

Numero della proposta

183

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867

Proposta di Legge presentata nella tornata del 1. Aprile 1868.
dal Ministro *dei Lavori Pubblici*

OGGETTO

Relatore

Scruszi

Approvata nella tornata del 27. Luglio 1868

SESSIONE 1867
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE
presentato dal ministro dei lavori pubblici
(CANTELLI)
nella tornata del 1° aprile 1868

Anova convenzione conchiusa tra l'Amministrazione dello
Stato e la Società concessionaria delle Ferrovie Sarde.

DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 1. Aprile 1868

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1 Bertolami Uff. 6 Serpi
„ 2 Gustiere „ 7 Pronsi
„ 3 Peruzzi „ 8 Bertolami
„ 4 Fiori „ 9 Donati
„ 5 Ferracini

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente Peruzzi
Segretario Bertolami
Relatore _____

PRESENTATA LA RELAZIONE

il 13 luglio 1868

Approvata la Legge nella tornata del 27 luglio 1868

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Alle ore <u>10. ant.</u> del <u>1. Maggio</u>	nel <u>l'ufficio 1°</u>
Alle ore <u>11. a</u> del <u>22</u>	nel <u>l'ufficio 6°</u>
Alle ore <u>9. ant.</u> del <u>3. Giugno</u>	nel <u>4°</u>
Alle ore <u>10. ant.</u> del <u>12. 7</u>	nel <u>6°</u>
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____
Alle ore _____ del _____	nel _____

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed occorrendole di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.

DOCUMENTI comunicati alla Commissione.

[illegible]

100 del Regio

Firenze 7. Luglio 1868.

Onore^{mo} Signor

Tutti i miei compagni di missione fanno loro

questa mattina a fare alla S. V. Onore^{mo},

atto di riverenza, ed a raccomandare

al pastore mio suo l'interessi della Provincia

d'Agliani. Ci fu detto che Ella era già andata

alla camera, dove signorati ben presto

si convenissero e consigliano di non disturbarla

Dire a lei che questi signori sono agitatissimi

per la perdurante incertezza della pace,

e per il pericolo che la camera si aggravi

decidendole come stanno sarebbe opera superflua. Come sempre
anche in questa circostanza non manca lei per sostenerla
il governo mette in giro la voce che il ritardo sia un rinvio
calcolato, e che lei agisca per lasciarli quei legami sospesi
a suo vantaggio esclusivo.

Con tutta l'importanza mia personale io mi adopero a mettere
con risultato, ma non nascondo a lei, mio signor, che
Delegati, i Delegati della Provincia d'Ascoli
si dovessero meno del resto alla legge, che al trionfo
della parte malpica dei Delegati d'Ascoli.

In lei, signor Comm., si pongono l'unica speranza
i miei compagni, dico che mi sono d'aver

Le sue devotissime osservazioni

G. M. Della

I Delegati speciali del Consiglio Provinciale, della Camera
di Commercio, del Consiglio Comunale di Cagliari,
della Città di Oristano, Iglesias, e Bosa, dei Comuni Comuni
di Ghommi, Decimomannu, Villasor, Serramanna, Samassi,
Santuri, San Gavino, Giupias, Uras, Narulla, Lulama,
Alba, Piliqua, Domusnovas, sobbarcati a lungo, —
e incomodo viaggio onde colmare l'aspettazione generale
delli abitanti di quella Provincia all'annuncio —
che siccome erano le sorti della Legge della provincia Sarda,
hanno fatto di ricorso alla S. G. Anor^{ma}, e ne invocano
l'autorizzato patrocinio nell'interesse del tutto non solo
della Provincia di Cagliari, ma della Sardegna intera,
ma con quella Legge si provvede in quanto —
attualmente è possibile —

Progetto di Legge 1862.

All. Com. Ministero della Guerra. del Senato.

dis. imp. ed.

Decreto Reale 26 Giugno 1865.

Progetto di nuova Legge }
dis. imp. ed. alla Camera } maggio 1865.

Progetto presentato il 25 Febbre 1866.

229 - 4 - 102

$$\begin{array}{r} 229 \times 42 \times 50 \\ \hline 698 \quad 2100 \quad 1 \\ 1396 \\ \hline 4 \quad 146,58 \\ \hline 21. - \\ \hline 167,58 \end{array}$$

log —

9017



MUNICIPIO DI FIRENZE

Gabinetto

Firenze, li 23 Giugno 1868

12.000.

La S. V. è pregata ad intervenire all'Adunanza che terrà la Commissione
3 lavori etc

il di 27 cor (Giorno)
a ore 9 antimeridiane in questo Palazzo
Municipale.

150.000
128
128

6: 12000 00
200.
170.

Fig. Ag. Comm.
Ubaldo Peruzzi

Religion in Mass. in 1865
V. C.

La S. V. S. ha collegio. L'è giovane giusto
che in supplere è 200.000 littere di Turco.
L'ist. 26 è per metodo di alimento Turco
i Leoni giusti in acqua per il tempo del
valore del Rei che intende al mare
potrebbe in la causa per la metà grande popolo
spinti al Rei 150 chilo metri.

Moneda attribuita: Rita L. coll. Comenzando.
 Tmoro de Lido = per un'opera stipulata e
 tenuta nel Cont. att., intesa a un lavoro
 senza titolo, s. = l'attribuzione all'Autore di
 legge negli Imperi.

Dice la gl. signorile non aveva le Met. dell. l'ordinanza
non poteri che da loro venivano. non erano
da per: Tenere in libertà per questo.



Li 22 Giugno 1868

Secondo
il consueto la Giunta Comunale
alla Messa nel tempio di S. G. Battista
la mattina del 24 corrente, invito
la S. V. Illustre, a volersi trovare al-
le ore 9 $\frac{3}{4}$ anz. del giorno indicato,
nella sala dell'accertamento del-
le nascite situata in faccia al Cam-
pio suddetto.

Illmo. Sig. Comm.
Ubaldo Peruzzi

Il Sindaco
Giovanni

Blagovest Paimi 25 Febbraro 1868

Ed. H.

Libeto, citato dal Ministero a proseguire la

(+) *Preghiera* (17)
 Art. 6 Cont. alle P. i. d. - Art. 2 P. i. d. - a denegare in li, - meno
 - non che ora usi conseguenti all'1. e 2. e 3.
 la i. vera da una parte che l'Altre in vista di
 delle state i. i. preghi. del fondo d'ogni.

Quindi in fatti si suppone che un Acre
dopo la tempesta di 200.000 Ettari di Nuvola
adempirebbe ~~proprio~~ compiti alla Società, più per
questo strano il tempesta Nuvola di 20
per ettaro } (+)

Porto nuovo' attenzione, e lo hanno subito notato
le due rade, 1/2

1. premette che la Società, per buona sorte, contenga
che professa un'istituzione riparatrice, e che non
solo nella ingegneria, e per la - e per la -
della 3 del Capitolo 1° - Part.
L'ing. e la -

(+) 3 del Conto 9 ai - Part.
 Linea che il prodotto netto non vale di 4.5.000
 che le materie, il costo del prodotto netto dei consumi adempiti
 non si portate in diminuzione della parte di produzione
 che il prezzo potrebbe essere tenuto al prezzo a tempo
 del 3 del Conto 1862

900
922
MUNICIPIO DI FIRENZE

Gabinetto

Firenze, li

28 Giugno 1864

La S. V. è pregata ad intervenire all'Adunanza che terrà la ~~Commissione~~

Giunta Comunale

il dì 30 con Martedì,
a ore 1 pomeriggio in questo Palazzo
Municipale.

Si prega la S. V. di non
mancare, dovendosi approvare
il Bilancio preventivo del 1864

Sig. Comandante
Ubaldo Peruzzi

Nel Nov. 1864 e Genz 1865 furono
 fatte estrazioni con l'assistenza del Repp
 del 10.000.

dal Genz 1865 e fu un collaudo in
 vista di riorganizzare fin al Nov. 1866.

Dal Nov. 1866 e fu adotto in l'assistenza
 del 10.000 per abbattere alla Repp 1000
 e demeriti.

126 Estrazioni furono fatte demeriti
 diretti di demeriti alla Repp 1000
 e fu 16.500.

L'intera appello inchi' l'operazione di tempo
 nel lavoro di Repp.

FORM

MONTE-PILLI, ANT

Il Sig. Ani. Lancerio

Per i seguenti Generi vendutigli:

Li 21 Mag

DATA	Numero del Mandato	metri Cubi	metri
1868			
Maggio 8	264	1	50
20	403	1	—
Metri Cubi		2	50

a 16 a Metro

290

Car. Lettera 2 gennaio 1819

Al Ministro di Leg. Pubb. int. univo. alle
S. S. S. di Vienna : Loro S. S. S. e
in Mora, sotto giunta di Derendingen.

Del 14 Gennaio 1819 il S. S. S.

risponde protestando a parole il

Governo si fosse trovato in unione all'Alleanza

presente dell'obbligo di dare all'Alleanza

un nuovo stato di guerra che si dice

a lungo

FORM

MONTE-PILLI, ANTI

Il Sig. Ciriaco Amaro & Co.

Per i seguenti Generi vendutigli:

Li 21 M.

DATA	Numero del Mandato	Metri Cubi	Centimetri
1868			
Maggio 9	275	1	56
14	332	1	50
20	404	—	56
29	501	1	50
Metri Cubi		5	—

di 160 Metro Cu

291
Stato di Agricoltura d'In

1. Lett.

1. Che il 1865 si cominciò nel 1865 la

operazione di bonificare per motivi di
qualità. Andati d'accordo collettivamente.

2. Che si è sempre più aumentata

3. che si è sempre più abbassata dalle 100 ete. le 110 ete.
di 1/2 ete. da ora a che per via di
questo si è la 120 ete.

4. Che in Lettere e Giornali 1866 le 100 ete. di
che non si è ancora più: non si è mai
insieme, grande parte finita la bonifica.

5. Per parte d'Alimento del terreno che per più
parte, le 100 ete. si è finito. grande di
un ete. un ete.

6. Con stato in Agricoltura 1866, l'operazione di bonifica
si è in maggio 1866.

7. L'opera di bonifica non è ancora importante in
appellati 1866 e non si è ancora effettuata la bonifica.

giugno 1866.

FORI

MONTE-PILLI, AN

Il Sig. Parroco e Comp.

Per i seguenti Generi vendutigli:

Li. 21. Mag.

DATA	Numero del Mandato	metri Cubi	Cent. metri
1868			
Maggio 6	243	1	50
16	364	1	50
Metri Cubi		3	—

di 18 a Metro

Il testo della presente legge è
 Legge degli Adempimenti non ha avuto
 valore.

Per di più si promulgata nel
 20 Maggio 1866.

La legge si ultimata nel Maggio 1866.

E quando anche lo Stato del 1866

si fosse separata nella guerra prima

non, l'esperienza di Venezia e lo Stato

non conservata in quelle 1866 e si

fosse lo stesso al primo giorno di guerra

non, dopo sarebbero state finite anche

che in Maggio 1866, nel luglio di quello

non; ad ogni modo nel 1866 alla

offerta di unire il suo governo a quello di

Torino, il Re di Sardegna che, fin da un

poche giorni prima, aveva promesso un governo

apertamente all'istituzione di un governo di guerra

di repubblica

destinato a implorare per unire tutti i suoi poteri per il bene
 di tutti e di tutti i suoi poteri in un solo punto in Stato.

J. L. Verde

Date & Document
da
consultare

14 Luglio 1862 — Prima Convenzione —

4 Gennaio 1863 n. 1105 — Legge che approva la detta
Convenzione.

26 Giugno 1865 — Decreto reale autorizzante l'impiego
di 60.000 Aj. in nomine di Prefetto
di Gerusalemme.

Tuttavia fallito!

22 Maggio 1865
3107.

Progetto di legge per la D. Partecipazione del
Deposito di Gerusalemme, approvato dalla Camera,
non discusso dal Senato, ora cominciata
la discussione.

28 Febbraio 1866 Progetto ministeriale - Part.

Si rinnovata la Convenzione, una nuova.

Disegno Messico 11 Maggio 1865.

Trattato (1864)

Legge sul Abolizione degli Schiavi n. 2252 del
23 Aprile 1865

Intervallanza Approvazione del 21 Giugno 1866.
19^o Aprile 1863. Perentorio del Ministro Messico al Senato il Progetto
per l'Abolizione degli Schiavi.

Firenze 28 Giugno 1868

Onorevole Signore

Gli uffici della Camera stanno discutendo la proposta del Governo sulla regia dei tabacchi. Trattandosi di una proposta di grande importanza, la cui approvazione io reputo necessaria a condurre a buon termine l'amministrazione delle finanze dello Stato, e contando sull'appoggio che Ella ha sempre dato alle proposte che io ho avuto l'onore di fare, prego caldamente la S. P. ad intervenire all'adunanza che avrà luogo domani.

Gradisca l'attestato della mia distinta considerazione

Suo devotissimo

Cambrey-Ligugny

MUNICIPIO DI FIRENZE

CABINETTO

Ordine del Giorno
per l'Adunanza del Consiglio Comm.^{le} di Firenze
del dì 30 Giugno 1868 a ore 8 pom.

Affari di 2.^a Convocazione

1. Seguito alla discussione sul Regolamento per le Scuole elementari del Comune.
2. Proposta di approvazione di alcuni storni sul Bilancio del 1867.

Affari di 1.^a Convocazione

1. Cessione di terreno ai fratelli Salvi.
2. Reclamo contro il progetto di prolungam.^{to} di Via della Pergola.
3. Nomina dei componenti il Consiglio di Amministrazione della Pia Casa di Lavori.
4. Bilancio preventivo del 1868.

Le Carte relative ai sudd. affari sono
ostensibili nella Sala delle Adunanze del
la Giunta.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici (JACINI)
di concerto
col ministro delle finanze (SCIALOJA)
e col ministro d'agricoltura, industria e commercio
(BERTI)

nella tornata del 25 febbraio 1866

Modificazione alla convenzione approvata con legge 4 gennaio 1863, n° 5505 per la costruzione delle ferrovie sarde.

SIGNORI. — Le condizioni finanziarie poco floride in cui, per diverse circostanze meritevoli di speciali riguardi, trovansi ridotta la Società concessionaria delle ferrovie in Sardegna, non sono nuove al Parlamento nazionale. Esse furono minutamente esposte e discusse nella passata Sessione legislativa allorquando il referente d'accordo con i suoi colleghi i ministri delle finanze, e d'agricoltura, industria e commercio, presentava la proposta per restituire ratealmente ed a misura dello avanzamento dei lavori la cauzione di tre milioni di lire che, in titoli al valor nominale, avea la detta Società depositato in eseguimento dell'articolo 10 della Convenzione approvata con legge 4 gennaio 1863 n° 1105.

Tale proposta favorevolmente accolta dalla Camera elettiva nella tornata del 22 marzo 1865 non poté venir tradotta in legge, poichè sebbene si fossero già iniziate le relative discussioni avanti al Senato del regno, gli affari di più sentita generale importanza che nello scorcio

della passata Sessione si avvicendarono per essere sottoposti allo esame di quel Consesso, furono d'impedimento a che il progetto venisse portato a votazione.

Il tempo decorso dalla chiusura della Sessione 1863-64 all'apertura della nuova non influì a mutare il concetto che il Governo erasi formato sulla opportunità di concedere alla Società la invocata facilitazione; ed il referente perciò si disponeva seguendo le norme vigenti di riproporre l'accennato progetto, perchè potesse il medesimo in questa nuova legislatura aver compiuto il corso che nella precedente rimase interrotto.

Se non che veniva fatto riflettere, che il provvedimento suddetto il quale avrebbe al certo modificato le condizioni della finanza sociale allorchè in tempo non lontano dalla data in cui erasi proposto avesse potuto avere forza di legge, ed in conseguenza compiuto esequimento, non avrebbe più potuto raggiunger lo scopo, dappoichè le condizioni della Società eransi rese molto più gravi, a tale che verso il novembre del passato anno, epoca in cui, cessata la mala aria, si possono nell'isola ripigliare i lavori, la Società eccitata dal Ministero a proseguire la impresa, ebbe senza esitazione a dichiarare ed a fornire la dettagliata ed incontrastabile dimostrazione al Governo, che era ridotta al punto di doverla affatto abbandonare se per parte dello Stato non le si accordavano alcune facilitazioni, che senza ledere la sostanza della già stipulata Convenzione, valessero a rialzare il credito della finanza sociale e ad accordarle una qualche tregua per il compiuto adempimento degli assunti impegni.

Considerava il Ministero le conseguenze ben gravi che seco trarrebbe l'abbandono dei lavori da parte della Società, poichè con ciò resterebbe di molto ritardata la attuazione delle ferrovie sarde. È vero che la legge sui lavori pubblici, le di cui disposizioni verrebbero dal Governo invocate per dichiarare la decadenza della Società dalla concessione colla perdita del fatto deposito, danno facoltà al Governo di provvedere per la continuazione delle opere tutte rimaste imperfette ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari col mezzo di un'asta pubblica, ma si hanno molti dati per prevedere che gli incanti che verreb-

bero all'uopo tentati resterebbero senza frutto, stante lo scredito in cui cadrebbero quelle ferrovie in seguito alla inesecuzione del contratto stipulato, e al Governo rimarrebbe la certezza di veder sollevati da parte delle popolazioni dell'isola vivi clamori, ai quali sarebbe impotente di soddisfare non potendo nelle circostanze presenti della pubblica finanza assumere a suo carico la esecuzione dei lavori.

In questo stato di cose fu cura del Ministero di escogitare quali temperamenti fossero i più consentanei alla situazione. Ad un tale intento furono tenute diverse conferenze coi rappresentanti della Società; si discussero varie proposte, ed eliminate fra queste tutte quelle che o per accennare ad un aumento sulla già concessa garanzia di prodotto netto o ad assicurazione da parte del Governo di una determinata somma per reddito dei ceduti beni adempribili, importavano allo Stato un accrescimento di oneri, si fissò in particolar modo l'attenzione sulla opportunità di permettere che la Società dedicasse per ora le sue risorse alla completa esecuzione dei tronchi da Cagliari ad Oristano, da Decimomannu ad Iglesias e da Sassari a Portotorres, i lavori dei quali, giusta le avute informazioni, trovansi discretamente avviati. Ma siccome anche per conseguire questi modesti risultati s'incontrerebbero difficoltà ove, intanto che si prepara una migliore accoglienza nel mercato finanziario ai titoli sociali, non si avesse il mezzo di porre qualche fondo a disposizione della Società per avviare regolarmente i lavori, si riconobbe indispensabile di concedere alla medesima di valersi sotto determinate condizioni del fondo depositato a titolo di cauzione.

Con siffatta misura riconosceva il Ministero che non si arrecava pregiudizio all'adempimento completo della primitiva convenzione, poichè se è vero da una parte che l'Amministrazione dello Stato si spoglia del fondo di garanzia che rileva a tre milioni, consegue dall'altro canto che ne venga erogato il doppio in lavori utili, portando a compimento i tre tronchi predetti che una volta posti in esercizio varranno a far cessare i timori della ineseguibilità della impresa, a rinfrancare gli sfiduciati ed a preparare un miglior avviamento alle operazioni sociali.

A render meno incerto il miglioramento del credito sociale, non esitò il Ministero a prestarsi

alla istanza che gli veniva fatta dalla Società per dichiarare che ai portatori delle cinquanta mila obbligazioni che si emetterebbero per collettare i fondi necessari ad ultimare i lavori delle linee predette e provvedere il materiale necessario allo esercizio di esse, sarebbe garantito per il pagamento degli interessi e per l'ammortizzazione la preferenza sulle lire novemila di prodotto netto chilometrico assicurato alla Società coll'articolo 7° della prima convenzione.

Sebbene le accordate facilitazioni, e questa dichiarazione in particolare non implicino per l'erario dello Stato un accrescimento degli oneri già assunti, ma semplicemente importi un appoggio morale, mercè il quale possono i titoli sociali ispirare nel mercato maggior fiducia e procurarsi un più facile collocamento, nullameno il Ministero volendo porre in atto la massima che si è proposta e dalla quale non intende in circostanza alcuna di declinare, di non prestarsi, cioè, alla concessione di favore alcuno verso le Società già costituite, se non ottiene in cambio da parte loro qualche vantaggio per lo Stato, ha stipulato colla Società che sino a quando non si verifichi il caso per cui per essersi raggiunto un prodotto netto di lire quindici mila (articolo 3°), essa Società è obbligata di completare la rete stabilita colla convenzione del 1862, il ricavo dei beni ademprivili sarà per un quarto aggiudicato all'Amministrazione dello Stato e portato in deduzione della quota di garanzia che a termini del citato articolo 7° della convenzione del 1862, fu concessa alla Società.

Non mancò di prevedersi il caso dell'alienazione che la Società potrebbe fare di parte dei beni suddetti, epperiò all'articolo 4° mentre si è dichiarato che la somma ricavata si ritenesse fruttifera del sei per cento, fu imposto per l'alienazione il sistema dei pubblici incanti collo intervento di agenti del Governo, onde assicurare gl'interessi della amministrazione.

Una modificazione di vantaggio rilevante per il pubblico interesse, è recata dalla disposizione dell'articolo 6° della convenzione che si presenta a quella del 1862. L'articolo 32 della medesima equiparava interamente i beni predetti a quelli dei privati. Ora questi in Sardegna, contrariamente a quanto si pratica in presso che tutta la restante Italia, hanno facoltà di liberamente

dissodare. Questo principio consacrato nel regolamento del 4 novembre 1851, aveva allora la sua ragione di essere nel bisogno che sentivasi di promuovere la cultura delle terre troppo trascurate nell'isola.

Ma da quell'epoca, secondo che si osservava dal Ministero dell'agricoltura, le cose mutarono ed alla lamentata trascuranza subentrò una fatale smania di sfruttare per pochi anni i terreni saldi ponendoli a coltura per poscia abbandonarli di bel nuovo. Ad evitare i danni che, dalla troppa libertà che ai privati accorda il citato regolamento, derivano al buon governo delle acque ed alla integrità del territorio produttivo dello Stato, fu stipulato che in quanto riguarda il dissodamento del suolo sarebbero dalla Compagnia delle strade ferrate sarde osservate le disposizioni degli articoli 19 e 21 del regolamento sovracitato che obbligano a richiedere per i boschi demaniali la preventiva autorizzazione del Governo, e sottopongono a speciali pene pecuniarie in caso di contravvenzione.

Sulla importanza di questo articolo, non è il caso di maggiormente estendersi. Basterà solo il ricordare che il Parlamento nazionale allorché approvava la proposta di legge che estendeva alle Marche ed all'Umbria il citato regolamento del 1851 ammetteva che ai privati proprietari di boschi e terre salde fosse vietato il dissodare senza speciale autorizzazione del Governo sì e come il detto regolamento prescriveva per il dissodamento dei boschi demaniali.

Signori, nelle attuali circostanze gli accordi che risultano dalla Convenzione che vi viene sottoposta sono quelli che si riconobbero più adatti ad allontanare il temuto pericolo di veder interamente compromesso l'esito delle ferrovie sarde.

Un voto sollecito e favorevole sulle fatte proposte, mentre darà soddisfazione alle istanze che vi si fanno vivissime dalle primarie città dell'isola, alle quali torna grave l'attuale interruzione dei lavori, porrà la Compagnia in grado di compiere ed aprire fra pochi mesi all'esercizio una parte delle linee che furono concesse, e per le quali potrebbesi ritenere aver già speso in lavori e provviste la somma di

sette milioni. Dai risultati che con questo esercizio si otterranno, si avrà norma sicura per l'ulteriore progressivo sviluppo della intera rete, ed i fatti, più eloquenti di ogni qualunque ragionamento, metteranno in chiara luce la vera portata economico-finanziaria della concessione del 1862. Se le previsioni che si formarono circa l'annuo ricavo dei beni ademprivili non furono di soverchio esagerate, le popolazioni sarde non avranno certamente a lamentare la dilazione che per motivi di equità e per non compromettere interamente la costruzione delle ferrovie nell'isola, si è il Governo determinato di concedere per le linee di Sassari-Ozieri, Ozieri-Terranova ed Ozieri-Oristanò.

A tal proposito non credesi inopportuno di accennare ad alcuni calcoli spogli affatto di esagerazione, che varranno a far riedere chiunque volesse ravvisare nella condizione assentita pel compimento della rete ferroviaria di Sardegna una impossibilità di raggiungere quel risultato.

Quando infatti si voglia supporre che un anno dopo la consegna dei 200 mila ettari di beni ademprivili concessi alla Società, possa questa ritrarre il tenuissimo beneficio di lire 5 per ettare, risulterebbe al secondo anno il prodotto di un milione, che ripartito sui 150 chilometri di ferrovia in esercizio, darebbe per chilometro un utile di L. 6666 „ che congiunte al prodotto netto dell'esercizio assicurato (articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862) in . . . „ 9000 „ costituirebbe un ricavo netto chilometrico di L. 15,666 „

Per tal fatto, non solo raggiungendosi, ma superandosi, il limite che nell'articolo 3^o della convenzione è stabilito per il proseguimento dei lavori, la Società dovrebbe ripigliare le interrotte opere non appena scaduto il secondo anno dalla fattale consegna dei 200 mila ettari, ed eseguire quello fra i tre tronchi riservati, che le sarebbe dal Governo indicato, e forse non giungerebbe ad ultimarlo, che già il naturale accrescimento del prodotto dei terreni ademprivili porrebbe il Governo in diritto di richiedere la Società di intraprendere i lavori sovra un altro tronco.

Ove, per poco si voglia calcolare il progres-

sivo sviluppo nella coltura e nel miglioramento dei prodotti dei terreni ceduti alla Società, è facile persuadersi come sia sperabile in un brevissimo tempo di ben ordinato lavoro un aumento costante di prodotto. Or bene, il concetto su cui appoggia il presente provvedimento non consiste esso forse nel far sì che l'esecuzione di una parte della rete cagioni l'aumento del valore dei beni ademprivili, il quale aumento produrrà a sua volta e in via normale la possibilità dell'esecuzione del resto della rete sarda?

Posto nell'alternativa o di lasciar abbandonate le linee sarde, quantunque alcuni tronchi di esse si trovino già in costruzione avanzata, sollevando così un profondo malcontento — o di riprendere la costruzione delle linee sia per conto dello Stato, sia mediante altra concessione a patti in ogni modo onerosissimi nelle condizioni attuali e quali la situazione presente delle finanze non acconsentirebbe — o finalmente di assicurare l'immediata ultimazione di una parte di esse rendendo più facilmente eseguibile il resto appena che le circostanze lo permettano, il Governo non ha creduto di esitare a scegliere quest'ultimo partito; ed esso ha fiducia che il Parlamento non gli vorrà negare il suo consenso.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.*Articolo unico.*

È approvata la convenzione stipulata addì 12 febbraio 1866 tra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici, e d'agricoltura, industria e commercio ed i rappresentanti della Società concessionaria delle ferrovie sarde per modificazioni all'antecedente convenzione del 14 luglio 1862 sancita con legge 4 gennaio 1863, n° 1105.

**Convenzione tra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici,
e di agricoltura, industria e commercio del regno d'I-
talia, e la Società concessionaria delle ferrovie in Sar-
degna.**

Si premette che la Società concessionaria delle ferrovie in Sardegna, per diverse circostanze, che possono meritare speciali riguardi, si trova non solo nella impossibilità di portare a compimento nel termine prefisso i lavori dell'intera rete, che le fu concessa colla legge del 4 gennaio 1863, ma non ha modo, nelle attuali condizioni del credito pubblico, di provvedere ai mezzi necessari per perfezionare ed aprire all'esercizio quelle fra esse linee, che si trovano in gran parte costrutte;

Che volendo ovviare alle gravissime conseguenze, alle quali si andrebbe incontro ove la Società avesse ad abbandonare l'assunta impresa, furono, tra i rappresentanti dell'amministrazione dello Stato e quelli della Società, tenute alcune conferenze, allo scopo di studiare i mezzi che nel reciproco interesse tornar potevano più adatti per dare all'impresa, di cui trattasi, un miglior indirizzo, senza imporre allo Stato alcun onere, ed, ove fosse possibile, alleviando il medesimo in parte da quelli assunti colla convenzione approvata colla citata legge;

Che essendosi in massima convenuto, nelle conferenze suddette sui principii che dovevano regolare i nuovi accordi, e tali basi essendo state esplicitamente accettate dai cointeressati dicasteri delle finanze, dei lavori pubblici, e di agricoltura, industria e commercio, occorre che le prese intelligenze vengano ridotte in formale convenzione.

Quindi è che i signori commendatori Antonio Scialoja, ministro delle finanze, Stefano Jacini

ministro dei lavori pubblici, e Domenico Berti ministro dell'istruzione pubblica, reggente il dicastero di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dell'amministrazione dello Stato;

Eddi signori marchese Francesco Maria Boyle di Villafior, presidente, barone Sabino Leonino, membro, ed avvocato Mattia Montecchi, segretario del Consiglio della Società concessionaria delle ferrovie sarde, quali rappresentanti la Società medesima, come da poteri avutine dal Consiglio d'amministrazione della Società;

A reciproca accettazione e stipulazione, hanno convenuto e convengono quanto segue in modificazione parziale delle stipulazioni e disposizioni contenute nella convenzione e capitolato del 14 luglio 1862, approvato colla citata legge del 4 gennaio 1863, n° 1105.

ART. 1.

La linea da Cagliari ad Oristano (chilom. 93) colla diramazione da Decimomanno ad Iglesias (chilometri 37), sarà ultimata e posta in esercizio fra tutto l'anno 1866.

La sezione Porto Torres-Sassari (chilom. 20) della linea Ozieri-Porto Torres sarà ultimata e posta in esercizio entro l'anno 1867, ed anche prima, ove lo si possa.

ART. 2.

La cauzione di tre milioni, depositata nelle casse governative, a norma dell'articolo 10 della convenzione 14 luglio 1862, verrà restituita alla Società, a misura dell'avanzamento dei lavori, ed in rate proporzionate alla metà del valore reale dei lavori effettivamente eseguiti, a computarsi dal giorno d'oggi, ed a seconda dei certificati che verranno rilasciati dal commissariato tecnico-governativo.

ART. 3.

Le altre linee, di cui nell'articolo 1 della già citata convenzione, divise nei seguenti tratti:

1° Da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri	chil. 46
2° Da Ozieri a Terranova	69
3° Da Ozieri ad Oristano	121

saranno successivamente costrutte tratto per tratto nell'ordine che verrà stabilito dal Governo, tostochè il prodotto netto delle linee in esercizio, aumentato del reddito netto dei ter-

reni ademprivili, giungerà a lire quindicimila per chilometro di ferrovia in esercizio. Fino a che non si verifichi un tal fatto, il quarto del prodotto netto dei terreni ademprivili sarà portato in diminuzione della parte di guarentigia che il Governo potrebbe essere tenuto di pagare alla Società concessionaria, a termini dell'articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862, approvata colla citata legge 4 gennaio 1863.

ART. 4.

Tra la Società concessionaria ed il Governo saranno presi gli opportuni concerti al fine di controllare il prodotto netto annuo di detti terreni.

Nel calcolo di tale reddito annuo si dovrà imputare una somma uguale al 6 per cento sul prezzo che la Società fosse per ricavare dalla vendita di tutti o di parte dei detti beni ademprivili. Le vendite di detti beni non potranno eseguirsi che per mezzo di pubblici incanti, coll'intervento di agenti del Governo.

ART. 5.

Per portare a compimento i lavori delle linee Cagliari-Oristano, Decimomanno-Iglesias e Porto Torres-Sassari, e provvedere il materiale mobile necessario all'esercizio delle medesime, rimane la Società autorizzata ad operare l'emissione di cinquantamila obbligazioni di lire 250 ciascuna sul numero di quelle che, a termini della già citata convenzione 14 luglio 1862, è in facoltà di emettere.

Il Governo, sulle lire 9000 per chilometro, garantite alla Società dall'articolo 7 della ridetta convenzione, garantisce ai possessori di tali obbligazioni la preferenza per il pagamento degl'interessi relativi, in ragione del 6 per cento all'anno, e la loro ammortizzazione nel periodo di novant'anni.

ART. 6.

I terreni ademprivili, a mano a mano che saranno consegnati alla Società, saranno liberi da qualunque vincolo, eccetto per ciò che riguarda il dissodamento del suolo, nel qual caso si applicherà anche alla Società il disposto dagli articoli 19 e 21 del regolamento 4 novembre 1851.

ART. 7.

La presente convenzione non sarà nè definitiva, nè valida, se non dopo approvata a termini di legge.

Le quali cose tutte si accettano dalle parti, che promettono di mantenerle ed osservarle, senza eccezione, e si sottoscrivono.

Fatta, letta e sottoscritta a Firenze, in doppio originale, oggi dodici febbraio milleottocento sessantasei.

Il ministro delle finanze,

Sott° A. SCIALOJA.

Il ministro dei lavori pubblici,

Sott° STEFANO JACINI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio

Sott° BERTI DOMENICO.

Sottoscritti DI BOYL E VILLAFIOR.

S. LEONINO.

MATTIA MONTECCHI.

Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici,

Firmato: MATTEO COBOEVICH.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(CANTELLI)

nella tornata del 1° aprile 1868

**Nuova convenzione conclusa tra l'Amministrazione dello
Stato e la Società concessionaria delle Ferrovie Sarde.**

SIGNORI! — Sotto la data del 14 luglio 1862 veniva stipulata apposita convenzione per la costruzione ed esercizio di una rete di strade ferrate in Sardegna (chilometri 386). Le condizioni principali di questo contratto consistevano nell'obbligo da parte della società concessionaria di costruire ed aprire all'esercizio nel periodo di sei anni dalla data della legge approvativa della concessione l'intera rete, e per parte del Governo nella guarentigia per tutta la durata della concessione di un annuo prodotto netto di 9000 lire per ogni chilometro di strada in esercizio e nella cessione di 200,000 ettari di terreni ademprivili.

Con legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, la convenzione predetta otteneva la prescritta sanzione; e la società intraprendeva senza ritardo gli studi tecnici relativi, e, conseguita l'approvazione del Ministero prima sui progetti di massima e poscia sui progetti particolareggiati di alcune linee, dava incominciamento ai lavori nei tronchi Cagliari-Oristano, Decimomannu-Iglesias, e Sassari-Portotorres, spiegando una discreta attività nell'avviamento delle opere, massime per quanto concerne i primi due fra i tre tronchi predetti.

Dal 1863 al 1865 potè l'impresa procedere con sufficiente regolarità ed eseguire lavori che, stando ai

rapporti avuti dagli ingegneri governativi, possono ammontare alla spesa complessiva di lire 6,652,950; ma nel maggio 1865, esaurito ogni fondo disponibile, le condizioni finanziarie della società si aggravarono talmente da impedire il proseguimento delle opere.

Alcuni cenni sui risultati che si ebbero nei tentativi fatti per realizzare l'attivo della società varranno a dar ragione delle critiche circostanze in cui ebbe la medesima a trovarsi.

Delle cinquanta mila azioni da lire 500 che costituivano il capitale di 25 milioni assegnato alla compagnia dallo statuto sole quaranta mila furono sottoscritte, e su queste non vennero effettivamente pagati che i primi decimi, non rispondendo i sottoscrittori alla chiamata dei successivi versamenti.

Fallita la speranza di ottenere dalle azioni il capitale suddetto, nè trovando opportuno di tentare l'emissione delle obbligazioni che, per la somma non eccedente i 50 milioni, erano autorizzate dalla legge di concessione, la società chiedeva ed il Governo assentiva con reale decreto del 26 giugno 1865, che il capitale della società, in deroga al primo statuto, venisse accresciuto di 60,000 azioni nominative di preferenza da lire 250 ciascuna, da aggiungersi alle 40,000 azioni ordinarie. Ma anche questo tentativo rimase senza successo; per cui non potè la società migliorare, come aveva sperato, le sue condizioni.

Nè i 200,000 ettari di terreni ademprivili che dovevano essere consegnati alla società potevano infondere maggiore fiducia, sia per le difficoltà incontrate nell'accertamento della proprietà, sia per l'incertezza del frutto che effettivamente se ne poteva ricavare; ond'è che il Governo sulle replicate istanze dei rappresentanti della società, collo scopo di prevenire le conseguenze di una totale sospensione dei lavori, proponeva che la convenzione predetta del 14 luglio 1862 venisse modificata in quanto si riferisce al modo di restituzione del deposito di garanzia. Ma questa proposta favorevolmente accolta dalla Camera elettiva nella tornata del 22 marzo 1865, non potè venire tradotta in legge; poichè, sebbene si fossero già iniziate le relative discussioni davanti al Senato del regno, gli affari di più sentita generale importanza che nello scorcio della sessione si presentarono a quel ramo del Parlamento, furono d'impedimento che la proposta venisse portata in discussione.

Intanto le difficili condizioni in cui versava la società peggiorando ognor più, presentavasi alla Camera elettiva nella tornata del 25 febbraio 1866 una nuova proposta di modificazioni alla convenzione del 4 gen-

naio 1863. In essa, oltre alcune facilitazioni che venivano accordate alla società circa la restituzione della cauzione, limitavasi per il momento la costruzione ai soli tronchi *Cagliari-Oristano*, *Decimomannu-Iglesias*, e *Sassari-Portotorres*. Su tale proposta però non venne presa alcuna deliberazione, poichè, per le condizioni politiche della primavera 1866, si prorogò la Camera prima che la Commissione eletta per esaminare quel progetto avesse presentato la sua relazione.

Chiusa la Sessione senza esito era abbandonata l'idea di ripresentare la proposta, essendo fermo il convincimento e nel Ministero e nella rappresentanza sociale che i provvedimenti in quella proposta contenuti, se potevano recare qualche vantaggio, ove si fossero immediatamente approvati ed attuati, di niun giovamento riuscivano dopo che si era lasciata trascorrere senza profittarne la stagione lavorativa del 1866.

In questo frattempo si portavano a termine gli atti di scorporo dei terreni ademprivili per la totalità dei 200,000 ettari indicati nella convenzione a cedere alla società; ma questa, malgrado l'offerta che le era fatta, si rifiutava a prenderne la consegna.

In tale stato di cose, per impedire che il silenzio potesse tornare di danno all'amministrazione dello Stato, il Ministero faceva procedere ad una formale intimazione alla società, ponendola in mora a ricevere i terreni suddetti, ed assegnandole un perentorio termine per riprendere immediatamente i lavori con mezzi efficaci, e tali da assicurarne la regolare prosecuzione ed il compimento definitivo, a pena della rigorosa applicazione delle disposizioni contenute nella vigente legge sulle opere pubbliche. Alla notificata ingiunzione replicava la società facendo intimare formale protesta, nella quale, premessa l'esposizione dei danni che le derivarono dalla ritardata consegna dei terreni ademprivili, conchiudeva citando l'amministrazione dello Stato avanti i tribunali perchè fosse dichiarata sciolta e risolta la convenzione 14 luglio 1862, e tenuta l'amministrazione a prendere la consegna dei lavori, materiali, e di quanto altro si riferisce alle costruzioni in corso, per pagarne, accertandone lo stato di consistenza, il costo effettivamente sborsato dalla società, con riserva del diritto alla medesima di ripetere tutti i danni intrinseci ed estrinseci.

Mentre in dipendenza di tale atto, si agita avanti il tribunale la questione della decadenza della società, i rappresentanti della medesima hanno esternato il desiderio di venire col Governo a nuovi accordi, e dopo

ripetute conferenze in cui furono scambiate diverse proposte, si riuscì a combinare uno schema di convenzione che venne poscia tradotto in atto formale sotto la data del 9 prossimo passato marzo.

In tale atto, conservata in massima la designazione delle linee che, a termini della convenzione del 1862, costituir devono la rete ferroviaria di Sardegna, si stabiliscono per l'eseguimento dei relativi lavori due distinti periodi (articoli 1, 2 e 3), con clausole speciali (articoli 7 e 8) che valgano ad impedire che sia preclusa la via a migliori combinazioni ed all'accettazione di offerte per il compimento della rete in un periodo più ristretto di quello convenuto coll'attuale società.

Ad ottenere che i lavori interrotti vengano il più presto possibile ripigliati, fu convenuto (articolo 4) lo immediato impiego, a cura del Governo, del fondo proveniente dai tre milioni in titoli, valor nominale, depositati dalla società a garanzia dell'impresa, e vennero stipulate (articoli 5 e 11) esplicite cautele per assicurare il meglio che si potesse gl'interessi dell'amministrazione pubblica in ogni evento possibile.

Altro importante patto quello si è che si contiene nell'articolo 9, in cui la compagnia si obbliga di retrocedere al Governo i 200 mila ettari di terreno che le furono accordati colla convenzione del 1862, ed il Governo, da parte sua, si obbliga di portare a lire 12 mila la garanzia chilometrica consentita in lire 9 mila di prodotto netto colla citata convenzione. A questa stipulazione, che venne in modo assoluto richiesta dalla compagnia, si è il Governo prestato, avendo riconosciuto che ogni qualunque altra combinazione, dopo la mala riuscita che per diverse cause si ebbe la speculazione dei terreni ademprivili, non sarebbe stata valevole a scongiurare il pericolo di un totale abbandono dell'impresa per parte della società.

Coll'accettazione del progetto del quale si discorre, resterebbero transatte (articolo 10) le questioni insorte tra l'amministrazione dello Stato e la società, in dipendenza della convenzione del 1862. Di tali questioni è ben difficile prevedere il finale risultato, dipendendo questo dall'apprezzamento che faranno i tribunali, non solo del fatto di essersi non prima del 1867 condotte a termine le pratiche per la consegna dei terreni, sul di cui ricavo aveva la compagnia diritto a contare, se non in tutto, almeno in parte, ma anche delle dichiarazioni fatte dal Governo in ripetuti atti sul fondamento dei reclami inoltrati dalla società e sulla giustizia di assecondarli.

Mandando ad effetto la convenzione di cui si ragiona, mentre il Parlamento italiano darà novella

prova alle sarde popolazioni della sua ferma intenzione di promuovere, in quanto può, lo svolgimento dell'industria e dei commerci dell'isola, si procurerà il mezzo di giudicare all'atto pratico quali risultati si abbiano a sperare dall'esercizio delle ferrovie in Sardegna per meglio decidere sulla necessità e convenienza di estenderne la costruzione. Nel tempo stesso troverà il modo di risolvere tutte le questioni, che comunque siano definite non possono non pregiudicare il credito dello Stato.

Le eccezionali condizioni dell'isola, in cui la stagione lavorativa in campagna è ristretta ad otto mesi nell'anno (dal novembre al giugno), mi impongono di richiedere che la proposta sia al più presto assunta in esame onde possa venire discussa nei due rami del Parlamento prima che si proroghi l'attuale Sessione. Ogni maggiore ritardo renderebbe illusorii i convenuti termini per i lavori a farsi nel primo periodo, ritarderebbe al certo di un anno il beneficio che dai Sardi caldamente s'invoca, ora specialmente che per le nuove sostanze metallifere, non ha guari rinvenutesi in gran copia nel bacino d'Iglesias, sono divenuti insufficienti i mezzi ordinari di viabilità per tradurle al mare; renderebbe forse anche queste nuove stipulazioni del tutto inabili a dare all'impresa il desiderato migliore avviamento.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Articolo unico.

È approvata la convenzione conchiusa il 9 marzo 1868 tra l'Amministrazione dello Stato e la Società concessionaria delle ferrovie sarde, a modificazione dell'antecedente contratto 14 luglio 1862, approvato colla legge 4 gennaio 1863 numero 1105, ed a transazione delle questioni tutte in dipendenza del medesimo insorte tra l'amministrazione e la Società predetta.

**Convenzione tra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze
e di agricoltura, industria e commercio del regno d'Italia,
e la società concessionaria delle ferrovie sarde.**

Allo scopo di transigere sulle questioni insorte tra l'amministrazione dello Stato e la società concessionaria delle ferrovie sarde in dipendenza della convenzione 14 luglio 1862, approvata colla legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, e di procurare a quell'impresa un più soddisfacente indirizzo, vennero fra i rappresentanti delle parti interessate tenute alcune conferenze nelle quali furono discussi e concordati i mezzi più adatti per raggiungere l'intento.

Volendo ora far constare in modo formale dei presi accordi,

I signori conte Girolamo Cantelli ministro dei lavori pubblici, conte Guglielmo Cambray-Digny ministro delle finanze e commendatore Emilio Broglio ministro dell'istruzione pubblica, reggente il dicastero d'agricoltura, industria e commercio, rappresentanti l'amministrazione dello Stato ;

Ed i signori Enrico Reversdale Grenfell, membro del Parlamento inglese, avvocato Giuseppe Sanna-Sanna ed avvocato Mattia Montecchi deputato al Parlamento italiano quali rappresentanti la società delle ferrovie sarde, come da poteri avutine dal Consiglio d'amministrazione della società medesima con deliberazione presa in seduta del 5 corrente marzo, hanno a reciproca accettazione e stipulazione convenuto e convengono quanto segue in modificazione parziale delle stipulazioni e disposizioni contenute nella citata convenzione del 14 luglio 1862 e relativo capitolato.

Art. 1.

Le linee componenti la rete delle ferrovie sarde, enumerate nell'articolo 1° della convenzione 14 luglio 1862, saranno costrutte in due distinti periodi. Nel primo periodo d'immediata attuazione, si comprendono le linee Cagliari-Decimomannu-Oristano (chilometri 95), Decimomannu-Iglesias (chilometri 37) e Sassari-Portotorres (chilometri 20).

Nel secondo comprendonsi le linee:

- 1° Da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri (chilometri 46);
- 2° Da Ozieri a Terranova (chilometri 69);
- 3° Da Ozieri a Oristano (chilometri 121).

Art. 2.

I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo suddetto di cui la

società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono invariabilmente stabiliti come infra:

Al 31 marzo 1869 le sezioni *a*) da Cagliari a Decimomannu della linea Cagliari-Oristano;

b) Da Decimomannu a Siliqua della diramazione d'Iglesias.

Al 30 giugno 1869 *c*) le sezioni Siliqua ad Iglesias; *d*) da Decimomannu a Sanluri.

Al 31 dicembre 1869 *e*) la linea da Sassari a Portoferrus; *f*) la sezione da Sanluri ad Oristano.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità ai progetti approvati, salve quelle modificazioni che, sulla proposta della società, il Governo crederà di autorizzare.

Art. 3.

Le linee comprese nel secondo periodo saranno successivamente costrutte tratto per tratto nell'ordine che verrà stabilito dal Governo tosto che il prodotto netto dell'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente giungerà a lire dodicimila per chilometro di ferrovia.

Art. 4.

I lavori per l'eseguimento delle linee a compiersi nel primo periodo saranno intrapresi immediatamente; e per dar tempo alla società di riunire i fondi necessari per il regolare indirizzo della sua impresa il Governo vi provvederà d'ufficio sotto la sua immediata direzione e sorveglianza a maggiori spese della società medesima, prelevando le somme occorrenti dall'alienazione della rendita di lire centocinquantomila che si trova attualmente in deposito nelle Casse dello Stato a senso del disposto dall'articolo 10 della convenzione 14 luglio 1862.

Art. 5.

Sull'ammontare della garanzia chilometrica, che dovrà esser pagata dal Governo per le linee aperte all'esercizio, sarà ritenuta una somma corrispondente a lire mille per chilometro ed impiegata annualmente nell'acquisto di rendita pubblica da depositarsi nelle casse dello Stato a titolo di deposito definitivo per l'ammontare di lire cinquecentomila valor nominale.

Sino a che non sia raggiunto questo fondo, non saranno consegnate alla società le cedole per gl'interessi semestrali; ma il prodotto di questi verrà impiegato nell'acquisto dei titoli in aumento all'ammontare annuo della ritenuta sulla garanzia chilometrica.

Art. 6.

Il Governo assume l'impegno di prendere a nuovo esame le proposte che gli verranno presentate dalla società per riconoscere se, e fino a qual punto il limite

delle curve e delle pendenze fissato nel capitolato annesso alla citata convenzione possa venir modificato nello scopo di diminuire la relativa spesa di costruzione delle linee enumerate all'articolo 2 senza nuocere alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio.

Art. 7.

Ove prima di verificarsi il caso previsto dall'articolo 3 stimi il Governo di far procedere alla costruzione di tutte le linee enumerate in esso articolo, o di parte di esse, sarà il Governo in diritto di richiedere la Società a disporre per lo esequimento, e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico. Entro il termine di quattro mesi, dalla data del formale invito, la Società dovrà fare una esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà dopo sei mesi di tempo por mano allo esequimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimate le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunciato nell'invito fatto alla Società.

Mancando a questi termini la Società incorrerà nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla legge vigente sui lavori pubblici.

Art. 8.

Se poi la Società non si presta all'invito, s'intenderà di pien diritto che essa rinunzia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo od alla persona o società che verrà dal medesimo designata le linee in perfetto stato di esercizio con tutti i mobili e le provviste necessarie per un buono e regolare servizio, mediante i compensi stabiliti per i casi di riscatto dall'articolo 284 della vigente legge sui lavori pubblici e salvo l'obbligo alla Società di supplire a quelle deficienze di cui d'accordo o a giudizio d'arbitri, verrà determinata la misura ed il valore.

Se il Governo richiede la cessione prima che sia decorso un quinquennio dall'apertura delle ferrovie all'esercizio, il compenso verrà regolato sulla base di una media desunta dai prodotti netti trimestrali dei tre dei cinque trimestri immediatamente precedenti la richiesta del Governo.

Per fissare il prodotto netto verrà tenuto calcolo della garanzia chilometrica concessa dal Governo.

In tutti i casi la compagnia a condizioni eguali a quelle proposte da altre compagnie od assuntori per le linee di cui sopra, avrà il diritto di preferenza.

Art. 9.

Si procederà immediatamente al compimento degli atti per immettere la compagnia delle ferrovie sarde nel possesso dei duecentomila ettari di terreni adem-

privili alla compagnia medesima assegnati coll'articolo 8 della citata convenzione.

Compiuti detti atti, la compagnia si obbliga a firmare una formale retrocessione dei terreni suddetti al Governo, il quale in compenso della medesima acconsente che il prodotto netto di lire novemila, guarentito coll'articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862, sia portato a lire dodicimila per ogni chilometro di strada in esercizio, ferme le altre stipulazioni nell'articolo stesso contenute.

Art. 10.

Approvata la presente convenzione, restano definitivamente transatte le liti vertenti tra l'amministrazione dello Stato e la società delle ferrovie sarde dipendentemente dalla citata convenzione 14 luglio 1862. La società rinunzia espressamente ad ogni diritto di rimborso o di compenso e a qualunque pretesa d'indennità per tasse pagate, spese sostenute o danni sopportati in dipendenza degli atti compiuti e a compiersi per lo scorporo, consegna, possesso e trapasso dei terreni ademprivili.

Il Governo fa pari rinuncia per riguardo alle tasse ed imposte non pagate, ed afferenti alla parte dei terreni ademprivili di cui la compagnia non ebbe finora il possesso di fatto.

Art. 11.

Quando si verificasse il caso che, erogata nel pagamento dei lavori la somma ricavata dal deposito di cauzione, non riesca alla società di aver disponibili i capitali necessari per ultimare nei termini indicati nell'articolo 2° le linee o sezioni nel medesimo designate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza la società mancare ai patti colla presente stipulati, s'intenderà incorsa la società di pieno diritto e senza costituzione in mora nella decadenza della concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si procederà agli atti prescritti dalla vigente legge, salvi i casi di forza maggiore.

Le dichiarazioni e riserve espresse nel precedente articolo 10, si estendono anche al caso contemplato nel presente articolo.

Art. 12.

I patti e le stipulazioni contenute nella convenzione e capitolato annesso del 14 luglio 1862, restano validi e saranno obbligatorii per entrambe le parti in quanto non siano stati col presente atto modificati od annullati.

Art. 13.

La presente convenzione non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo approvata a termini di legge.

Le quali cose tutte si accettano dalle parti che promettono di mantenerle e di osservarle senza eccezione e si sottoscrivono.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi 9 marzo 1868.

Firmato: G. CANTELLI, *ministro dei lavori pubblici.*

L. G. CAMBRAY-DIGNY, *ministro delle finanze.*

E. BROGLIO, *ministro dell'istruzione pubblica, reggente il Ministero d'agricoltura, industria e commercio.*

H. R. GRENFELL.

GIUSEPPE SANNA-SANNA.

MATTIA MONTECOHI.

*Il direttore capo di divisione
nel Ministero dei lavori pubblici*

Firmato: MATTEO COBOEVICH.

SESSIONE 1867
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

Bertolami, Gattierez, Peruzzi, Finzi, Ferracciù, Serpi,
Protasi, Bertolucci, Donati,

sul progetto di legge
presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 1° aprile 1868

Nuova convenzione ~~conclusa~~ tra l'Amministrazione dello
Stato e la Società concessionaria delle ferrovie sarde.

I. De Siquis

Tornata del 13 luglio 1868

SIGNORI! — La legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, avrebbe dovuto procacciare all'isola di Sardegna due vantaggi tali da migliorarne grandissimamente, se realizzati, le condizioni: quello di agevolare le comunicazioni dall'uno all'altro capo dell'isola con una rete ferroviaria di circa 400 chilometri; l'altro di definire la vecchia questione degli ademprivi, dando alla perfetta e libera proprietà la cura di trarre il maggior possibile prodotto dal ferace suolo di oltre 400,000 ettari rimasti sinora poco meno che improduttivi per essere soggetti a servitù di pascolo, di legnatico e simili.

Era intendimento del legislatore che, rilasciando la metà delle dette terre ademprivili all'attività dei privati possessori, 200,000 ettari fossero vivificati dai capitali di una società; la quale, essendo chiamata a costruire una rete ferroviaria, avrebbe avuto il massimo interesse a migliorare ed estendere la coltura delle terre, ed a far tutto ciò che avesse virtù di dare incremento alla popolazione ed all'attività delle industrie e dei commerci.

Senonchè, quanto furono lieti i prognostici che, per siffatte ingegnose combinazioni, salutarono la nascita di questa impresa; altrettanto dolorose sono le vicende attraverso le quali la compagnia reale delle strade ferrate della Sardegna ha condotto una vita stentata di cinque anni e mezzo, con effetti così meschini per le popolazioni, cui erano promessi larghi e molteplici vantaggi, da non aver veduto posto in coltura neppure un solo dei 200,000 ettari di terreni ceduti alla società, nè attivato, o prossimo ad esserlo, neppure un chilometro di strada ferrata.

Delle 50,000 azioni emesse, sole 40,000 trovarono acquirenti; il minor numero soltanto dei versamenti venne eseguito dagli azionisti, i quali si mostrarono disposti a subire la perenzione dei titoli, piuttostochè piegarsi ai nuovi disborso cui eransi impegnati; ed il tentativo di emettere 60,000 azioni nominali di preferenza, di lire 250 l'una, autorizzato col regio decreto del 26 giugno 1865, non ebbe esito fortunato. Una discreta quantità di materiali portati nell'isola, ed una

porzione di movimenti di terra, di opere d'arte ed anche di linea parzialmente o totalmente armata, ma di gran lunga insufficienti a far ravvisare vicina l'attivazione di un sol tronco di strada ferrata; e la consegna di soli 18,000 dei 200,000 ettari dei terreni conceduti alla società, sebbene le operazioni di scorporo ordinato dalla legge siano compiute: ecco i meschini effetti dei promettenti provvedimenti dal Parlamento e dal Governo adottati nel 1863 con l'animo di recare grandi benefici alle popolazioni della Sardegna, accolti da queste con segni manifesti di aggradimento.

Di chi è la colpa? Quali esser possono, nelle condizioni presenti di questa impresa, i provvedimenti più convenienti?

Siccome avviene quasi sempre negli affari i quali nel loro svolgimento non corrispondono alle speranze concepite in principio, la prima di queste indagini formò argomento di lunghe discussioni, d'interminabili carteggi; ed al secondo quesito fu cercata una soluzione con due progetti di legge e con due elaborate relazioni, le quali nell'una e nell'altro ramo del Parlamento conchiudevano con proposizioni fra loro discordi.

Una rapida istoria delle vicende della concessione delle strade ferrate e dei terreni adempribili della Sardegna, varrà ad illuminare la Camera intorno alle ragioni del progetto di legge del quale ci fu commesso lo studio, ed ai motivi delle deliberazioni che intorno al medesimo sembrano alla Commissione le più convenienti.

Stipulata nel 14 luglio 1862, discussa nella Camera dei deputati nel 12 dell'agosto successivo, la convenzione per la concessione delle strade ferrate della Sardegna non poté essere approvata con legge, se non che nel 4 gennaio del seguente anno 1863, cioè sei mesi dopo; quando erano assai peggiorate le condizioni del credito, e quando la stagione adattata in Sardegna per i lavori di campagna era già abbastanza inoltrata da potersi considerare consumata la metà della sua durata utilizzabile.

Queste circostanze, come produssero un ritardo nell'incominciamento dei lavori di costruzione delle strade, così impedirono lo immediato iniziamento delle operazioni di scorporo, le quali non ebbero principio che in aprile del 1864; e ciò per la necessità dell'ordinamento del personale, per le vertenze insorte a proposito della retribuzione del personale stesso, posto dall'articolo 8 della legge a carico della società, per la morte di vari impiegati e per altri motivi concordati fra il Governo e la società.

Nei mesi di novembre e dicembre 1864 e nel gen-

naio del 1865 vennero eseguite parecchie estrazioni di lotti in conformità della legge del 4 gennaio 1863, con intervento del rappresentante della società: ma nel febbraio di quell'anno avendo incominciato la società a rifiutare questo intervento, le estrazioni cessarono, e non vennero riassunte se non in novembre del 1866; quando, dopo inutili negoziati, fu proceduto in contumacia della società a queste operazioni prescritte dalla legge per recare ad esecuzione lo scorporo e l'assegnazione dei 200,000 ettari di terreno.

Ed appunto nel 15 febbraio 1865, in coincidenza col primo rifiuto della società di farsi rappresentare nelle operazioni relative allo scorporo dei terreni ad essa ceduti, veniva dal Governo introdotto in Parlamento un progetto di legge per essere autorizzato a restituire alla società stessa « la carzione delle 150,000 lire di rendita, in rate non minori di lire 50,000, sempre quando, ivi è detto, la società faccia constare di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti sul luogo, per il doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi. »

Il motivo assegnato a questo progetto dal Ministero fu il seguente: che, per la non avvenuta promulgazione della legge soppressiva degli ademprivi promessa nell'articolo 9 della legge del 4 gennaio 1863, la società aveva potuto esser immessa nel possesso soltanto di una meschinissima estensione di terreni; e che, non avendo essa potuto dar opera energica ai lavori per poter aprire un tratto di strada, non aveva potuto neanche domandare ed ottenere la parziale restituzione della somma di 3 milioni depositata a titolo di garanzia, cioè della metà che avrebbe potuto conseguire quando avesse aperti all'esercizio 150 chilometri di strada.

Questa proposta accolta favorevolmente in genere dalla Commissione che, per l'organo dell'onorevole Mancini, referiva intorno ad essa, fu con parecchie modificazioni, approvata dalla Camera dei deputati; ma recata innanzi al Senato, la Commissione incaricata di esaminarla, con relazione dell'onorevole Capriolo, ne proponeva il rigetto; e la discussione iniziata nell'11 maggio 1865, non poté esser condotta a compimento perchè appunto allora fu chiusa la Sessione del Parlamento.

Dappoichè gli argomenti accennati nelle relazioni intorno al ricordato progetto di legge e confutati nella relazione senatoria, furono e sono quelli che sostanzialmente ha sempre nel seguito riprodotti la società per opporsi alle richieste del Governo tanto in ordine

alla esecuzione dei lavori ferroviarii quanto rispetto alla sua partecipazione alle operazioni di scorporo ed alla consegna dei terreni, pare conveniente il fare intorno ad essi alcune avvertenze.

La invocata legge del 4 gennaio 1863, dopo aver prescritti i modi di esecuzione delle operazioni di scorporo dei terreni ademprivili, nell'articolo 9 dispone quanto appresso:

« Con legge soppressiva degli ademprivi, si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni ademprivili in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge. »

Dal che emerge come soltanto dopo la esecuzione delle operazioni di scorporo, bastevolmente prescritte dalla legge del 4 gennaio 1863, avrebbe potuto aver efficacia la promessa legge soppressiva degli ademprivi; la quale, promulgata nel 23 aprile 1865, non può essere stata nè fu cagione del ritardo delle operazioni di scorporo.

E di fatto gli studi della Commissione attorno ai voluminosi documenti relativi alle questioni promosse dai comuni interessati contro le operazioni di scorporo, l'hanno fatta persuasa ch'esse vertono intorno alle pretese di assoluta proprietà dei terreni qualificati ademprivili; e che non avrebbe quindi sulla soluzione delle medesime potuto esercitare veruna influenza la legge del 23 aprile 1865, applicabile soltanto dopo compiuto lo scorporo, e quando si dovesse procedere alla *cessione ai comuni, ai cussorgiali e ad altri utenti*, come si esprime il citato articolo 9 della legge 4 gennaio 1863, *dei rimanenti terreni ademprivili*.

E se per i 18,000 ettari circa di terreni consegnati alla società finchè essa soddisface al suo impegno di partecipare alle operazioni di scorporo, essa ebbe a sostenere delle liti, ciò non avvenne già perchè, per il difetto della legge soppressiva degli ademprivi, questi terreni non le fossero stati ceduti in *libera proprietà*, conforme è disposto nell'articolo 2 della legge del 4 gennaio 1863; ma sì perchè intorno ad essi erano sorte talune di quelle controversie le quali, previste dalla Commissione senatoria nel 1862, provocarono una lettera de' 5 dicembre di quell'anno per la quale i concessionarii si obbligarono a non molestare il Governo per qualunque controversia potesse sorgere fra la compagnia e qualche individuo o comune della Sardegna in conseguenza degli articoli dall'1 al 7 inclusive della legge ricordata.

Nè tampoco in febbraio 1865 sarebbe stato possibile alla società il ritiro della metà della cauzione alligata nella convenzione de' 14 luglio 1862 all'attivazione dei 150 chilometri di strada ferrata; dappoichè soli 55 chilometri avrebbero dovuto, per l'articolo 2 di detta convenzione, essere attivati il 1° di quel mese; nè il ritardo di sei mesi frapposto alla promulgazione della legge e le condizioni finanziarie della società forniscono argomenti per presumere che i termini potessero essere abbreviati nel fatto.

Frattanto le operazioni di scorporo si avvicinavano al loro compimento, ma le condizioni della società andavano deteriorando; tantochè nel 3 febbraio 1866 essendole stata offerta la consegna di una ingente estensione di terreni, essa replicava non poter assentire finchè non fosse approvata la nuova convenzione che fu poi stipulata nel 12 di quel mese e presentata alla Camera nel successivo di 20: perchè « la consegna dei terreni implica per necessità una forte spesa d'amministrazione che la società non è assolutamente in istato di sopportare. »

E difatti, nel raccomandare questa nuova convenzione alla Camera, il Ministero così si esprimeva: « La società, eccitata dal Ministero a proseguire la impresa, ebbe senza esitazione a dichiarare ed a fornire la dettagliata ed incontrastabile dimostrazione al Governo, ch'era ridotta al punto di doverla affatto abbandonare se per parte dello Stato non le si accordavano alcune facilitazioni che, senza ledere la sostanza della già stipulata convenzione, valessero a rialzare il credito della finanza sociale e ad accordarle una qualche tregua per il compiuto adempimento degli assunti impegni. »

Del pari che quella la quale è argomento della presente relazione, la convenzione dei 12 febbraio 1866 limitava le obbligazioni immediate della società all'attivazione delle linee Cagliari-Oristano, Decimomannu-Iglesias, Sassari-Portoferrero, e consentiva la restituzione della cauzione repartendola in rate proporzionate alla metà del valore reale dei lavori effettivamente eseguiti. E facendo assegnamento sull'utile che la società avrebbe potuto ritrarre dai terreni ceduti per la legge del 1863, prevedeva il Ministero che essa avrebbe potuto ritrarre da ciascuno dei 200,000 ettari il tenuissimo beneficio di cinque lire; tantochè per il secondo anno era presagito il prodotto di un milione, il quale, repartito sui 150 chilometri in esercizio, darebbe per chilometro un utile di lire 6666; e questo, unito alle garantite 9000 lire, avrebbe costituito una rendita chilometrica di lire 15,666, superiore all'utile di lire 15,000:

a cui, per quella convenzione, avrebbe dovuto pervenire la rendita chilometrica, perchè la società fosse obbligata a condurre a compimento la concessale rete.

La Commissione incaricata di prendere in esame questo progetto, non potè riferire innanzi che la Camera cessasse le sue sedute per gli avvenimenti poco dopo sopravvenuti; e frattanto, condotte a compimento le operazioni di scorporo dei terreni senza che la società si fosse indotta ad accettare la offertale consegna, e persistendo nella sospensione dei lavori, con lettera del 2 gennaio 1867, le veniva fatta dal Ministero la intimazione di riattivare i lavori entro un mese sotto pena di decadenza; al che, nel 14 di quel mese stesso, la società replicava protestando *perchè il Governo si fosse trovato in mora all'adempimento dell'obbligo di dare alla società 200,000 ettari di terreni liberi da vincoli adempriivi*.

E procedendo prima in via amministrativa e quindi innanzi ai tribunali ove trovavasi tuttora pendente il relativo processo, il Ministero persisteva nelle sue intimazioni e minacce, e la società nelle sue proteste e nelle domande d'indennità per la ritardata consegna e per la non libertà dei terreni; e veniva chiesta dal primo la decadenza della società, e da questa la risoluzione della convenzione del 14 luglio 1862 e la riconsegna dei lavori mediante il rimborso delle spese ed una indennità.

In queste condizioni veniva stipulata la convenzione del 9 marzo 1868, della quale la vostra Commissione ha intrapreso l'esame considerandola e come transazione delle insorte questioni e come misura intesa a procacciare la esecuzione delle strade ferrate in Sardegna.

L'esposizione delle vicende di questa impresa sembra bastevole a chiarire i motivi pei quali la Commissione non reputerebbe conveniente il consentire i patti stipulati nella recente convenzione, per il solo fine di rimuovere il pericolo delle questioni sollevate dalla società.

La negligenza e la inattitudine economica della società nell'adempire gli obblighi ch'essa aveva rispetto alle operazioni di scorporo; la nessuna influenza che su queste poteva esercitare la legge soppressiva degli adempriivi, promulgata il 23 aprile 1865; l'essere le questioni insorte fra la società ed i comuni ed altri utenti del numero di quelle contemplate nella rinunzia dei concessionarii del 5 dicembre 1862; i reiterati rifiuti della società a ricevere la consegna dei terreni offertile in libbra proprietà; la nessuna definizione di termini a questa consegna nella primitiva convenzione,

sembrano, con parecchi altri, motivi bastevoli a non paventare il risultamento delle liti pendenti fra la società ed il Governo.

Procedendo quindi ad esaminare la convenzione dal punto di vista del sollecito compimento delle opere iniziate per procacciare all'isola di Sardegna il beneficio delle strade ferrate, la Commissione ha dovuto considerare, innanzitutto, le condizioni presenti di queste opere.

Interrogato l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, le è risultato che dal 1863 al 1865 la società eseguì espropriazioni, lavori e provviste per oltre sei milioni e mezzo per l'esecuzione delle linee:

Cagliari-Oristano	Chil.	93
Decimomannu-Iglesias	»	37
Sassari-Portotorres	»	20
Totale . . .		Chil. 150

A compiere ed attivare i quali, secondo i calcoli del Ministero, occorrerebbero tuttora circa sette milioni di lire. Nessun incominciamento d'esecuzione ebbero sinora le rimanenti linee:

Sassari-Ozieri	Chil.	46
Ozieri-Terranuova	»	69
Ozieri-Oristano	»	121
Totale . . .		Chil. 236

Il partito che ora più naturalmente si presenta alla mente di chi si faccia a ricercar il miglior modo di proseguire i lavori, quello si è di procedere alla dichiarazione della decadenza della società e di ricercare per via d'incanto chi le subingreda negli obblighi che essa fu inabile a soddisfare, secondo è disposto nella legge dei lavori pubblici.

Senonchè, alla maggioranza della Commissione parve che le condizioni dell'impresa, quelle attuali delle opere che si tratterebbe di esporre all'incanto, e quelle generali del credito, non sieno tali da assicurare che il risultamento dell'incanto avesse molta probabilità di essere conforme all'interesse del Governo ed ai desiderii di chi brama l'avviamento delle strade ferrate in Sardegna.

Rispetto alle condizioni dell'impresa, astrazione fatta della gravità del fatto della non riuscita di chi primo l'assunse, conviene aver presente come questa fosse basata sopra una garanzia di rendita chilometrica relativamente non larga, siccome quella che, in ragione del 6 per cento, corrisponderebbe ad una spesa di lire 150,000 a chilometro; ed in ragione del 7 a sole lire 128,000;

somme tanto l'una che l'altra abbastanza inferiori a quelle che generalmente sono occorse per opere di questo genere. La qual garanzia intanto fu ravvisata bastevole a dar vita all'impresa, inquantochè molto assegnamento veniva fatto sull'utile ricavabile dall'altra parte dell'operazione combinata dalla società, relativa ai 200,000 ettari di terreni; dai quali, quando credevasi da un ministro farne stima bassissima, veniva ragguagliato potersi ritrarre un utile tale da corrispondere ad un aumento di garanzia di quasi 7000 lire a chilometro.

Nè forse si sarebbe andati lungi dal vero in questi rosei presagi, se l'impresa fosse stata assunta da chi disponesse di ingenti capitali, bastevoli così all'attivazione delle strade ferrate come all'iniziamento di ben intese colture in estesi e fertili terreni; per modo che i prodotti di questi si avvantaggiassero del beneficio delle strade ferrate, alle quali avrebbero procacciato una nuova e ricca clientela.

Ma, se insufficiente fu l'azione della società rispetto alle strade ferrate, fu nulla rispetto ai terreni; e là dove per le prime gl'interessati sembrano conservare un resto di speranza e di attività, sfiduciati si mostrano per ciò che concerne la speculazione ideata attorno ai terreni; dei quali, come prima desideravano la consegna in larga misura, ora invocano come un beneficio lo abbandonano.

Nè invero può esser disconosciuta la influenza nociva che sul credito dell'impresa possono aver esercitato le lungaggini e le liti, comunque non attribuibili a colpa del Governo; imperocchè è nell'indole di chi attende a siffatte imprese l'essere insofferente di quegli'indugi impreveduti per i quali viene ritardato il conseguimento degli utili sperati: dal che deriva la difficoltà di rinvenire chi, nelle condizioni della legge del 4 gennaio 1863, assumesse la concessione dopo che fosse dichiarata la decadenza dell'attuale società.

E se, andati per avventura deserti gl'incanti, si dovesse divenire all'applicazione dell'ultima parte dello articolo 254 della legge dei lavori pubblici, per la quale il Governo dovrebbe corrispondere ai concessionarii un corrispettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, sarebbe egli probabile che ad ugual prezzo trovasse da cederle ad altri, sinchè si trattasse, come attualmente, di opere sparse su un territorio abbastanza esteso e poco agevolmente sorvegliabile, incomplete e giornalmente soggette a degradazione? Non sarebbe egli invece assai preferibile, quand'anche, fallite le risorgenti speranze, si dovesse

nel seguito divenire alla misura testè contemplata, il divenirvi quando le opere fossero condotte a tale da essere non più parziali, disseminate, imperfette, ma sì da costituire una o più linee di strade ferrate attivate o suscettibili di esserlo agevolmente?

Considerate le presenti condizioni delle finanze, le quali non consentirebbero che lo Stato imprendesse a condurre i lavori che aveva affidati alla compagnia reale delle strade ferrate della Sardegna, la maggioranza della vostra Commissione ha stimato che in genere il partito proposto dal Ministero sia meritevole di essere sperimentato.

Non vi ha dubbio che tre gravi obiezioni possono a questo esser fatte: l'aumento di aggravio, che rispetto alla garanzia chilometrica verrebbe per esso addossato alla finanza dello Stato; la limitazione a soli 150 chilometri dell'obbligo certo che era stato imposto per la intera rete della Sardegna; e la immutata cauzione della società.

Il ragguaglio fatto di sopra fra la rendita netta di 9000 lire a chilometro e le spese generalmente incontrate per l'effettuazione di un chilometro di strada ferrata, e la valutazione che era stata data alla rendita presunta dei terreni cui la società rinunzierebbe, rendono inutile ogni altra argomentazione per dimostrare che, quando vogliasi dar vita ad una impresa di questo genere, non può venire rifiutata la proposta garanzia corrispondente in ragione del 6 per cento alla spesa di lire 200,000 a chilometro, ed in ragione del 7 per cento a quella di lire 170,000.

Dolorosissima invero è la limitazione delle porzioni della rete ferroviaria della Sardegna che si acquisterebbe la immediata certezza di vedere fra non molto tempo compiute ed attivate; ma quando si consideri che soltanto sulle linee contemplate nei progetti ministeriali del 25 febbraio 1866 e del 1° aprile 1868 vennero iniziati lavori e provviste; quando le condizioni della società sono tali da far rimaner dubbio che anche il solo capitale necessario a compirli possa essere da lei raccolto malgrado l'interesse che ha di non perdere quello già erogato; quando anzi per aiutarla si è costretti a restituirle la cauzione, e quando si abbia il convincimento che questa sia pur sempre la via per la quale più probabile divenir possa la prossima attivazione di una qualche strada ferrata in Sardegna, il rifiutare il partito perchè procaccia soltanto una parte dei vantaggi dapprima sperati, non parrebbe atto raccomandabile.

E d'altra parte, se l'attivazione di 150 chilometri

di strade contemplate nel progetto ministeriale riuscirà di più diretto e largo vantaggio alle regioni attraversate dalle medesime, non sarà priva di qualche vantaggio anche al rimanente della Sardegna; e nessuno vorrà negare che il fatto della parziale attivazione della rete ferroviaria di quell'isola, farà ravvisare più necessario e più urgente il compirla di quello che oggi sembrar possa il cominciarla; e più facilmente invoglierà gli speculatori a proporre all'uopo modi accettabili.

Rispetto infine alla cauzione, tre avvertenze parve alla Commissione di dover fare intorno al progetto di restituirle.

Innanzitutto parve alla Commissione che il restituirla, perchè fossero riassunti gli interrotti lavori con i denari soltanto che se ne ricaverebbe senz'altra garanzia della loro prosecuzione, non rispondesse allo scopo della proposta convenzione. Avendo, come già fu detto, avuto dall'onorevole signor ministro l'assicurazione che poco più che tre milioni basterebbero ad attivare una sezione, quella da Cagliari ad Oristano, e ritenuta la massima convenienza di conseguire linee attivate, anzichè opere disseminate, la Commissione propone che la cauzione venga restituita alla società sol quando sia dimostrato ch'essa disponga di un altro milione e 800,000 lire spendibili dopo che il capitale ricavabile dalla alienazione della rendita costituente la cauzione sia stato speso. Inoltre alla Commissione parrebbe che il far eseguire dal Governo per conto della società i lavori ch'esser devono pagati col denaro ricavabile dalla cauzione, esponesse a rischi di questioni intorno alla responsabilità della buona esecuzione delle opere condotte in parte dal Governo, in parte dalla società; e vorrebbe quindi lasciar a questa la esecuzione dei lavori, riservando al Governo le debite verificazioni avanti di pagarne l'importare.

La terza avvertenza concerne la eventualità della decadenza: per la quale, se tacesse la legge, come tacerrebbe il progetto ministeriale e come tacevano i precedenti del 1865 e del 1866, potrebbe per avventura calar dubbio intorno al diritto d'appropriarsi questa cauzione, sebbene convertita in opere e provviste, che competerebbe al Governo: laonde si proporrebbe di dichiarare che sino a concorrenza del valor nominale di cento e cinquanta mila lire di rendita, cioè di tre milioni di lire effettive, debbano queste cedere al Governo stesso in ordine all'articolo 251 della legge sulle opere pubbliche, senz'essere comprese nelle operazioni contemplate dagli articoli successivi di quella legge.

Poche avvertenze basteranno a spiegare i motivi delle altre modificazioni che la Commissione stima dover proporre nella convenzione del 9 marzo 1868.

Un numero considerevole di petizioni vennero dalla Presidenza della Camera rimesse alla Commissione, la quale le ha fatte argomento di accurati esami: per i quali le è risultato che, mentre nella maggior parte di quelle provenienti dalla provincia di Cagliari viene caldamente raccomandata l'approvazione della convenzione, da alcuni comuni di quella provincia ed in tutte le petizioni della provincia di Sassari è questa avversata, ed è chiesta la esecuzione pura e semplice della legge del 4 gennaio 1863.

La convenienza di assicurare il pronto conseguimento di una porzione del beneficio quando è dimostrata l'impossibilità di conseguirlo tutto; la circostanza dello essere già spinti molto innanzi i lavori delle linee meridionali ed appena iniziati quelli delle settentrionali, e l'asserita maggior rendita presunta per quelle; tali sono i principali argomenti recati a conforto delle petizioni favorevoli alla convenzione.

Gli avversari invece della convenzione ritengono che il beneficio delle strade ferrate si volle assicurato indistintamente a tutta l'isola e non ad una porzione soltanto, come lo sarebbe per il progetto ministeriale; che le disposizioni degli articoli 3 e 7 renderebbero illusoria od almeno remota ed incerta l'esecuzione delle linee settentrionali subordinata ad una condizione difficilmente realizzabile, e stimano quindi che, per la innervazione proposta alla legge del 1863 scemando per la parte superiore della Sardegna le speranze concepite, sarebbe migliore e più giusto partito il far subire a tutte le linee concesse una sorte eguale; quella della decadenza dell'attuale società e dello esperimento di una nuova concessione.

La Commissione ha già esposti i motivi per i quali alla sua maggioranza parrebbe più conveniente in genere il sistema proposto dal Ministero; ma non può disconoscere come sieno fondati i timori che agli autori delle petizioni ultimamente ricordate ispiravano le disposizioni degli articoli 3 e 7 della convenzione del 9 marzo 1868.

Ond'è che essa stima dover proporre la soppressione dell'articolo 3 ed una nuova redazione della prima parte dell'articolo 7; per lo che verrebbe ad essere tolta una condizione non agevolmente realizzabile, e rilasciata all'equo apprezzamento del Governo e del Parlamento la scelta del tempo e del modo di condurre a termine la rete ferroviaria della Sardegna. E nello

stesso intendimento di assicurare un più pronto ed equo reparto del beneficio delle strade ferrate fra le due parti meridionale e settentrionale dell'isola, vien proposto di annoverare fra le linee da eseguire nel primo periodo quella da Sassari ad Ozieri, la quale procurerebbe ad una notevole porzione della provincia di Sassari una comunicazione ferroviaria col mare.

Le leggiere alterazioni nei termini, introdotte nell'articolo 2, hanno lo scopo di affrettare l'attivazione dell'intera linea da Cagliari ad Oristano, nel doppio intendimento di aver il più presto possibile attivata una linea anzichè due sezioni, e di scegliere all'uopo quella ove più innanzi furono già spinti i lavori.

Non avendo finalmente la Commissione ravvisata l'utilità della doppia operazione di consegna dei terreni alla società e di retrocessione da questa fatta al Governo, nei modi prescritti dal proposto articolo 9,

si è stimato miglior partito che la società si obblighi a firmare la retrocessione dei terreni ad essa assegnati colla legge dei 4 gennaio 1863, e che riconsegni al Governo quelli che già le vennero consegnati.

Tali sono le condizioni alle quali la maggioranza della Commissione stima dover essere subordinata l'approvazione del progetto di legge del quale le venne commesso l'esame.

Quest'esame, intrapreso con l'intendimento di rinvenire il modo di conciliare gl'interessi della Sardegna con quelli generali dello Stato, hanno fatta persuasa la maggioranza della vostra Commissione della convenienza delle proposizioni delle quali ha l'onore di raccomandarvi l'approvazione.

PERUZZI, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

È approvata la convenzione conchiusa il 9 marzo 1868 tra l'Amministrazione dello Stato e la Società concessionaria delle ferrovie sarde, a modificazione dell'antecedente contratto 14 luglio 1862, approvato colla legge 4 gennaio 1863, numero 1105, ed a transazione delle questioni tutte in dipendenza del medesimo insorte tra l'amministrazione e la Società predetta.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colla società concessionaria delle ferrovie sarde una convenzione alle condizioni contenute nell'allegato B, unito alla presente legge, ed a modificazione della precedente convenzione del 14 luglio 1862, e relativo capitolato, approvati colla legge 4 gennaio 1863, n° 1105.

Approvata nella seduta del 23 luglio 1868.
10/10/68

ALLEGATO A.

Convenzione tra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, e di agricoltura, industria e commercio del regno d'Italia, e la società concessionaria delle ferrovie sarde.

Allo scopo di transigere sulle questioni insorte tra l'amministrazione dello Stato e la società concessionaria delle ferrovie sarde in dipendenza della convenzione 14 luglio 1862, approvata colla legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, e di procurare a quell'impresa un più soddisfacente indirizzo, vennero fra i rappresentanti delle parti interessate tenute alcune conferenze nelle quali furono discussi e concordati i mezzi più adatti per raggiungere l'intento.

Volendo ora far constare in modo formale dei presi accordi,

I signori conte Girolamo Cantelli ministro dei lavori pubblici, conte Guglielmo Cambray-Digny ministro delle finanze e commendatore Emilio Broglio ministro dell'istruzione pubblica, reggente il dicastero d'agricoltura, industria e commercio, rappresentanti l'amministrazione dello Stato;

Ed i signori Enrico Reversdale Grenfell, membro del Parlamento inglese, avvocato Giuseppe Sanna-Sanna ed avvocato Mattia Montecchi deputato al Parlamento italiano, quali rappresentanti la società delle ferrovie sarde, come da poteri avutine dal Consiglio d'amministrazione della società medesima con deliberazione presa in seduta del 5 corrente marzo, hanno a reciproca accettazione e stipulazione convenuto e convengono quanto segue in modificazione parziale delle stipulazioni e disposizioni contenute nella citata convenzione del 14 luglio 1862 e relativo capitolato.

Art. 1.

Le linee componenti la rete delle ferrovie sarde, enumerate nell'articolo 1° della convenzione 14 luglio 1862, saranno costruite in due distinti periodi. Nel primo periodo, d'immediata attuazione, si comprendono le linee Cagliari-Decimomannu-Oristano (chilometri 95), Decimomannu-Iglesias (chilometri 37) e Sassari-Porto Torres (chilometri 20).

Nel secondo comprendonsi le linee:

- 1° Da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri (chilometri 46);
- 2° Da Ozieri a Terranova (chilometri 69);
- 3° Da Ozieri a Oristano (chilometri 121).

Art. 2.

I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio

ALLEGATO B.

PROPOSTA DALLA COMMISSIONE

La Commissione propone di approvare la convenzione del 14 luglio 1862, con le modificazioni proposte dal Ministero dei Lavori Pubblici, e di autorizzare il Ministero delle Finanze a concedere alla Società concessionaria delle Ferrovie Sarde, per la costruzione delle linee di cui sopra, un sussidio di lire 1.000.000,00, a titolo di premio di costruzione, e di autorizzare il Ministero dell'Istruzione Pubblica a concedere alla Società concessionaria delle Ferrovie Sarde, per la costruzione delle linee di cui sopra, un sussidio di lire 1.000.000,00, a titolo di premio di costruzione.

La Commissione propone di approvare la convenzione del 14 luglio 1862, con le modificazioni proposte dal Ministero dei Lavori Pubblici, e di autorizzare il Ministero delle Finanze a concedere alla Società concessionaria delle Ferrovie Sarde, per la costruzione delle linee di cui sopra, un sussidio di lire 1.000.000,00, a titolo di premio di costruzione, e di autorizzare il Ministero dell'Istruzione Pubblica a concedere alla Società concessionaria delle Ferrovie Sarde, per la costruzione delle linee di cui sopra, un sussidio di lire 1.000.000,00, a titolo di premio di costruzione.

Art. 1.

Le linee componenti la rete delle ferrovie sarde, enumerate nell'articolo 1° della convenzione 14 luglio 1862, saranno costruite in due distinti periodi. Nel primo periodo, d'immediata attuazione, si comprendono le linee Cagliari-Decimomannu-Oristano (chilometri 95), Decimomannu-Iglesias (chilometri 37), Sassari-Porto Torres (chilometri 20), e da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri (chilometri 46).

Nel secondo periodo comprendonsi le linee:

- 1° Da Ozieri a Terranova (chilometri 69);
- 2° Da Ozieri a Oristano (chilometri 121).

Art. 2.

Identico al qui contro.

le linee comprese nel primo periodo suddetto, di cui la società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono invariabilmente stabiliti come infra:

- + Al 31 marzo 1869 le sezioni *a)* da Cagliari a Decimomannu della linea Cagliari-Oriстано;
- ~~*b)* Da Decimomannu a Siliqua della diramazione d'Iglesias.~~
- ~~Al 30 giugno 1869 *c)* le sezioni Siliqua ad Iglesias;~~
- ~~*d)* da Decimomannu a Sanluri.~~
- ~~Al 31 dicembre 1869 *e)* la linea da Sassari a Portoferrero; *f)* la sezione da Sanluri ad Oriстано.~~

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità ai progetti approvati, salve quelle modificazioni che, sulla proposta della società, il Governo crederà di autorizzare.

Art. 3.

Le linee comprese nel secondo periodo saranno successivamente costrutte tratto per tratto nell'ordine che verrà stabilito dal Governo tosto che il prodotto netto dell'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente giungerà a lire dodicimila per chilometro di ferrovia.

Art. 4.

I lavori per l'eseguimento delle linee a compiersi nel primo periodo saranno intrapresi immediatamente; e per dar tempo alla società di riunire i fondi necessari per il regolare indirizzo della sua impresa il Governo vi provvederà d'ufficio sotto la sua immediata direzione e sorveglianza a maggiori spese della società medesima, prelevando le somme occorrenti dalla alienazione della rendita di lire centocinquanta mila che si trova attualmente in deposito nelle Casse dello Stato a senso del disposto dall'articolo 10 della convenzione 14 luglio 1862.

Art. 5.

Sull'ammontare della garanzia chilometrica, che dovrà esser pagata dal Governo per le linee aperte all'esercizio, sarà ritenuta una somma corrispondente a lire mille per chilometro ed impiegata annualmente nell'acquisto di rendita pubblica da depositarsi nelle

+ Al 30 giugno 1869 *a)* la linea da Cagliari ad Oriстано;

Al 31 dicembre 1869 *b)* la linea da Sassari a Porto Torres;

Al 30 giugno 1870 *c)* la linea da Decimomannu ad Iglesias;

Al 31 dicembre 1872 *d)* la sezione da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri.

Identico al qui contro.

Art. 3.

I lavori per l'eseguimento delle linee a compiersi nel primo periodo saranno intrapresi immediatamente, e per dar tempo alla società di riunire i fondi necessari per il regolare indirizzo della sua impresa, il Governo effettuerà il pagamento delle spese che occorreranno per i detti lavori, purchè con atti autentici validati da commissari governativi e con altri mezzi di sicuro accertamento da prescrivarsi dal Ministero dei lavori pubblici, ne venga prima riconosciuta la esecuzione e l'importare.

Questi pagamenti saranno fatti dal Governo a carico e per conto della società, prelevando le somme occorrenti dall'alienazione della rendita di lire cento cinquantamila che si trova attualmente in deposito nelle casse dello Stato a senso del disposto dell'articolo 10 della convenzione del 14 luglio 1862.

Alla restituzione di questa cauzione nel modo detto di sopra nell'articolo presente non potrà essere proceduto se prima la società con documenti irrefragabili non abbia dimostrato di avere presso una Banca d'Italia di piena soddisfazione dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze un credito aperto di un milione e ottocentomila lire effettive, spendibili nei lavori delle ferrovie sarde, appena sia interamente speso il capitale ricavabile dall'alienazione delle cento cinquanta mila lire di rendita costituenti la cauzione.

Art. 4.

Identico al qui contro.

casse dello Stato a titolo di deposito definitivo per l'ammontare di lire cinquecentomila valor nominale.

Sino a che non sia raggiunto questo fondo, non saranno consegnate alla società le cedole per gl'interessi semestrali; ma il prodotto di questi verrà impiegato nell'acquisto dei titoli in aumento all'ammontare annuo della ritenuta sulla garanzia chilometrica.

Art. 6. 5°

Il Governo assume l'impegno di prendere a nuovo esame le proposte che gli verranno presentate dalla società per riconoscere se, e fino a qual punto il limite delle curve e delle pendenze fissato nel capitolato annesso alla citata convenzione possa venir modificato nello scopo di diminuire la relativa spesa di costruzione delle linee enumerate all'articolo 2 senza nuocere alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio.

Art. 7. 6°

~~Ove prima di verificarsi il caso previsto dall'articolo 3 stini il Governo di far procedere alla costruzione di tutte le linee enumerate in esso articolo, o di parte di esse, sarà il Governo in diritto di richiedere la società a disporre per lo esequimento, e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico. Entro il termine di quattro mesi, dalla data del formale invito, la società dovrà fare una esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà, dopo sei mesi di tempo, por mano allo esequimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimare le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunciato nell'invito fatto alla società.~~

~~Mancando a questi termini la società incorrerà nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla legge vigente sui lavori pubblici.~~

Art. 8. 7°

Se poi la società non si presta all'invito, s'intenderà di pien diritto che essa rinunzia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo od alla persona o società che verrà dal medesimo designata le linee in perfetto stato di esercizio con tutti i mobili e le provviste necessarie per un buono e regolare servizio, mediante i compensi stabiliti per i casi di riscatto dall'articolo 284 della vigente legge sui lavori pubblici e salvo l'obbligo alla società di supplire a quelle deficienze di cui, d'accordo o a giudizio d'arbitri, verrà determinata la misura ed il valore.

Art. 5.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 6.

Le linee enumerate nel secondo periodo dell'articolo 1 saranno successivamente costruite sezione per sezione nell'ordine che sarà dal Governo determinato. In questo caso il Governo richiederà la società a disporre. Ecc. Il resto come qui contro.

~~Mancando a questi termini, del pari che a quelli definiti nell'articolo 2, la società incorrerà nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla legge vigente sui lavori pubblici, senza bisogno di costituzione in mora.~~

Art. 7.

~~Identico al qui contro sino all'ultimo abinea.~~

Se il Governo richiede la cessione prima che sia decorso un quinquennio dall'apertura delle ferrovie all'esercizio, il compenso verrà regolato sulla base di una media desunta dai prodotti netti trimestrali dei tre dei cinque trimestri immediatamente precedenti la richiesta del Governo.

Per fissare il prodotto netto verrà tenuto calcolo della garanzia chilometrica concessa dal Governo.

~~In tutti i casi la compagnia~~, a condizioni eguali a quelle proposte da altre compagnie od assuntori per le linee di cui sopra, avrà il diritto di preferenza.

~~Art. 9.~~

~~Si procederà immediatamente al compimento degli atti per immettere la compagnia delle ferrovie sarde nel possesso dei duecentomila ettari di terreni ademprivili alla compagnia medesima assegnati coll'articolo 8 della citata convenzione.~~

Compiuti detti atti, la compagnia si obbliga a firmare una formale retrocessione dei terreni suddetti al Governo, il quale in compenso della medesima acconsente che il prodotto netto di lire novemila, garantito coll'articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862, sia portato a lire dodicimila per ogni chilometro di strada in esercizio, ferme le altre stipulazioni nell'articolo stesso contenute.

~~Art. 10.~~ 9°

Approvata la presente convenzione, restano definitivamente transatte le liti vertenti tra l'amministrazione dello Stato e la società delle ferrovie sarde dipendentemente dalla citata convenzione 14 luglio 1862. La società rinuncia espressamente ad ogni diritto di rimborso o di compenso e a qualunque pretesa d'indennità per tasse pagate, spese sostenute o danni sopportati in dipendenza degli atti compiuti e a compiersi per lo scorporo, consegna, possesso e trapasso dei terreni ademprivili.

Il Governo fa pari rinuncia per riguardo alle tasse ed imposte non pagate, ed afferenti alla parte dei terreni ademprivili di cui la compagnia non ebbe finora il possesso di fatto.

Art. 11.

Quando si verificasse il caso che, erogata nel pagamento dei lavori la somma ricavata dal deposito di cauzione, non riesca alla società di aver disponibili i capitali necessari per ultimare nei termini indicati nell'articolo 2° le linee o sezioni nel medesimo designate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza la società mancare ai patti colla presente stipulati, s'in-

In tutti i casi la società, ecc., il resto come qui contro.

Art. 8.

La società si obbliga a firmare una formale retrocessione al Governo dei terreni ademprivili ad essa assegnati in virtù dell'articolo 8 della convenzione del 14 luglio 1862, tanto di quelli ad essa già consegnati, quanto di quelli non consegnati; ed il Governo, in compenso di questa retrocessione, acconsente ~~ecc., il resto come qui contro.~~

~~Art. 9.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 10.

Quando si verificasse il caso che, erogata nel pagamento dei lavori la somma ricavata dal deposito di cauzione, non riesca alla società di aver disponibili i capitali necessari per ultimare nei termini indicati nell'articolo 2 le linee o sezioni nel medesimo segnate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza mancare ai patti, ecc., il resto dell'articolo come contro.

colla presente stipulati, s'in-

tenderà incorso la società di pieno diritto e senza costituzione in mora nella decadenza della concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si procederà agli atti prescritti dalla vigente legge, salvi i casi di forza maggiore.

Le dichiarazioni e riserve espresse nel precedente articolo 10 si estendono anche al caso contemplato nel presente articolo.

Art. 12.

I patti e le stipulazioni contenute nella convenzione e capitolato annesso del 14 luglio 1862 restano validi e saranno obbligatorii per entrambe le parti in quanto non siano stati col presente atto modificati od annullati.

Art. 13.

La presente convenzione non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo approvata a termini di legge.

Le quali cose tutte si accettano dalle parti che promettono di mantenerle e di osservarle senza eccezione e si sottoscrivono.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi 9 marzo 1868.

Firmato: G. CANTELLI, ministro dei lavori pubblici.

L. G. CAMBRAY-DIGNY, ministro delle finanze.

E. BROGLIO, ministro dell'istruzione pubblica, reggente il Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

H. R. GRENFELL.

GIUSEPPE SANNA-SANNA.

MATTIA MONTECCHI.

Il direttore capo di divisione nel Ministero dei lavori pubblici

Firmato: MATTEO COBOEVICH.

Art. 11.

Quando la società incorra nella decadenza, cederà al Governo, in ordine all'articolo 251 della legge sui lavori pubblici, tanta parte dei lavori e delle provviste quanta stia a rappresentare il valore effettivo di tre milioni di lire.

~~Art. 12.~~

~~Identico al qui contro.~~

idempnate nella prima del 27 luglio 1868

P. L. R.

in, ed in considerazione di particolari benemerite,

Abbiamo nominato e nominiamo

dell'Ordine dei S. S. Maurizio e Lazzaro con facoltà
di fregiarsi della decorazione stabilita negli Statuti pel grado
equestre di cui è insignito.

Il nostro primo Segretario del Gran Magistero è incaricato
dell'esecuzione del presente Decreto il quale sarà registrato
al Controllo Generale dell'Ordine Mauriziano.

Data _____ addì _____ 186 _____

706

Ville d'Angoulême le 18 Feb 1866
N. 46

Relevé des impôts sur le revenu
des communes de l'arrondissement d'Angoulême

et des communes de l'arrondissement de Cognac

Arrondissement de Cognac et. 269,652,22
Rapport — 36,652,21
Total .. 306,286,22

Relevé des impôts sur le revenu des communes de l'arrondissement d'Angoulême
et des communes de l'arrondissement de Cognac

Communes	Impôts	Relevé	Total
Angoulême	114,720,99,12	11,050,00	297,565,98,99
Cognac	84,866,88,97	11,050,00	158,242,87,29
Marçay	67,955,58,36	11,050,00	455,808,86,68
Marçay	20,000,00,00	11,050,00	
Marçay	15,984,27,30	11,050,00	
Marçay	84,511,22,16	11,050,00	
Marçay	27,990,85,08	11,050,00	
Marçay	11,579,36,89	11,050,00	
Marçay	8,176,45,48	11,050,00	

Angoulême le 18 Feb 1866

B. O. V. 100



**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

Commissariato Gen^{le}
PEL
SINDACATO E SORVEGLIANZA
DELLE STRADE FERRATE

Divisione I.^a Sezione
N. 1845

Indicare nella risposta la Div.^{ne} ed il N. della presente.

Oggetto

Convenzione per le ferrovie Sarde.

All' Onorevole Sig. Presidente
della Camera dei Deputati

"Firenze"

Firenze 16. Maggio 1868.

P. N. 20987
L. N. 183

Con agevole riesce al sottoscritto di rispondere al primo dei quesiti che l'Onorevole Sig. Presidente della Camera dei Deputati a nome della Commissione eletta dagli ufficii per l'esame del progetto di legge N. 183 concernente la nuova convenzione colla Società delle strade ferrate Sarde ha formulato nella sua nota dell'ottobre corrente N. 183.

Come nella relazione presentata nella tornata del primo apr. 1868 si è appena accennato che delle questioni insorte tra l'Amministrazione dello Stato e la Società delle ferrovie Sarde in dipendenza della convenzione del 1861 era non difficile prevedere il finale risultato così non è fuori di luogo il notare espressi ovviate spensatamente si sviluppa un tale concetto per non porre argomento alla Società di valersi delle ragioni addotte sulla convenienza della trascurazione per il caso che non spensino acolta favorevolmente la nuova convenzione proposta o per altre circostanze.

qualunque rimanesse in sospeso ogni definitiva risoluzione. Per
tal modo evitarsi che avesse a riprodursi il fatto che si lamenta
delle relazioni sui disegni di legge precedentemente presentati.

Deve essere in chiaro le ragioni nella relazione che
appena addotte ragioni che determinavano l'accennato ap-
prezzamento intorno alla convenienza di transigere sulle questioni
previste non potrebbe meglio soddisfare a tale proposito se non
traendolo dai rapporti avuti coi consulenti legali e col Governo.

Infatti la Direzione Generale del Contenzioso Finanziario ha
largamente disimpegnato un tale compito in occasione che veniva
dal Ministero richiesta di fare gli atti opportuni per promuovere
la decadenza della Società predetta, e perciò il sottoscritto ritiene che
all' autorità dell' opinione e della chiarezza delle allegazioni me-
glio si confaccia il presentare come fa integralmente il rapporto
esteso da quell' ufficio legale anzi che riassumerlo in questa nota.

Le ragioni sviluppate in quel rapporto se furono giudi-
cate prevalenti per indurre il Ministero a stipulare il nuovo
atto del 9 Mayo 1865 colla Società delle ferrovie Lombr. a transa-
zione delle questioni insorte in dipendenza della prima conven-
zione si spera che varranno anche a determinare la Commissione
della Camera ad appoggiarne l' accettazione col suo voto.

Dopo ciò ripassando al secondo dei fatti quesiti si dovreb-
bero addurre le ragioni che si hanno per ritenere abbastanza
garantito gli effetti futuri operati qualora venga approvata
la proposta nuova convenzione.

In tal riguardo a premettere che l' insuccesso del
primo contratto stipulato nel 1862 colla Società delle ferrovie
Lombr. deve in sostanza ripetersi non tanto dalle poco favorevoli



combinare per la ultimazione dei 172 chilometri che compongono
i tronchi a farsi nel primo periodo di immediate attuazione con
regolare contratto con un imprenditore di conosciuta abilità e respon-
sabilità il quale per importantiissime opere eseguite nell'Isola
di Sardegna ha perfetta conoscenza dei luoghi ed è in grado
di compiere con generale soddisfazione all'alto conto impegnato.

Tale contratto in quanto le circostanze il comportano
ebbe un principio di esecuzione essendosi già trasferito sul luogo
il personale tecnico necessario per le operazioni di contatazione
della linea e per le disposizioni preliminari occorrenti alla
regolare ripresa dei lavori che avrà luogo, sempre che le condi-
zioni particolari dell'isola non vi si oppongano, appena la Rap-
presentanza Nazionale abbia sulla convenzione che viene
sottoposta espresso il suo voto favorevole.

Il Ministro



Data del 1. maggio
Presenti: sig. Perugino, Ter-
racina, Lepori, D'Amici, Borsabene,
e, Bartolucci e Patusi.

Ufficio 1.^o

Ufficio 3.

Chiamato di fiducia.

Sebbene il sistema esista al Commissario, approvare
di permettere il Parlamento e il Senato il disegno di legge.

Se quel che non si può ottenere, e
gettarsi all'improvviso nella impresa
di servizio in una paese che non può
poter essere il posto per mancanza di via
a vista. Rimanere all'inconveniente di
provare costantemente indietro cancellando
la vittoria quel che si è fatto, ma ad
incontrando la necessità di modernizzare
il sistema nel limiti possibili. Ma comprendo però il Senato se
indaghi a' suoi obblighi non sono per
adatti alla legge. Nella guerra
in corso la società di cui ho troppo
note le infelicità condizionali.
Quando la necessità di conoscere la
condizione rispettiva dei cittadini per
un giusto criterio del contratto di cui
chieda l'approvazione.

In ogni caso l'Ufficio creda indispen-
sabile, ovunque il contratto si appoggi,
di limitarlo ad una o due cose, ef-
fando evidente la impossibilità di
estendere della società tutti i membri
possibili.

Ufficio 4.^o

Porta le sue osservazioni
sugli inconvenienti. L'anno
dell'ufficio 1.^o Repu-
blicano il contratto per
che la società non può in-
cipire la moneta si do-
veva non si può dire
neppure nata. Quindi
reazione della legge di legge.

Le data del 22 Maggio

Presenti i sig. Peruzzi
Lorpi, Firsi, Ferracina, Ben-
tolami

La Commissione dopo ^{maturo} ~~lungo~~
discussione intermedia di persona la
cassa una precisa risposta del
Ministero di Agricoltura e
di arti e manifatture.

1.° Quali provvedimenti a
disposizione siano state date, e in
qual tempo, per effettuare la
sorpresa e la consegna alla Società
emissionaria di 1200,000 ottavi di
terreno adempimento in conformità
della concessione dell'anno 1862 e della legge del Sen-
ato del 1863.

2.° Se la Società abbia elevato
eccezioni contro l'offerta consegnata
dal detto terreno, e quali.

3.° Se da parte di detta Società ad
ordine del Governo siano state fatte pro-
teste, e di qual natura e forma
per adire il foro giudiziario onde ob-
tenere l'adempimento dei rispettivi
doveri.

4.° Se i 18000 ottavi di terreno
già consegnati abbiano dato luogo a
litigio per parte di terzi, per quali
cause, e se e quanto possa essere in de-
bita litigio impugnato lo Stato.

5.° Se ottavi siali richiesti al Pre-
sidente della Commissione o di via al Pres. della
Camera.

Leduta 12 Luglio

Prendi Poveri P. - Poveri - Poveri

Luci - Lepi - Fari - Ferecci - Ferecci

Le Commissioni dopo avere esaminato i
rapporti fatti da la Compagnia alla Camera
e al governo, hanno fatto la dovuta
che questi, aveva, per quanto lo concerne, ad
più gli stessi propri: che non è ora quando
di contravvenzione, e tutti, o di elementi di responsabilità
de parte del governo, che da l'ordine che ha
fatti, la Commissione sempre si occupa di
I Commissioni che si volle l'ordine del governo che
proprio in l'ordine

Per la Commissione medesima e tutti uomini
di sentire e emendare come sotto alla
presente, all'ordine della legge, e per
fatti fatti: ed a tal uopo che si ha
viande a l'ordine di P. e di l'ordine
ad uno della Commissione

Fine

Leitura del 17-18-19-20

Presenti: Puccini, P. V. Verpi, Fer-
rucci, Tucci, Borolucci, Ben-
glami. Interviene il Ministro
dei Lavori Pubblici.

Il Presidente partecipa al Mi-
nistro le considerazioni fatte dalla
Commissione nelle precedenti sedute, e
chiede i necessari schiarimenti.

Il Ministro narra la vicenda
dei precedenti contratti, e di quello
in questione. Non assicura che
la società baci alla impresa,
ma sostiene la convenienza della
concessione nell'interesse del Governo
e della popolazione. Si mostrano
infine inchieste e quelle modeste
decisioni del contratto che si dimo-
strano opportune.

La Commissione, dopo alcune
osservazioni dei suoi membri, os-
serva che la futura seduta
la decisione.

Adunata del 23 Giugno

Presenti i sig. Peruzzi
Pierini, Sant'Espré, Ghini,
Ferraccia, Bortolucci, Ber-
tolini

Il Presidente ricorda, ricorrendo
alla D. C., il discorso del Ministro
D. L. sulla ^{pubblica} D. C. prece-
dente, e apra la discussione sulla in-
accettabilità della conversione, e sulle
modificazioni da introdursi nell'
interesse del pubblico erario e
della classe popolazione indigente.

Dopo lunga discussione si mette
a votare la legge proposta dall'ord.
Giacini: cioè che le 50 mila lire
di rendita si abbiano restituite
ogni volta che la Società abbia
accertato di avere erogato una
milione e mezzo.

Questa proposta viene accetta-
ta da 5 voti contro 1, e il
quale protesta di essere contraria
perché si correrebbe il rischio di non essere
più vicini la Società.

Seduta del 6 luglio

Presenti: sig. Peruzzi,
Ferraccia, Bortolucci, Lepi
e Bortolucci.

Il relatore Peruzzi legge il testo della relazione che la Commissione approvò pienamente come l'ipotesi più fedelissima dei fatti che precedono la convenzione e il giorno recatore della Commissione non che gli intendimenti. Si discute sulle modificazioni da apportarsi alla convenzione. Si propongono i necessari concertamenti sui termini della riduzione degli articoli.

non potè la Giocata migliorare come
aveva sperato le sue conigliosini.

fur richiami pervenuti al^{to} dai
rappresentanti della Compagnia e dalle
autorità locali interessate, certo il Governo
qualche temperamento per venire in soc-
corso della Società. A tale scopo proponeva

#4 S'intende la difficoltà di condurre
a un verisimo la storia peggiorando
ogni più peggiorando.

~~interamente~~ presentarsi alla
Camera eletta nella tornata del 29
febbraio 1866 una nuova proposta di
modificazioni alla Costituzione del 4
Gennaio 1863. In essa oltre alcune

facilitazioni che venivano accordate
alla Società circa la restituzione della
cauzione, limitavasi per il momento
la costruzione ai soli tronchi Cagliari-
Oristano - Decimomannu - Iglesias e Sassari-
Domusnovas. Su tale proposta però non
venne presa alcuna deliberazione,
poiché per le condizioni politiche della
provincia a Del. 1866 si prorogò la
Camera prima che la Commissione
eletta per esaminare quel progetto
invece presentò la sua relazione.

Si riuscì a ~~addivenire~~ la soluzione
superiore ~~era già stata~~ l'Op. di
~~non veniva da parte del Governo~~
rappresentata la proposta essendo ferma
il convincimento e nel Ministero e
nella Rappresentanza Sociale che i
provvedimenti in quella proposta con-
tenti si potevano recare qualche van-
taggio ove si fossero immediatamente
approvati e applicati, di cui giova-
mento riuscivano dopo che si era stato
trascorso senza profittarne la stagione
lavorativa del 1866.

Tuttavia però si portavano a termine
gli atti di incorporazione dei terreni adem-
piti per la totalità di 200 mila
ettari indicati nella convenzione a
cedersi alla Società; ma questa si
risultava a prendersela consegna.

In questo stato di cose per impedire

3

M. M.

che il silenzio potesse tornare di nuovo
all'Amministrazione dello Stato, il
Ministero faceva procedere ad una ge-
nuale intimazione alla Società ponendola
in mora a ricevere i terreni suddetti
ed assegnandole un determinato termine
per riporre effettivamente mano ai
lavori con mezzi efficaci e tali da
assicurare la regolare prosecuzione e
il compimento definitivo a piena della
rigorosa applicazione delle disposizioni
contenute nella vigente legge sulle
opere pubbliche. Alla notificabile
ingiunzione replicava la Società facendo
intimare formale protesta nella quale
precisava l'assunzione dei danni che
si derivarono dalla ritardo conseguito
dei terreni adempibili, conchiu-
dendo l'Amministrazione dello Stato
quanto il Tribunale civile e criminale
per sentenze dichiarata sciolta e revocata
la convenzione del Luglio 1865 e tenendo
l'Amministrazione a prendere la
consegna dei lavori, materiali e di
quanto altro si riferisce alle costruzioni
in corso per pagarne, accertandone la
stato di consistenza, il costo effettiva-
mente sborsato dalla Società, con riserva
del diritto alla medesima di ripetere
tutti i danni intrinseci ed estrinseci.

Contro l'indipendenza
di tale atto, si agita avanti il Tribu-
nale la questione della decadenza dello

Società, i rappresentanti della medesima, hanno esternato il desiderio di venire col Governo a nuovi accordi.

Dopo ripetute conferenze in cui furono scambiate diverse proposte, si riuscì a combinare uno schema di convenzione che venne presto tradotto in atto formale sotto la data del 9 corrente.

Tale atto, conservato in massima la designazione delle linee che a termini della convenzione del 1862, costituiva devono la rete ferroviaria di Sardegna, si stabiliscono per l'esecuzione dei relativi lavori due distinti periodi (Art. 1.º e 3.º) con clausole speciali (Art. 7.º e 8.º) che valgono ad impedire che sia conclusa la via o migliori combinazioni ed all'erezione di opere per il compimento della rete in un periodo più ristretto di quello convenuto coll'attuale Società.

Ed ottenere che i lavori interrotti vengano il più presto possibile ripigliati, fu convenuto (Art. 4.º) l'immediato impiego a cura del Governo, del fondo proveniente dai tre milioni in titoli valor nominale depositati dalla Società a garanzia dell'impresa e vennero stipulate (Art. 5.º e 11.º) esplicite cautele per assicurare il meglio che si potesse gli interessi dell'Amministrazione.

e del pubblico in ogni evento.

Un altro importante patto quello
si è che si contiene nell'Art. 9^o in
cui la Compagnia si obbliga di retroce-
dere al Governo i duecento mila ettari
di terreno che le furono accordati colla
convenzione del 1868, ed il Governo da
parte sua si obbliga di portare an-
che dodicimila la garanzia chilometrica
consentita in lire novemila di prodo-
tto colla citata convenzione. A
questa stipulazione che venne in modo
approvato richiesta dalla Compagnia si
è il Governo prestato assenso riconoscendo
che con qualunque altra combinazione
dopo tanta mala riuscita che per diverse
cause si ebbe la speculazione nei terreni
adempibili, non sarebbe stata valso a
evitare il pericolo di saccheggio
in cui trovavasi la Società.

Coll'accezioni del progetto del
quale si discorre, resterebbero trascurate
(Art. 10^o) le questioni invertebrate l'Am-
ministrazione dello Stato e la Società in
dipendenza della convenzione del 1868. Di
tali questioni è ben difficile prevedere
il finale risultato, dipendendo questo dal
l'apprezzamento che faranno i tribunali
non solo del fatto d'essere non prima del
1868 condotta a termine le pratiche per la
consegna dei terreni sul di cui si aveva accordato
la Compagnia diritto a contare se non tutto,

Pezomachus sp. nov. - *Presumptus*. H. 193.
alla camera - sul muro di sic. - *Laurin* (publ. in *Cassella*)

Progetto di Legge

Articolo unico

È approvata la convenzione conclusa nel 9. Marzo 1868 tra l'Amministrazione dello Stato e la Società concessionaria delle Ferrovie Sarde a modificazione dell'antecedente contratto 14 Luglio 1862, approvato colla legge 4 Gennaio 1863 N. 1115, ed a transazione delle questioni tutte in dipendenza del medesimo insorte tra l'Amministrazione e la Società predetta.

Convenzione

tra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, e di
Agricoltura, Industria e Commercio del Regno d'Italia e
la Società concessionaria delle Ferrovie Sarde.

Illo scopo di transigere sulle questioni
insorte tra l'Amministrazione dello Stato e la
Società concessionaria delle ferrovie Sarde in dipen-
denza della convenzione del Luglio 1862, approvata
colle legge del 4 Gennaio 1863, n. 1105 e di pervenire
a quell'impresa un più soddisfacente indiriz-
zamento fra i rappresentanti delle parti inter-
sate tenute alcune conferenze nelle quali furono
discussi e concordati i mezzi più adatti per
raggiungere l'intento.

Volendo ora far constare in modo formale
dei presi accordi:

I Segnari Conte Francesco Canelli Ministro
dei Lavori Pubblici, Conte Peglielmo Cambray-
Digny Ministro delle Finanze e Comendatore
Emilio Broglio Ministro dell'Istruzione Pubblica
reggente il Dicastero d'Agricoltura, Industria e
Commercio rappresentanti l'Amministrazione
dello Stato.

Ed i Signi Enrico Reverdale Grenfell, Membro del
Parlamento Inglese, Avvocato Giuseppe Sanna-Sanna
ed Avvocato Matteo Montecchi Delegati al Parlamento

3

Italiano quali rappresentanti la Società delle
Ferrovie Sarde, come da potersi avvertire dal
Consiglio d'Amministrazione della Società mede-
sima con deliberazione presa in seduta del 5^o
corrente Marzo, hanno a reciproca accettazione
e stipulazione consentito e convenuto quanto
segue in modificazione parziale delle stipulazioni
e disposizioni contenute nella citata convenzione
del 14 Luglio 1862 e relativo capitolato.

Art. 1^o

Le linee componenti la rete delle Ferrovie
Sarde enumerate nell'Art. 1^o della Convenzione
14 Luglio 1862 saranno costruite in due distinti
periodi. Nel primo periodo d'immediata attua-
zione, si comprendono le linee Cagliari - Decimoma-
nna - Oristano (Chil. 95) Decimomanna - Iglesias
(Chil. 37) e Sassari - Portoferrero (Chil. 20).

Nel secondo comprendonsi le linee:

- 1^o Da Sassari alla stazione vicina Ozieri (Chil. 46)
- 2^o Da Ozieri a Cerranova (Chil. 69)
- 3^o Da Ozieri a Oristano (Chil. 121)

Art. 2^o

Termini per dare compimento ed aprire all'eser-
cizio le linee comprese nel primo periodo suddetto
di cui la Società assume l'obbligo della costru-
zione immediata sono invariabilmente stabiliti
come infra:

Al 31 Marzo 1869 le sezioni a) Da Cagliari

a Decimomannu della linea Cagliari-Ostia,
b) Da Decimomannu a Seligua della disamazione
di Iglesias.

Al 30 Giugno 1869 c) la sezione di Seligua
ad Iglesias; d) da Decimomannu a Santuri.

Al 31 Dicembre 1869 e) la linea da Sassari
a Portofino; f) la sezione da Santuri ad Ostia.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta
conformità ai progetti approvati, ovvero quelle
modificazioni che sulla proposta della Società
il Governo crederà di autorizzare.

Art. 3°
Le linee comprese nel secondo periodo
saranno successivamente costruite tratto per
tratto nell'ordine che verrà stabilito dal Governo
tutto che il prodotto netto dell'esercizio delle linee
di cui all'articolo precedente giungerà a lire
dodicimila per chilometro di ferrovia.

Art. 4°
I lavori per l'esecuzione delle linee a
compiersi nel primo periodo, saranno intrapresi
immediatamente e per dar tempo alla Società
di riunire i fondi necessari per il regolare
andirivolo della sua impresa, il Governo vi provvede
verrà d'ufficio sotto la sua immediata direzione
e sorveglianza a maggiori spese della Società
medesima, prelevando le somme occorrenti dalla
alienazione della caduta di lire centocinquanta mila

23

che si trova attualmente in deposito nelle
casse dello Stato a senso del disposto dall'Art.
10 della convenzione 14 Luglio 1862.

Art. 5.
L'ammontare della garanzia chilometrica
che dovrà essere pagata dal Governo per le linee
aperte all'esercizio, sarà ritenuta una somma
corrispondente a lire mille per chilometro e
impiegata annualmente nell'acquisto di rendite
pubbliche da depositarsi nelle casse dello Stato a
titolo di deposito definitivo per l'ammontare
di lire cinquecento mila (valor nominale).

Sino a che non sia raggiunto questo fondo
non saranno conseguenti alla Società le cedole
per gli interessi semestrali; ma il prodotto
di questi verrà impiegato nell'acquisto di titoli
in aumento all'ammontare annuo della
ritenuta sulla garanzia chilometrica.

Art. 6.
Il Governo assume l'impegno di prendere
a nuovo esame le proposte che gli verranno
presentate dalla Società per riconoscere se,
e fino a qual punto il limite delle curve
e delle pendenze fissato nel capitolato si riferisce
alla citata convenzione e per venir modificato
nel caso di diminuire la relativa spesa di
costruzione delle linee eumerate all'Art. 2.
senza nuocere alla sicurezza ed alla regolarità

dell'esercizio.

Art. 4°

Che prima di verificarsi il caso previsto dall'Art. 3°, stenni il Governo di far procedere alla costruzione di tutte le linee enumerate in esso articolo, o di parte di esse, sarà il Governo in diritto di richiedere la Società a disporre per lo esequimento, e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico. Entro il termine di quattro mesi dalla data del formale invito, la Società dovrà fare una esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà dopo sei mesi di tempo per mano allo esequimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimata le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunciato nell'invito fatto alla Società. Mancando a questi termini, la Società incorrerà nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla legge vigente sui lavori pubblici.

Art. 5°

Se poi la Società non si presta all'invito, s'intenderà di pien diritto che essa rinuncia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo od alla persona o Società che verrà dal medesimo designata, le linee in perfetto stato di

esercizio con tutti i mobili e le provviste neces-
sarie per un buono e regolare servizio, indennità
e compensi stabiliti per i casi di riscatto del-
l'Art. 284 della vigente legge sui lavori pub-
blici, e salvo l'obbligo alla Società di supplire
a quelle deficienze di cui d'accordo, a giudizio
d'arbitri, verrà determinato la misura ed il
valore.

Se il Governo richiede la capione prima
che sia decorso un quinquennio dall'apertura
della ferrovia all'esercizio, il consenso verrà
regolato sulla base di una media d'conto
dei prodotti netti trimestrali dei tre dei cinque
trimestri immediatamente precedenti la ri-
chiesta del Governo.

Per fissare il prodotto netto verrà tenuto
calcolo della garanzia chilometrica concessa dal
Governo.

In tutti i casi la Compagnia a condizioni
eguali a quelle proposte da altre Compagnie
od offerenti per le linee di cui sopra, avrà
il diritto di preferenza.

Le "Art. 9:
Si procederà immediatamente al compi-
mento degli atti per immettere la Compagnia
della ferrovia Garde nel possesso dei decantati
stati di terreni assegnabili alla Compagnia
medesima assegnati coll'Art. 8.° della citata

convezione.

Compiuti detti atti la Compagnia si obbliga a firmare una formale restituzione dei terreni suddetti al Governo, il quale in compenso della medesima acconsente che il prodotto netto di lire novemila quarantotto coll'Art. 4^a della Convenzione 14 Luglio 1862 sia portato a lire dodicimila novemmi e mezzo di strada in esercizio, ferme le altre stipulazioni nell'articolo stesso contenute.

« Art. 10. »

Approvata la presente Convenzione, restano definitivamente transattate tutte vertenti tra l'Amministrazione dello Stato e la Società delle ferrovie Sarde. Dipendentemente dalla citata Convenzione 14 Luglio 1862. La Società rinuncia espressamente ad ogni diritto di rimborso o di compenso e a qualunque pretesa d'indennità per tasse pagate, spese sostenute o danni sopportati in dipendenza degli atti compiuti e a compiersi per lo scorporo, consegna, possesso e trasporto dei terreni adempribili.

Il Governo fa pari rinuncia per riguardo alle tasse ed importi non pagate ed afferenti alla parte dei terreni adempribili di cui la Compagnia non ebbe finora il possesso di fatto.

P. 2

Art. 11°

Quando si verificasse il caso che
trovato nel pagamento dei lavori la somma
ricavata dal deposito di cauzione non
risca alla Società di aver disponibili i
capitali necessari per ultimare nei termini
indicati all'Art. 1° le linee o sezioni
nel medesimo designate a compiersi nel
primo stadio, o debba in conseguenza
la Società mancare ai patti colla presente
stipulati, s'intenderà incorso la Società
di pieno diritto e senza costituzione in mora
nella decadenza della concessione in modo
~~assoluto ed irrevocabile~~, e si procederà agli
atti prescritti dalla vigente legge, salvi i casi
di forza maggiore.

Le dichiarazioni e riserve espresse
nel precedente Art. 10, si estendono anche
al caso contemplato nel presente articolo.

Art. 12°

I patti e le stipulazioni contenute nella
concessione e capitolato numero del 14 Luglio
1861, restano validi e saranno obbligatori
per entrambe le parti in quanto non siano
stati col presente atto modificati o
annullati.

Art. 13°

La presente concessione non sarà

3

B.

10
sia definitiva, né valida se non dopo
approvata a termini di legge.

Le quali cose tutte si accettano tali
quali che promettono di mantenerle e di
operarle senza eccezione e si sottoscrivono.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice - ori-
ginale a Parigi oggi giovedì 18 de-
cembre 1840

Il G. Crastelli Ministro dei Lavori Pubblici
" J. G. Cambay, Vigore Ministro della Marina
" G. Broglie, Ministro del Tesoro Pubb. rappresent. in
" H. W. Goussell
" Giuseppe Lamarmora
" Matteo Montecchi

Il Direttore Capo di Divisione
P. Matteo Cobacchi

189^A

SESSIONE 1867
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

*Bertolami, Guttierrez, Peruzzi, Imrie, Ficiacchi, Serpi,
Protap, Bertolucci, Donati*

sul progetto di legge
presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 1° aprile 1868

Nuova convenzione conclusa tra l'Amministrazione dello
Stato e la Società concessionaria delle Ferrovie Sardo.

Tornata del 7 luglio 1868

7.

SIGNORI! — La legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, avrebbe dovuto procacciare all'isola di Sardegna due vantaggi tali da migliorarne grandissimamente, se realizzati, le condizioni: quello di agevolare le comunicazioni dall'uno all'altro capo dell'isola con una rete ferroviaria di circa 400 chilometri; l'altro di definire la vecchia questione degli ademprivi, dando alla perfetta e libera proprietà la cura di trarre il maggior possibile prodotto dal ferace suolo di oltre 400,000 ettari rimasti sinora poco meno che improduttivi per essere soggetti a servitù di pascolo, di legnatico e simili.

Era intendimento del legislatore che, rilasciando la metà delle dette terre ademprivi all'attività dei privati possessori, 200,000 ettari fossero vivificati dai capitali di una società, la quale, essendo chiamata a costruire una rete ferroviaria, avrebbe il massimo interesse a migliorare ed estendere la coltura delle terre, ed a far tutto ciò che avesse virtù di dare incremento alla popolazione ed all'attività delle industrie e dei commerci.

Senonchè, quanto furono lieti i pronostici che per siffatte ingegnose combinazioni salutarono la nascita di questa impresa, altrettanto dolorose sono le vicende attraverso le quali la compagnia reale delle strade ferrate della Sardegna ha condotto una vita stentata di cinque anni e mezzo con effetti così meschini per le popolazioni, cui erano promessi larghi e molteplici vantaggi, da non aver veduto posto in coltura neppure un solo dei 200,000 ettari di terreni ceduti alla società, nè attivato, o prossimo ad esserlo, neppure un chilometro di strada ferrata.

Fi
rebbe avuto.

19 5,
4,

1,

Delle 50,000 azioni emesse, sole 40,000 trovarono acquirenti; il minor numero soltanto dei versamenti venne eseguito dagli azionisti, i quali si mostrarono disposti a subire la perenzione dei titoli, piuttostochè piegarsi ai nuovi disborso cui eransi impegnati; ed il tentativo di emettere 60,000 azioni nominali ^{1 di} a preferenza, di lire 250 l'una, autorizzato col regio decreto dei 26 giugno 1865, non ebbe esito fortunato. Una discreta quantità di materiali portati nell'isola, ed una porzione di movimenti di terra, di opere d'arte ed anche di linea parzialmente o totalmente armata, ma di gran lunga insufficienti a far ravvisare vicina l'attivazione di un sol tronco di strada ferrata; e la consegna di soli 18,000 dei 200,000 ettari dei terreni concessi alla società, sebbene ^{1 di} le operazioni di scorporo ordinate dalla legge siano compiute: ecco i meschini effetti dei promettenti provvedimenti dal Parlamento e dal Governo adottati nel 1863 con l'intento di recare grandi benefici alle popolazioni della Sardegna, accolti da queste con segni manifesti di aggrazimento. ^{1 di} Di chi è la colpa? Quali esser possono, nelle condizioni presenti di questa impresa, i provvedimenti più convenienti?

^{1 di} Siccome avviene quasi sempre negli affari, i quali nel loro svolgimento non corrispondano alle speranze concepite in principio, la prima di queste indagini formò argomento di lunghe discussioni, d'interminabili carteggi; ed al quesito fu cercata ^{1 di} una soluzione con due progetti di legge e con due elaborate relazioni ^{1 di} le quali nell'una e nell'altro ramo del Parlamento concludevano con proposizioni fra loro discordi.

^{1 di} Una rapida istoria delle vicende della concessione delle strade ferrate e dei terreni adempribili della Sardegna, varrà ad illuminare la Camera intorno alle ragioni del progetto di legge del quale ci fu commesso lo studio, ed ai motivi delle deliberazioni che intorno al medesimo sembrano alla Commissione le più convenienti.

1;
Stipulata nel 14 luglio 1862, discussa nella Camera dei deputati nel 12 dell'agosto successivo, la convenzione per la concessione delle strade ferrate della Sardegna non potè essere approvata con legge, se non che nel 4 gennaio del seguente anno 1863, cioè sei mesi dopo, quando erano assai peggiorate le condizioni del credito, e quando la stagione adattata in Sardegna per i lavori di campagna era già abbastanza inoltrata da potersi considerare consumata la metà della sua durata utilizzabile.

Queste circostanze, come produssero un ritardo nell'incominciamento dei lavori di costruzione delle strade, così impedirono lo immediato iniziamento delle operazioni di scorporo, le quali non ebbero principio che in aprile del 1864; e ciò per la necessità dell'ordinamento del personale, per le vertenze insorte a proposito della retribuzione del personale stesso, posto dall'articolo 8 della legge a carico della società, per la morte di vari impiegati e per altri motivi concordati fra il Governo e la società.

Nei mesi di novembre e dicembre 1864 e nel gennaio del 1865, vennero eseguite parecchie estrazioni di lotti in conformità della legge del 4 gennaio 1863, con intervento del rappresentante della società; ma nel febbraio di quell'anno avendo incominciato la società a rifiutare questo intervento, le estrazioni cessarono, e non vennero riassunte se non in novembre del 1866, quando, dopo inutili negoziati, fu provveduto in contumacia della società a queste operazioni prescritte dalla legge per recare ad esecuzione lo scorporo e l'assegnazione dei 200,000 ettari di terreno.

12
Ed appunto nel 15 febbraio 1865, in coincidenza col primo rifiuto della società di farsi rappresentare nelle operazioni relative allo scorporo dei terreni ad essa ceduti, veniva dal Governo introdotto in Parlamento un progetto di legge per essere autorizzato a restituire alla società stessa « la cauzione delle 150,000 lire di rendita, in rate non minori di lire 50,000, sempre quando, ivi detto, la società faccia constare di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti sul luogo, per il doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi. »

4

Il motivo assegnato a questo progetto dal Ministero
+ il seguente che, per la non avvenuta promulga-
zione della legge soppressiva degli ademprivi pro-
messa nell'articolo 9 della legge del 4 gennaio 1863,
la società ~~non~~ aveva potuto esser immessa ~~che~~ nel
possesso di una meschinissima estensione di terreni;
e che, non avendo essa potuto dar opera energica ai la-
vori per poter aprire un tratto di strada, non aveva po-
tuto neanche domandare ed ottenere la parziale restitui-
zione ~~di una parte~~ della somma di 8 milioni depositata
a titolo di garanzia, cioè della metà che avrebbe po-
tuto conseguire quando avesse aperti all'esercizio 150
chilometri di strada.

Questa proposta accolta favorevolmente in genere
dalla Commissione che, per l'organo dell'onorevole
Mancini, referiva intorno ad essa fu con parecchie mo-
dificazioni approvata dalla Camera dei deputati; ma
recata innanzi al Senato, la Commissione incaricata
di esaminarla con relazione dell'onorevole Capriolo
ne proponeva il rigetto; e la discussione iniziata nel-
l'11 maggio 1865, non potè esser condotta a compi-
mento perchè appunto allora fu chiusa la Sessione del
Parlamento.

Dappoichè gli argomenti accennati nelle relazioni
intorno al ricordato progetto di legge confutati nella
relazione senatoria furono e sono quelli che sostan-
zialmente ha sempre nel seguito riprodotti la società
per opporsi alle richieste del Governo tanto in ordine
alla esecuzione dei lavori ferroviarii quanto rispetto
alla sua partecipazione alle operazioni di scorporo ed
alla consegna dei terreni, pare conveniente il fare in-
torno ad essi alcune avvertenze.

La invocata legge del 4 gennaio 1863, dopo aver
prescritti i modi di esecuzione delle operazioni di
scorporo dei terreni ademprivi, nell'articolo 9 dispone
quanto appresso:

« Con legge soppressiva degli ademprivi, si provve-
derà ai diritti dei comuni e dei ~~comuni~~ ed altri
utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti ter-
reni ademprivi in quelle proporzioni e con quelle pre-
scrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa
legge. »

Dal che emerge come soltanto dopo la esecuzione
delle operazioni di scorporo, bastevolmente prescritta
dalla legge del 4 gennaio 1863, avrebbe potuto aver ef-
ficacia la promessa legge soppressiva degli ademprivi;
la quale, promulgata nel 23 aprile 1865, non può es-
sere stata nè fu cagione del ritardo delle operazioni
di scorporo.

5

— della

E di fatto gli studi ~~che la~~ Commissione ~~ha fatti~~ attorno ai voluminosi documenti relativi alle questioni promosse dai comuni interessati contro le operazioni di scorporo, l'hanno fatta persuasa ch'esse vertono intorno alle pretese di assoluta proprietà dei terreni qualificati ademprivili e che non avrebbe quindi sulla soluzione delle medesime potuto esercitare veruna influenza la legge del 23 aprile 1865, applicabile soltanto dopo compiuto lo scorporo, e quando si dovesse procedere alla cessione ai comuni, ai consorziali e ad altri utenti, come si esprime il citato articolo 9 della legge 4 gennaio 1863, dei rimanenti terreni ademprivili.

HH +

Vuf Tg

E se per i 18,000 ettari circa di terreni consegnati alla società finchè essa soddisface al suo impegno di partecipare alle operazioni di scorporo, essa ebbe a sostenere delle liti, ciò non avvenne già perchè, per il difetto della legge soppressiva degli ademprivi, questi terreni non le fossero stati ceduti in libera proprietà, conforme è disposto nell'articolo 2 della legge del 4 gennaio 1863; ma sì perchè intorno ad essi erano sorte talune di quelle controversie le quali, previste dalla Commissione senatoria nel 1862, provocarono una lettera de' 5 dicembre 1862 per la quale i concessionari si obbligarono a non molestare il Governo per qualunque controversia potesse sorgere fra la compagnia e qualche individuo o comune della Sardegna in conseguenza degli articoli dall' 1 al 7 inclusive della legge ricordata.

di quella...

Nè tampoco in febbraio 1865 sarebbe stato possibile alla società il ritiro della metà della cauzione allegata nella convenzione de' 14 luglio 1862 all'attivazione dei 150 chilometri di strada ferrata; dappoichè soli 55 chilometri avrebbero dovuto, per l'articolo 2 di detta convenzione, essere attivati il 1° di quel mese; nè il ritardo di sei mesi frapposto alla promulgazione della legge e le condizioni finanziarie della società forniscono argomenti per presumere che i termini potessero essere abbreviati nel fatto.

fi

6

Frattanto le operazioni di scorporo si avvicinavano al loro compimento; ma le condizioni della società andavano deteriorando; tantochè nel 3 febbraio 1866 essendole stata offerta la consegna di una ingente estensione di terreni, essa replicava non poter assentire finchè non fosse approvata la nuova convenzione che fu poi stipulata nel 12 di quel mese e presentata alla Camera nel successivo di 20 perchè « la consegna dei terreni implica per necessità una forte spesa d'amministrazione che la società non è assolutamente in istato di sopportare. »

E difatti, nel raccomandare questa nuova convenzione alla Camera, il Ministero così si esprimeva: « La società, eccitata dal Ministero a proseguire la impresa, ebbe senza esitazione a dichiarare ed a fornire la dettagliata ed incontrastabile dimostrazione al Governo, ch'era ridotta al punto di doverla affatto abbandonare se per parte dello Stato non le si accordavano alcune facilitazioni che, senza ledere la sostanza della già stipulata convenzione, valessero a rialzare il credito della finanza sociale e ad accordarle una qualche tregua per il compiuto adempimento degli assunti impegni. »

— Del pari che la quale

Come quella che è argomento della presente relazione, la convenzione dei 12 febbraio 1866 limitava le obbligazioni immediate della società all'attivazione delle linee Cagliari-Oristano, Decimomannu-Iglesias, Sassari-Porto-torres, e consentiva la restituzione della cauzione repartendola in rate proporzionate alla metà del valore reale dei lavori effettivamente eseguiti. E facendo assegnamento sull'utile che la società avrebbe potuto ritrarre dai terreni cedutigli per la legge del 1863, prevedeva il Ministero che la società avrebbe potuto ritrarre da ciascuno dei 200,000 ettari il tenuissimo beneficio di cinque lire; tantochè per il secondo anno era presagito il prodotto di un milione, il quale, repartito sui 150 chilometri in esercizio, darebbe per chilometro un utile di lire 6666, il quale, unito alle garantite 9000 lire, avrebbe costituito una rendita chilometrica di lire 15,666, superiore all'utile di lire 15,000 a cui, per quella convenzione, avrebbe dovuto pervenire la rendita chilometrica, perchè la società fosse obbligata a condurre a compimento la concessale rete.

— ; e questo,

La Commissione incaricata di prendere in esame questo progetto, non poté riferire innanzi che la Camera cessasse le sue sedute per gli avvenimenti poco dopo sopravvenuti; e frattanto, condotte a compimento le operazioni di scorporo dei terreni senza che la società si fosse indotta ad accettare le offertale consegna, e persistendo nella sospensione dei lavori, con lettera del 2 gennaio 1867, veniva fatta dal Ministero *alla società* la intimazione di riattivare i lavori entro un mese sotto pena di decadenza; al che nel 14 di quel mese stesso la società replicava protestando *perchè* il Governo *si fosse trovato in mora all' adempimento dell'obbligo di dare alla società 200,000 ettari di terreni liberi da vincoli adempirivi*.

E procedendo prima in via amministrativa e quindi innanzi ai tribunali ove trovasi tuttora pendente il relativo processo, il Ministero persisteva nelle sue intimazioni e minacce, e la società nelle sue proteste e nelle domande d'indennità per la ritardata consegna e per la non libertà dei terreni; e veniva chiesta dal primo la decadenza della società, e da questa la risoluzione della convenzione del 14 luglio 1862 e la riconsegna dei lavori mediante il rimborso delle spese ed una indennità.

In queste condizioni veniva stipulata la convenzione del 9 marzo 1868, della quale la vostra Commissione ha intrapreso l'esame considerandola e come soluzione delle insorte questioni e come misura intesa a procacciare la esecuzione delle strade ferrate in Sardegna.

le

vili.
Fi

L'esposizione delle vicende di questa impresa sembra bastevole a chiarire i motivi per i quali la Commissione non reputerebbe conveniente il consentire i patti stipulati nella recente convenzione per il solo fine di rimuovere il pericolo delle questioni sollevate dalla società.

La negligenza e la inattitudine economica della società nell'adempiere gli obblighi ch'essa aveva rispetto alle operazioni di scorporo; la nessuna influenza che su queste poteva esercitare la legge soppressiva degli ademprimenti, promulgata il 23 aprile 1865; l'essere le questioni insorte fra la società ed i comuni ed altri utenti del numero di quelle contemplate nella rinunzia dei concessionari del 5 dicembre 1862; i reiterati rifiuti della società a ricevere la consegna dei terreni offertile in libera proprietà; la nessuna definizione di termini a questa consegna nella primitiva convenzione, sembrano, con parecchi altri, motivi bastevoli a non ~~preparare~~ il risulamento delle liti pendenti fra la società ed il Governo.

Procedendo quindi ad esaminare la convenzione dal punto di vista del sollecito compimento delle opere iniziate per procurare all'isola di Sardegna il beneficio delle strade ferrate, la Commissione ha dovuto considerare, innanzitutto, le condizioni presenti di queste opere.

Interrogato l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, le è risultato che dal 1863 al 1865 la società eseguì espropriazioni, lavori e provviste per oltre sei milioni e mezzo per l'esecuzione delle linee:

Cagliari-Oristano di	Chil. 93
Decimomannu-Iglesias	» 37
Sassari-Portotorres	» 20
Totale	Chil. 150

A compiere ed attivare i quali, secondo i calcoli del Ministero, occorrerebbero tuttora circa sei milioni di lire. Nessun incominciamento d'esecuzione ebbero sinora le rimanenti linee:

Sassari-Ozieri	Chil. 46
Ozieri-Terranuova	» 69
Ozieri-Oristano	» 121
Totale	Chil. 236

Il partito che per ora più naturalmente si presenta alla mente di chi si faccia a ricercar il miglior modo di proseguire i lavori, quello si è di procedere alla dichiarazione della decadenza della società e di ricercare per via d'incanto chi le subingreda negli obblighi che essa fu inabile a soddisfare, secondo è disposto nella legge dei lavori pubblici.

Senonchè alla maggioranza della Commissione parve che le condizioni dell'impresa, quelle attuali delle opere che si tratterebbe di esporre all'incanto, e quelle generali del credito, non sieno tali da assicurare che il risultamento dell'incanto avesse molta probabilità di essere conforme all'interesse del Governo ed ai desiderii di chi brama l'avviamento delle strade ferrate in Sardegna.

Rispetto alle condizioni dell'impresa, astrazione fatta della gravità del fatto della non riuscita di chi primo l'assunse, conviene avere presente come questa fosse basata sopra una garanzia di rendita chilometrica relativamente non larga, siccome quella che, in ragione del 6 per cento, corrisponderebbe ad una spesa di lire 150,000 a chilometro; ed in ragione del 7 a sole lire 128,000; somme tanto l'una che l'altra abbastanza inferiore a quelle che generalmente sono occorse per opere di questo genere. La qual garanzia intanto fu ravvisata bastevole a dar vita all'impresa, inquantochè molto assegnamento veniva fatto sull'utile ricavabile dall'altra parte dell'operazione combinata dalla società, relativa ai 200,000 ettari di terreni; di quali, quando credevasi da un ministro farne stima bassissima, veniva ragguagliati un utile tale da corrispondere ad un aumento di quasi 7000 lire a chilometro.

✓
b. potersi ritrarre

Nè forse si sarebbe andati lungi dal vero in questi rosei presagi, se l'impresa fosse stata assunta da chi disponesse di ingenti capitali, bastevoli così all'attivazione delle strade ferrate come all'iniziamento di ben intese colture in estesi e fertili terreni per modo che i prodotti di questi si avvantaggiassero del beneficio delle strade ferrate, alle quali avrebbero procacciato una nuova e ricca clientela.

Ma, se insufficiente fu l'azione della società rispetto alle strade ferrate, fu nulla rispetto ai terreni; e là dove per le prime gl'interessati sembrano conservare un resto di speranza e di attività, sfiduciati si mostrano per ciò che concerne la speculazione ideata attorno ai terreni dei quali, come prima desideravano la consegna in larga misura, ora invocano come un beneficio lo abbandonano.

Nè invero può essere disconosciuta la influenza nociva che sul credito dell'impresa possono aver esercitato le lungaggini e le liti, comunque non attribuibili a colpa del Governo; imperocchè è nell'indole di chi attende a siffatte imprese l'essere insofferente di quegli indugi impreveduti per i quali viene ritardato il conseguimento degli utili sperati dal che deriva la difficoltà di chi, nelle condizioni della legge del 4 gennaio 1863, assumesse la concessione dopo che fosse dichiarata la decadenza dell'attuale società.

9. novembre

12
E se, andati per avventura deserti gl'incanti, si dovesse divenire all'applicazione dell'ultima parte dello articolo 254 della legge dei lavori pubblici, per la quale il Governo dovrebbe corrispondere ai concessionari un corrispettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, sarebbe egli probabile che ad ugual prezzo trovasse da cederle ad altri, sinchè si trattasse, come attualmente, di opere sparse su un territorio abbastanza esteso e poco agevolmente sorvegliabile, incomplete e giornalmente soggette a degradazione? Non sarebbe egli invece assai preferibile, quand'anche, fallite le risorgenti speranze, si dovesse nel seguito divenire alla misura testè contemplata, il divenirle quando le opere fossero condotte a tale da essere non più parziali, disseminate, imperfette, ma costituite una o più linee di strade ferrate attivate o suscettibili ~~di~~ esserlo agevolmente?

13
V
X di

Considerate le presenti condizioni delle finanze, le quali non consentirebbero che lo Stato imprendesse a condurre i lavori che aveva affidati alla compagnia reale delle strade ferrate della Sardegna, la maggioranza della vostra Commissione ha stimato che in genere il partito proposto dal Ministero sia meritevole di essere sperimentato.

14
Non vi ha dubbio che tre gravi obiezioni possono a questo esser fatte: l'aumento di aggravio, che rispetto alla garanzia chilometrica verrebbe per esso addossato alla finanza dello Stato; la limitazione a soli 150 chilometri dell'obbligo certo che era stato imposto per la intera rete della Sardegna; e la immutata cauzione della società.

Va

Il ragguaglio fatto di sopra fra la rendita netta di 9000 lire a chilometro e la spesa generalmente incontrate per l'effettuazione di un chilometro di strada ferrata, e la valutazione che era stata data alla rendita presunta dei terreni cui la società rinunzierebbe, rendono inutile ogni altra argomentazione per dimostrare che, quando vogliasi dar vita ad una impresa di questo genere, non può venire rifiutata la proposta garanzia corrispondente in ragione del 6 per cento alla spesa di lire 200,000 a chilometro, ed in ragione del 7 per cento a quella di lire 170,000.

Linee

Dolorosissima invero è la limitazione delle porzioni della rete ferroviaria della Sardegna che si acquisterebbe la immediata certezza di vedere fra non molto tempo compiute ed attivate; ma quando si consideri che soltanto sulle ~~linee~~ contemplate nei progetti ministeriali del 25 febbraio 1866 e del 1° aprile 1868 vennero iniziati lavori e provviste; quando le condizioni della società sono tali da far rimanere dubbio che anche il solo capitale necessario a compirli potrà essere da lei raccolto malgrado l'interesse che ha di non perdere quello già erogato; quando anzi per aiutarla si è costretti a restituire le cauzioni; e quando si abbia il convincimento che questa sia pur sempre la via per la quale più probabile divenir possa la prossima attivazione di una qualche strada ferrata in Sardegna, il rifiutare il partito perchè procaccia soltanto una parte dei vantaggi dapprima sperati, non parrebbe atto raccomandabile.

Le Parti

E d'altra parte, se l'attivazione di 150 chilometri di strade contemplate nel progetto ministeriale riuscirà di più diretto e largo vantaggio alle regioni attraversate dalle medesime, non sarà priva di qualche vantaggio anche al rimanente della Sardegna; e nessuno vorrà negare che il fatto della parziale attivazione della rete ferroviaria di quell'isola, farà ravvisare più necessario e più urgente il compirla di quello che oggi sembrar possa il cominciarla; e più facilmente invoglierà gli speculatori a proporre all'uopo l'accettabili.

Rispetto infine alla cauzione, che avvertenze parve alla Commissione di dover fare intorno al progetto di restituirla.

modi

✓ te

6+

+1 solo perché fossero riaperti
6 re

Innanzitutto parve alla Commissione che il restituirla, ~~perché la società riassumesse~~ gli interrotti lavori con i denari soltanto che ne ricaverebbe non rispondesse allo scopo della proposta convenzione. Avendo, come già fu detto, avuto dall'onorevole signor ministro l'assicurazione che circa sei milioni basterebbero ad attivare una sezione, quella ritenuta la massima convenienza di conseguire linee attivate, anziché opere disseminate, la Commissione propone che la cauzione venga restituita come fu deliberato dalla Camera nel 22 marzo 1866, in tre rate, ciascuna di lire 60,000 di rendita, purché, con atti autentici e vidimati da commissari governativi o con altri mezzi di sicuro accertamento da prescriversi dal Ministero dei lavori pubblici, venga prima riconosciuto avere già la società speso il triplo del valore effettivo di ciascuna rata da restituirsì in espropriazione di terreni per la costruzione della ferrovia in lavori eseguiti, o i materiali importati ed esistenti nell'isola.

9 senz'altro garanzia della loro produzione, e poco più che tale. E lo Capitani ad Oritano, e T solo grande i. di un tratto. L'ipotesi proposta disponga di un altro milione e mezzo spendibile dopo che il Capital è cavabile dall'altra opera della rendita. Contro l'interesse la Cauzione sia stata spesa, I

F Inoltre alle Commissioni parrebbe che il ~~seguire i lavori pagabili al del Governo per conto della società~~ in lavori di ipoteca dovessero pagarsi col denaro ricavabile dalla Cauzione, esposto ai rischi di gestione intorno alla responsabilità della buona esecuzione delle opere condotte in parte dal Governo, in parte dalla società, e venissero quindi lasciati a questa la esecuzione dei lavori, riservando al Governo le debite verificazioni avanti il pagamento e l'importare.

15

La ~~seconda~~ avvertenza concerne la eventualità della decadenza per la quale, se tacesse la legge, come tacerebbe il progetto ministeriale e come tacevano i precedenti del 1865 e del 1866, potrebbe per avventura cader dubbio intorno al diritto d'appropriarsi questa cauzione, sebbene convertita in opere e provviste, che competerebbe al Governo: laonde si proporrebbe di dichiarare che sino a concorrenza del valore di cento e cinquanta mila lire di rendita ^I debba ^I questa cedere al Governo stesso in ordine all'articolo 251 della legge sulle opere pubbliche, senz'essere compresi nelle operazioni contemplate dagli articoli successivi di quella legge.

*I nominale
8, cioè di tre milioni di lire
affettate,
Il no Xe
] e*

Poche ~~altre~~ ~~soventi~~ ~~bertocce~~ ~~aspirare~~ i motivi
della ~~altre~~ ~~modificazioni~~ che la Commissione stessa
deve proporre ~~sugli articoli 2, 3~~, della Convenzione
del 9 Marzo 1868.

Un numero considerevole di Petizioni ~~giunte~~
invece vennero dalla Presidenza della Camera e in capo alla
Commissione la quale ha fatto argomento di accusa
tirocin. Per igual le è risultato che, mentre nella
maggiore parte ~~dei~~ ~~petizioni~~ di quelle provenienti
dalla Provincia di Lugano viene attivamente perseguita
la causa mandata l'apposizione della Convenzione,
da alcune Comuni di quella Provincia ~~ed~~ ~~la~~ ~~petizione~~
in tutte le Petizioni della Provincia di Saffori è
questa fatta avversata, ed è stata la convenzione par-
zialmente della Legge di 1. Gennaio 1867.

La Convenzione ~~di~~ ~~non~~ ~~ha~~ ~~potuto~~ ~~giungere~~ ~~il~~ ~~stato~~
~~aprire~~ ~~il~~ ~~progetto~~ ~~consequente~~ ~~di~~ ~~una~~
porzione del Benefizio grande. ~~Indimenticata~~ la sua
proibita di conseguirlo tutto; la circostanza della
spesa già fatta molto in vano; L'aver delle Bruc-
mendicanti appena in fatti quelli delle settanta
val, e l'aperta maggior rendita presentata per quella
talione; ~~non~~ ~~si~~ ~~potrebbe~~ ~~veramente~~ ~~veramente~~ ~~comparso~~ ~~della~~
Petizione favorevoli alla Convenzione.

Ond'è che l'Isola si è dovuto proporre la soppres-
 sione dell'articolo 3 ed una nuova redazione della
 prima parte dell'articolo 7; per lo che verrebbe
 ad esser tolta ^{una} la Circolazione non oggettivamente realizza-
 bile e riferita all'igno apprezzamento del Governo e
 del Parlamento la scelta del tempo e del modo di
 condurre a termine la Rete ferroviaria della Sardegna.
 E nello stesso istesso d'intento di evitare appesantire un
 più vasto ed eguo reparto del Monopio della Trade
 ferate fra le due parti meridionale e settentrionale
 dell'Isola, viene proposto di assumere fra le Linee
 da eseguire nel primo periodo quella da Sapor ad Ozieri;
 la quale ^{non vorrebbe} ~~spingerebbe~~ ad una notevole porzione della
 l'invia di Sapor ^{una} ~~il~~ la comunicazione ferrovia-
 ria col Mare.

L'indumento che avendo finalmente la Commissione
 riassunto la sostanza della legge d'operazione di
 Congrua dei Turchi alla Società e di retrospione
 di questa fatta al Governo in modo prescelto dal proprio
 Art. 9, si è ritenuto migliore partito che la Società
 si obblighi a firmare lo retrospione dei Turchi ad
 esp. e pignuti colla legge di 6 Gennaio 1863, e che
 si versino al Governo quelli che già le vennero
 consegnati.

Tali sono le Condizioni alle quali la maggioranza
 della Commissione stima di esser dello, e abbozza
 l'approvazione del Progetto di Legge del quale
 Le venne comunicato.

Questo grande vantaggio con lo intendimento di
 rinviare il modo di usare ~~da una~~ con i bene gli
 interessi della ~~delegazione~~ ^{quella} general dello Stato,
 ho ne fatta pervenire la ^{Maggioranza} della Vostra
 Commissione della Commissione ~~diadotti~~ delle
 Proposizioni ~~che ha l'onore di~~ delle quali
 ha l'onore di raccomandare l'Approvazione.



97
Progetto di Legge (di collo con nella
legge proposta I per la via di bianco).
Progetto della Convenzione

Art. unico.

Il Governo del Re è autorizzato a stipulare
colle Società Concessionaria delle Ferrovie
Parde, una Convenzione alle condizioni
contenute nell'Allegato B unite alla presente
Legge, ed a modificazione della precedente
~~Convenzione~~ Convenzione di 16 Luglio 1862
e relativo Capitolo approvato dalla Legge
di Gennaio 1863 N.° 1105.

Per lo Imperatore.

Progetto della Commissione

Art. 1.

Le linee componenti la rete delle ferrovie sarde, enumerate nell'articolo 1° della convenzione 14 luglio 1862, saranno costrutte in due distinti periodi. Nel primo periodo d'immediata attuazione, si comprendono le linee Cagliari-Decimomannu-Oristano (chilometri 95), Decimomannu-Iglesias (chilometri 37), Sapers-

- Porto Torres (Chilometri 20) e da Sapers alla Stazione vicina ad Ozieri (chilometri 26).

Nel secondo periodo comprendersi le
Linee:

- 1° Da Ozieri a Terranova (chilometri 69);
- 2° Da Ozieri a Oristano (chilometri 121).

Art. 2.

I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo suddetto di cui la

società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono invariabilmente stabiliti come infra:

Al 3.° Giugno 1864 la linea da Cagliari ad Oristano.

Al 31 Dicembre 1864 la linea da Sapers a Porto Torres.

Al 3.° Giugno 1870 c) La linea da Decimomannu ad Iglesias.

Al 31 Dicembre 1872 d) la stazione da Sapers alla Stazione vicina ad Ozieri.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità ai progetti approvati, salve quelle modificazioni che, sulla proposta della società, il Governo crederà di autorizzare.

Art. 3.

I Lavori per l'esecuzione delle
Linee a compiersi nel primo periodo
saranno intrapresi immediatamente,
e per dar tempo alla Società di
riunire i fondi necessari per il
regolare esercizio della sua impresa,
il Governo effettuerà il pagamento
delle spese che occorreranno per i
detti Lavori per cui con Atti autentici
ordinati dal Consiglio generale,
e con altri mezzi di sicuro acce-
remento dei proprii versamenti dal Ministero
dei Lavori pubblici, ~~che~~ venga prima
riconosciuta la esenzione e l'importan-
za di questo pagamento saranno fatti dal
Governo a carico e per conto della
Società, prelevando le somme occorrenti
dall'aliquazione della Rendita di Linee
Contingente sulla che si trova attual-
mente in deposito nelle Casse dello Stato
a senso del disposto dell'Articolo 10 della
Convenzione di 14 Luglio 1862.

Alla costituzione di questa Cauzione nel
modo detto di sopra nell'Articolo precedente
non si farà parte e per provveduto che
prima la Società con Documenti in-
falsificabili non abbia dimostrato di aver
prestito una Banca d'Italia di piena
disposizione del Ministero dei Lavori Pubb-
lici e della Finanza un Credito aperto di un
Milione e ottocento mila Lire effettive

Art. 6.

Sino a che non sia raggiunto questo fondo, non saranno consegnate alla società le cedole per gli interessi semestrali; ma il prodotto di questi verrà impiegato nell'acquisto dei titoli in aumento all'ammontare annuo della ritenuta sulla garanzia chilometrica.

Art. 1.

delle curve e delle pendenze fissato nel capitolato annesso alla citata convenzione possa venir modificato nello scopo di diminuire la relativa spesa di costruzione delle linee enumerate all'articolo 2 senza nuocere alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio.

Act 6

facendo a questi termini *del pari che*
alla dipendenza dell'ist. all.
 nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla
 legge vigente sui lavori pubblici *Società incorrerà*
senza bisogno
 di Costituzione in mora.

V

La Società si obbliga a prestare all'invito, s'intenderà di pieno diritto che essa rinunzia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo od alla persona o società che verrà dal medesimo designata le linee in perfetto stato di esercizio con tutti i mobili e le provviste necessarie per un buono e regolare servizio, mediante i compensi stabiliti per i casi di riscatto dall'articolo 284 della vigente legge sui lavori pubblici e salvo l'obbligo alla Società di supplire a quelle deficienze di cui d'accordo o a giudizio d'arbitri, verrà determinata la misura ed il valore.

Art. 7.

Se poi la Società non si presta all'invito, s'intenderà di pieno diritto che essa rinunzia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo od alla persona o società che verrà dal medesimo designata le linee in perfetto stato di esercizio con tutti i mobili e le provviste necessarie per un buono e regolare servizio, mediante i compensi stabiliti per i casi di riscatto dall'articolo 284 della vigente legge sui lavori pubblici e salvo l'obbligo alla Società di supplire a quelle deficienze di cui d'accordo o a giudizio d'arbitri, verrà determinata la misura ed il valore.

Se il Governo richiede la cessione prima che sia decorso un quinquennio dall'apertura delle ferrovie all'esercizio, il compenso verrà regolato sulla base di una media desunta dai prodotti netti trimestrali dei tre dei cinque trimestri immediatamente precedenti la richiesta del Governo.

Per fissare il prodotto netto verrà tenuto calcolo della garanzia chilometrica concessa dal Governo.

In tutti i casi la compagnia a condizioni eguali a quelle proposte da altre compagnie od assuntori per le linee di cui sopra, avrà il diritto di preferenza.

La Società, accettata, come qui sotto

Art. 8

La Società si obbliga a firmare una formale retrocessione al Governo dei Tenere adempibili ad essa assegnati in virtù dell'Art. 8 della Convenzione del 14 Luglio 1862, tanto di quelli ad essa già consegnati quanto di quelli non consegnati; ed il Governo, in compenso di questa retrocessione, fa con-

[cioè, il resto come qui sotto]

sente che il prodotto netto di lire novemila, guarentito coll'articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862, sia portato a lire dodicimila per ogni chilometro di strada in esercizio, ferme le altre stipulazioni nell'articolo stesso contenute.

V1

gestione pubblica

Art. 9.

Approvata la presente convenzione, restano definitivamente transatte le liti vertenti tra l'amministrazione dello Stato e la società delle ferrovie sarde dipendentemente dalla citata convenzione 14 luglio 1862. La società rinunzia espressamente ad ogni diritto di rimborso o di compenso e a qualunque pretesa d'indennità per tasse pagate, spese sostenute o danni sopportati in dipendenza degli atti compiuti e a compiersi per lo scorporo, consegna, possesso e trapasso dei terreni adempribili.

Il Governo fa pari rinuncia per riguardo alle tasse ad imporre...

L'importo non pagato è offeso alla parte dei Terreni adempribili. E mi ha società non ebbe finora il proprio di fatto.

Art. 10.

Quando si verificasse il caso che, erogata nel pagamento dei lavori la somma ricavata dal deposito di cauzione, non riesca alla società di aver disponibili i capitali necessari per ultimare nei termini indicati nell'articolo 2° le linee o sezioni nel medesimo designate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza ~~non~~ mancare ai patti colla presente stipulati, s'intenderà incorsa la società di pieno diritto e senza costituzione in mora nella decadenza della concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si pro-
atti prescritti dalla vigente legge, salvi i
maggiori.

Le dichiarazioni e riserve espresse nell'articolo 10, si estendono anche al caso presente articolo.

*una me-
tre del cin-
quantesimo del m.*

*L. ecc. direttore magistrali
entro*

Art. 11.

*Quando la società rimasta nella
decadenza cederà al Governo in
ordine all'articolo 257 della
Legge sui Lavori pubblici tanta
parte dei Lavori ^{delle} provviste
quanto stia a rappresentare il
Valore effettivo di tre milioni
di Lire.*

Art. 12.

I patti e le stipulazioni contenute nella convenzione e capitolato annesso del 14 luglio 1862, restano validi e saranno obbligatorii per entrambe le parti in quanto non siano stati col presente atto modificati od annullati.

Y. M. M. M. M. M.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento Nazionale un progetto di legge per l'approvazione della Convenzione conclusa tra l'Amministrazione dello Stato e la Società delle Ferrovie Sudde in data del 9 corrente. Marzo per i suoi pignoranti all'anteriore Contratto del 14 Luglio 1862.

Dato a Firenze addì 2 Marzo 1868

[Signature]

[Signature]