 3,40, e pella massicciata libera eguale dovrà pure essere la larghezza al piano delle ruotaie; e di metri 4,60 alla sua base.

Articolo 48.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60, ed ogni regolo di metri 5,40 di lunghezza avrà ad essere sostenuto da un numero di traversine non minore di sei regolarmente spaziate.

Esse potranno avere la forma prismatica, parallelepipeda, o semicilindrica.

La larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno, non sarà minore di 25 centimetri, nè minore di centimetri dodici e mezzo la loro spessezza da detta base al piano su cui poseranno i cuscinetti.

Articolo 49.

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

Articolo 50.

I regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di 33 chilogrammi per metro corrente: una deficienza però che non superi il tre per cento sarà tollerata.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque e centimetri quaranta.

Sarà però concesso d'impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta pei tratti della strada che saranno tracciati in curve di breve raggio.

Articolo 51.

I cuscinetti in ghisa avranno il peso di chilogrammi dieci, e saranno di buona ghisa e di ben riescita fusione.

Articolo 52.

Le estremità di due successive spranghe del binario dovranno essere congiunte con lamine di ferro inchiavardate (*à éclisses*), adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore.

CAPO IV.

Massicciata, armamento, materiale fuso.

Articolo 47.

Fermo quanto è stabilito all'articolo 20 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere una altezza non minore di centimetri cinquanta, e sarà composta di ghiaia naturale, o di pietrisco e sabbia, delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza.

La larghezza uniforme, ecc., *come contro.*

Articolo 48.

Identico al qui contro.

Articolo 49.

Le traversine saranno tutte di legname sano e di rovere (*quercus robur*) o di larice rosso (*pinus larix*). Quando per altro l'impresa si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto uno dei migliori, potrà essa anche impiegare legname di essenza dolce.

Articolo 50.

I regoli di ferro battuto, ecc., *identico al qui contro sino all'articolo* 56.

Articolo 53.

Per l'armamento dei raddoppiamenti dei binari nelle stazioni, od altri, saranno osservate le stesse norme.

Articolo 54.

Gli sviatoi pei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati per le linee dello Stato.

Articolo 55.

La distanza tra le faccie interne dei regoli in ferro, ossia la larghezza normale del binario, sarà identica a quella delle ferrovie dello Stato.

Articolo 56.

Le stazioni saranno provvedute oltre dei binari doppi sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari sviatoi, anche delle piattaforme, grue idrauliche, grue fisse pel movimento dei carichi, segnali a disco, serbatoi, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quant'altro possa occorrere per il buon servizio delle stazioni medesime.

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

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

CAPO V.

Favori speciali concessi all'impresa.

Articolo 57.

La linea di strada ferrata che forma soggetto di questa convenzione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi le sono applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1839 risguardanti le espropriazioni ed i compensi che l'impresa dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie pella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito, della ghiaia, della sabbia, delle pietre da costruzione e da calce, dell'argilla per fabbricare laterizi necessarii alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporaria dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio e pei fossi necessari a dare provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizi relativi alla costruzione di questa strada ferrata sino al suo compimento, non meno che quelle occupazioni stabili accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate, o per variazioni di corsi d'acqua richiesti dalla costruzione della strada.

Articolo 55.

La distanza tra le faccie interne dei regoli in ferro, ossia la larghezza normale del binario, e la distanza tra i due binari nei raddoppiamenti saranno identiche a quelle delle ferrovie dello Stato.

Articolo 56.

Le stazioni saranno provvedute oltre dei binari doppi sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari sviatoi, anche delle piattaforme, stadere a ponte, pozzi serbatoi e trombe per l'acqua, colonne idrauliche, grue fisse e mobili, segnali a disco, mobili ed arredi degli uffizi delle sale di aspetto e dei magazzini, attrezzi ed utensili necessari pel servizio di vigilanza e di manutenzione della linea, e di quant'altro possa occorrere per il buon servizio delle stazioni medesime.

Tutto questo materiale, ecc., *identico al qui contro sino all'articolo 64.*

Articolo 58.

Si dichiara però che nel caso in cui si riconoscesse anche solo all'atto pratico non potersi ammettere l'occupazione della spiaggia che fosse stata divisata per qualche tratto della ferrovia, pel motivo che ivi importasse troppo di conservare libero l'esercizio delle arti marittime, l'impresa sarà in obbligo di portare la strada più in dentro, e staranno a suo carico tutte le maggiori spese, e perciò anche quelle prima imprevedute per occupazioni o danni di fondi o di fabbricati.

Articolo 59.

Se in qualche tronco della linea l'estensione delle proprietà cinte sia tale che renda necessaria l'estrazione di materiale dalle proprietà stesse, il Governo, in seguito a domanda dell'impresa in cui sieno descritti i terreni chiusi ed indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le autorità locali ed il Consiglio di Stato, potrà promuovere l'emanazione d'un decreto reale per autorizzare la detta estrazione, previo un giusto compenso dei materiali estratti di qualunque natura essi sieno, da stabilirsi per amichevole componimento o nelle vie legali, con obbligo all'impresa del rifacimento d'ogni danno recato e della restituzione in pristino della cinta che avesse dovuto essere manomessa.

Articolo 60.

Per tutti i contratti ed atti che l'impresa stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione che si assume e secondo i patti, saranno accordate all'impresa medesima, per rispetto ai diritti d'insinuazione, le stesse facilitazioni che già vennero accordate alle compagnie concessionarie di strade ferrate negli Stati di S. M. le più favorite.

Articolo 61.

È accordata all'impresa la libera importazione esente da ogni dazio d'entrata di tutti i ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessarii alla costruzione della strada ferrata.

Dovrà l'impresa assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

Articolo 62.

I trasporti dei detti materiali e macchinismi, che l'impresa volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulle tariffe delle classi cui appartengono.

Articolo 63.

Il Governo concede gratuitamente all'impresa i terreni arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze, salvo i riguardi alla navigazione ed alle arti marittime a tenore dell'art. 10 di questa convenzione, e sempre quando i terreni medesimi non siano ceduti o dati in affitto ai terzi.

Per gli arenili demaniali che sono stati ceduti o dati in af-

fitto ai terzi, l'impresa dovrà tenere indenne il Governo, e compensare i concessionari e locatari a termini di legge.

CAPO VI.

Tempo concesso all'impresa per la ultimazione dei lavori, manutenzione e collaudo.

Articolo 64.

L'intiera linea di strada ferrata contemplata nella presente convenzione dovrà esser perfettamente ultimata in tutto ciò che è prescritto nell'art. 1 sommariamente e ne' suoi particolari negli articoli seguenti dei primi quattro capi entro il termine di anni sei dalla data della promulgazione della legge d'approvazione della convenzione medesima, ferme sempre le condizioni per l'ultimazione dei tronchi speciali di cui è fatta menzione all'articolo 8.

Articolo 65.

Dopo il compimento di ciascuno dei tronchi menzionati all'art. 8 della presente convenzione, il Ministero ne farà eseguire un generale collaudo in contraddittorio dell'impresa per mezzo d'un ufficiale del genio civile o di una Commissione tecnico-amministrativa nominata dal Ministero medesimo.

Un cosiffatto collaudo si riferirà alle opere tutte costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia, alle stazioni e loro edifizi accessorii, al materiale d'armamento, ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le prescrizioni di questa convenzione e quelle contenute negli atti d'approvazione dei progetti, e che nell'esercizio sia guarentita la sicurezza pubblica ed il servizio possa riescire regolare, compiuto e permanente.

Articolo 66.

L'impresa è obbligata a mantenere pel corso di un anno dopo l'ultimazione completa ed il collaudo di ciascuno dei tronchi della ferrovia del litorale tutte le opere componenti i tronchi medesimi e loro accessorii in perfetto stato, e la medesima dovrà per il periodo suddetto riparare ai guasti che fossero, evidentemente, o nei casi controversi, per giudicio di periti, conseguenza di difetti o d'insufficienza di dimensioni nella prima costruzione.

Non saranno però a carico della stessa i ripari ai danni che avvenissero alla strada ferrata per fatto dell'anticipato eser-

CAPO VI.

Tempo concesso all'impresa per la ultimazione dei lavori, manutenzione e collaudo.

Articolo 64.

L'intiera linea, ecc., *come contro.*

L'impresa, non portando a compimento nei termini sovrastabiliti i vari tronchi, sottostarà ad una deduzione sul prezzo di ciascun chilometro del tronco in ritardo, la quale sarà proporzionale alla durata del ritardo, e si valuterà sulla base del 5 0/0 all'anno.

Portandosi invece la linea totale a compimento prima del termine stabilito nel presente articolo, sarà dato all'impresa un premio in ragione del tempo risparmiato e del 5 0/0 all'anno sull'intiero prezzo della linea.

Articolo 65.

Identico al qui contro sino all'articolo 67.

cizio, nè essa dovrà essere assoggettata ad alcuna spesa di manutenzione dipendentemente dall'esercizio medesimo.

Articolo 67.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni della presente convenzione o di quelle contenute negli atti di approvazione dei rispettivi progetti, l'impresa dovrà tosto porvi riparo, e quando la stessa non si prestasse, a ciò vi provvederà il Ministero a spese ed a rischio dell'impresa medesima, valendosi dei fondi provenienti dai ventesimi della ritenuta prescritta dall'art. 75.

CAPO VII.

Corrispettivo dell'impresa e modo di pagamento.

Articolo 68.

La costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese sino alla città di Massa s'intende appaltata, come già si disse, *à forfait*, cioè a tutto rischio e pericolo dell'impresa, mediante il prezzo di lire trecentonovantaquattro mila per ogni chilometro, e così per ducento settantacinque chilometri in complesso di lire cent'otto milioni trecentocinquanta mila.

Se però la lunghezza chilometrica totale della linea ferroviaria, di cui nella presente convenzione, venisse a risultare ad opera ultimata minore di duecento settantacinque chilometri, misurati dai due estremi della linea, verrà dedotta altrettanta somma dall'importare chilometrico, come sopra stabilito, quanto sarà la minore estensione suddetta.

L'impresa non potrà in nessun caso elevare pretese a maggiori compensi di quelli stipulati nel precedente articolo, nè per circostanze imprevedute, nè per sinistri manifestatisi durante la costruzione o nel corso dell'anno della manutenzione.

Pel solo tratto della traversata di Genova, nel caso in cui dall'esecuzione dei progetti approvati per la detta tratta risultasse per le relative opere un costo maggiore di cinque milioni di lire, il Governo ne compenserà la differenza.

A questo fine, all'epoca della presentazione del progetto del detto tronco, verrà pure prodotta la perizia delle opere relative, compilata dall'impresa d'accordo cogli ingegneri del Governo, la quale servirà a determinare il costo e stabilire nel caso il di più che dovrà essere pagato dal Governo medesimo.

Articolo 69.

Il Governo pagherà l'importare dei lavori in numerario o con cartelle del debito pubblico, assimilate all'emissione

CAPO VII.

Corrispettivo dell'impresa e modo di pagamento.

Articolo 68.

La costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese sino alla città di Massa s'intende appaltata *à forfait*, ecc., *come contro.*

Se però la lunghezza, ecc., *il resto come contro.*

Se invece questa lunghezza chilometrica venisse a risultare, ad opera ultimata, maggiore di 275 chilometri misurati dai due estremi della linea, l'eccedenza alla lunghezza dei 275 chilometri non verrà pagata all'impresa.

L'impresa non potrà, ecc., *il resto come contro, sino all'articolo* 75.

del 1849, fruttante l'interesse del cinque per cento al valore che avranno sulla piazza di Torino nel giorno in cui, a termini degli articoli che seguono, ne verrà fatta la consegna all'impresa.

Articolo 70.

Di mano in mano che l'impresa avrà incontrato tante spese pel valsente di un milione di lire, o per terreni acquistati, o per lavori eseguiti, o per materiali provvisti ed accettati sul luogo dei lavori, essa avrà diritto a pagamenti in abbuonconto per altrettanta somma, salvo la ritenuta di cui nel capo seguente.

Per regolare questi abbuonconti verrà redatta un'apposita tabella dei prezzi di unità per le singole opere o provviste, e sulle norme di questa ed in base alle necessarie verifiche e misurazioni la direzione dei lavori emetterà, a favore dell'impresa, appositi certificati di credito, i quali serviranno all'amministrazione superiore pel rilascio dell'equivalente in numerario od in cartelle del debito pubblico come sopra.

CAPO VIII.

Garanzia dell'impresa verso il Governo, perdita eventuale della cauzione e modo di restituzione.

Articolo 71.

A guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione, l'impresa si obbliga di comprovare all'atto della sottoscrizione della convenzione medesima d'avere versato nella cassa dei depositi e prestiti la somma di un milione di lire in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del tesoro od in cedole del debito pubblico, al cinque per cento, che saranno ricevute al valor nominale od in cedole del tre per cento, valutate al corso d'emissione.

Un altro milione di lire in altrettanti effetti pubblici verrà dall'impresa depositato nella cassa predetta entro quattro giorni dalla data della presente convenzione. L'impresa medesima si obbliga pure di depositare nella predetta cassa altri due milioni di lire in effetti pubblici identici ai sovraccennati, quindici giorni dopo a quello in cui sarà promulgata la legge d'approvazione di questa convenzione.

Articolo 72.

Pel caso in cui, entro l'epoca fissata dal secondo alinea dell'articolo precedente, l'impresa non depositasse il secondo milione della cauzione, essa andrà soggetta alla perdita del deposito del primo milione già versato; e quando, all'epoca fissata al terzo alinea del suddetto articolo, l'impresa non completasse la cauzione dei quattro milioni di lire, la stessa perderà tutto il deposito già eseguito, e questa stessa convenzione sarà considerata come nulla e non avvenuta senza alcun preventivo diffidamento nè costituzione in mora.

Il detto primo deposito di due milioni sarà restituito alla impresa allora che la presente convenzione non ottenga la sua approvazione per legge.

Articolo 73.

In ogni pagamento da farsi all'impresa in abbuonconto, il Governo riterrà il cinque per cento sulle somme di cui l'impresa stessa risulterà creditrice.

Qualora i pagamenti siano fatti in numerario, sarà facoltativo all'impresa di depositare nelle casse dello Stato dei titoli del debito pubblico corrispondenti alle ritenute suddette, calcolati al valore di piazza, rimanendo a suo beneficio i relativi tagliandi. Se i pagamenti saranno fatti con cedole del debito pubblico, i tagliandi della parte di cedole corrispondent alle ritenute andranno a favore dell'impresa.

L'ammontare di queste ritenute verrà restituito all'impresa per tre quinti dopo che sarà stato approvato dal Governo il collaudo finale di tutte le opere costituenti la strada ferrata, e gli altri due quinti non verranno pagati se non dopo la scadenza dell'anno di manutenzione, prelevate ben inteso dalle suddette ritenute e da quelle altre somme che non si fossero pagate pei motivi accennati all'articolo 67, le spese che fossero state fatte dal Governo, o per opere eseguite d'ufficio, o per qualsivoglia altro motivo dipendente dalla inosservanza dei patti stipulati.

Scaduto il detto anno della manutenzione, e dopo che sia stato riconosciuto trovarsi la strada in buono stato in ogni sua parte, verrà pagato all'impresa ogni residuo che ancor le spettasse sul totale ammontare dell'appalto, quando non vi si opponga il disposto dagli articoli di legge menzionati all'articolo 79 della presente convenzione.

Articolo 74.

La metà della cauzione di quattro milioni verrà restituita all'impresa quando l'ammontare dei certificati pei pagamenti in abbuonconto ascenderà ad una somma eguale ai due terzi del totale prezzo di quest'appalto.

Gli altri due milioni non verranno restituiti all'impresa che all'epoca in cui, come all'articolo precedente, le verrà pagato l'ultimo residuo del prezzo d'appalto, e questi pure serviranno, nel caso, allo scopo stesso delle ritenute fatte sui pagamenti eseguiti.

CAPO IX.

Disposizioni generali e transitorie.

Articolo 75.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione della presente convenzione, l'impresa dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza tra il Ministero e l'impresa si ricor-

rerà al giudizio di arbitri, giusta il disposto dell'articolo 509 della legge del 20 novembre 1859, n° 3754, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Articolo 76.

Quando avvenga il caso di ricorrere all'arbitramento di cui sopra, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all'invito entro quindici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di simile risoluzione.

Articolo 77.

In caso di discrepanza fra i due arbitri le quistioni saranno risolte da un terzo arbitro delegato dal tribunale di commercio della capitale dello Stato.

Articolo 78.

Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, a condizione, ben s'intende, che il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Articolo 79.

Sono applicabili all'impresa di che trattasi le disposizioni contenute negli articoli 282 (primo e secondo alinea), 500, 501, 505, 507, 511, 512, 513, 514, 515, 517, 519, 520 e 521 del titolo VI della legge sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859.

Articolo 80.

Qualora venisse preferito dai poteri legislativi che all'articolo 14 della presente convenzione, che determina il limite massimo delle pendenze al 10 per 1000, venga sostituito il disposto dall'art. 17 del capitolato per la concessione di questa medesima ferrovia, approvato con legge 16 ottobre 1859, n° 3711, l'impresa si obbliga di costrurre la ferrovia di che trattasi per il prezzo di L. 370,000 per ogni chilometro, e così per la complessiva somma di L. 101,750,000, mantenuti fermi del resto tutti gli altri patti di questa convenzione.

Articolo 81.

Resta convenuto che l'impresa si assume l'obbligo di costrurre, nel termine di diciotto mesi dalla data dell'approvazione della presente convenzione, colle norme medesime tracciate più sopra per la linea principale, una ferrovia di diramazione da Avenza a Carrara, con conveniente stazione presso quest'ultima città, secondo il progetto che le verrà esibito dal Governo ed al prezzo che verrà pure dal Governo medesimo stabilito, dietro perizie fatte eseguire da' suoi ingegneri, e ciò in modo assoluto e senza che l'impresa medesima possa avere diritto a reclamare alcun giudizio arbitramentale sul progetto e sulla stima di cui sovra.

Articolo 76.

Quando avvenga il caso di ricorrere all'arbitramento di cui sopra, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all'invito entro dieci giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza dell'altra parte dal tribunale di commercio del luogo.

Articolo 77.

In caso di discrepanza fra i due arbitri le questioni saranno risolte da un terzo arbitro delegato dal tribunale di commercio della capitale dello Stato, sulla semplice istanza di una delle parti.

Articolo 78.

Identico al qui contro.

Articolo 79.

Identico al qui contro.

Soppresso.

Articolo 80.

Identico al qui contro.

Il Governo, entro tre mesi dalla data dell'approvazione di questa convenzione, farà conoscere all'impresa il progetto tecnico della suaccennata diramazione che esso avrà adottato, non che il prezzo della costruzione della diramazione medesima.

Articolo 82.

Sarà in facoltà del Governo di rescindere la presente convenzione e di ritenerla come nulla e non avvenuta ogni qual volta, entro un mese dalla data dell'approvazione di questo contratto, si presentasse un altro appaltatore il quale, mantenute ferme tutte le altre condizioni di questa convenzione, offrisse un ribasso non minore del 5 per 100 sull'uno o sull'altro dei prezzi convenuti.

Articolo 83.

La presente convenzione, firmata dalle parti in doppio originale, non sarà obbligatoria pel Governo, salvo le riserve di cui sovra, se non dopo la sua approvazione per legge.

Articolo addizionale.

Per tutti gli effetti di cui nella presente convenzione l'impresa elegge il suo domicilio legale appo la ditta Tacchis, Levi e Comp., in Torino.

Fatto per doppio originale.

Torino, quattro ottobre mille ottocento sessanta.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
STEFANO JACINI.

ISRAEL GUASTALLA — VINCENZO STEFANO BREDA — LEONARDO SACERDOTE — PREUD'HOMME, administrateur, directeur général de la Compagnie Centrale — G. DELINGE aîné, membre du conseil d'administration de la compagnie Centrale — PIETRO BONACCINI.

Per copia conforme:

PIETRO MARSI, *segretario.*

Articolo 81.

Identico al qui contro.

Articolo 82.

Identico al qui contro.

456

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale.

Divisione 1 Sezione 2 IV.
N.° 1289

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N.° della presente

Oggetto

Torino, 10 Ottobre 1860

Il Sottoscritto pregiasi di trasmettere alla S. V. Ill.ma li qui annessi documenti descritti in apposito elenco, i quali si riferiscono al progetto di Legge per la costruzione della ferrovia del litorale ligure, presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 6 Ottobre corrente, e prega la S. V. Ill.ma a compiacersi di dare comunicazione dei documenti medesimi alla Commissione che sarà incaricata dell'esame del progetto di Legge suindicato.

Il Ministro
S. Jacini

All'Ill.mo Signor Presidente della Camera dei Deputati

Progetto di legge
presentato dal Dep.to Sineo.

Progetto di legge.

Art.o 1.o

Le patenti imperiali delli 5 novembre 1855 e 1856 si dichiarano rivocate.

Art.o 2.o

Le leggi ed i regolamenti che nelle Provincie Lombarde erano abrogate per effetto di quelle patenti sono rimessi in vigore.

All'orig.le firt.o Rinaldo Sineo.