

302

CAMERA DEI DEPUTATI

— — — — —  
Sessione 1867-68-69

Proposta di Legge presentata nella tornata del 9. Maggio 1867.  
dal Ministro dei Lavori Pubb. e Finanze

OGGETTO

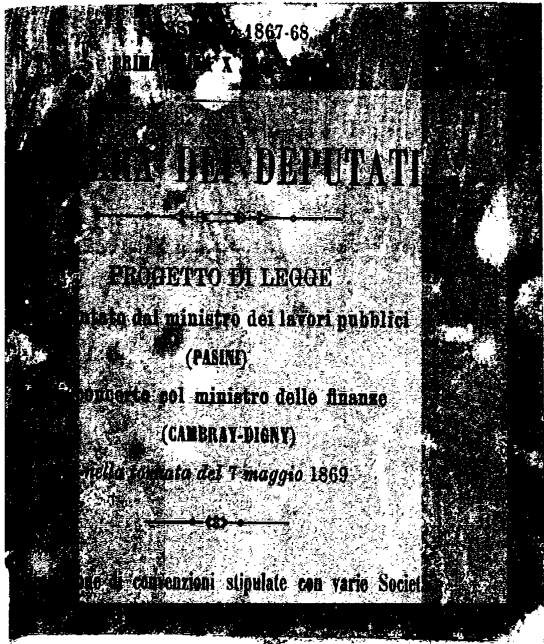
---

Relatore

Approvata nella tornata del

186

---



COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1 \_\_\_\_\_ Uff. 6 \_\_\_\_\_  
 „ 2 \_\_\_\_\_ „ 7 \_\_\_\_\_  
 „ 3 \_\_\_\_\_ „ 8 \_\_\_\_\_  
 „ 4 \_\_\_\_\_ „ 9 \_\_\_\_\_  
 „ 5 \_\_\_\_\_

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente \_\_\_\_\_  
 Segretario \_\_\_\_\_  
 Relatore \_\_\_\_\_

DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il \_\_\_\_\_

PRESENTATA LA RELAZIONE

il \_\_\_\_\_

Approvata la Legge nella tornata del \_\_\_\_\_

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

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 \_\_\_\_\_  
 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.

SESSIONE 1867-68  
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

N° 302  
—

## CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PASINI)

di concerto col ministro delle finanze

(CAMBRAY-DIGNY)

*nella tornata del 7 maggio 1869*

Approvazione di convenzioni stipulate con varie Società  
e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate.

## CAMERA DEI DEPUTATI

### PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PASINI)

di concerto col ministro delle finanze

(CAMBRAY-DIGNY)

nella tornata del 7 maggio 1869

Approvazione di convenzioni stipulate con varie Società  
e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate.

SIGNORI DEPUTATI! — Fin dal 1864 la società delle antiche ferrovie romane versava in condizioni poco prospere, nè la fusione avvenuta con legge 14 maggio 1865 tra la medesima e le società delle ferrovie toscane ne migliorava stabilmente la posizione.

Da quell'epoca in poi le condizioni economiche e finanziarie, non tanto di questa nuova, quanto di parecchie altre società, si fecero sempre più gravi, talchè il Governo trovossi, in sullo scorcio del 1866, obbligato ad intervenire direttamente, per impedire una crisi, con aiuti e sussidi a favore delle società per le ferrovie romane, per le calabro-sicule e per le meridionali, e finalmente per quella da Torino a Savona, colle quali società furono stipulate apposite convenzioni in forza dei poteri accordati al Governo colla legge 28 giugno 1866.

Ma, prolungandosi e rendendosi più intensa la crisi finanziaria, avvenne che, esauriti quasi tutti i fondi che erano stati messi, in via di anticipazione, a disposizione delle società, si correva il pericolo di vedere

totalmente perduto il frutto dei sacrifici fatti, quando non si fosse senza indugio preso qualche nuovo e serio provvedimento.

Veniva a tale scopo presentato il 13 giugno 1867 alla Camera dei deputati un progetto di legge per ottenere facoltà al Governo di acquistare i diritti di alcune società ferroviarie, o, per meglio dire, di riscattare le ferrovie sociali per conto dello Stato.

Senonchè, per quanto fossero, nella relazione che accompagnava tale progetto, francamente esposte le condizioni economiche delle società, la Commissione della Camera elettiva non accoglieva con troppo favore il progetto stesso, ed invece proponeva senz'altro la decadenza delle diverse società che fossero venute meno agl'impegni contrattuali, con riserva di stabilire in bilancio alcune somme per la continuazione provvisoria dei lavori.

Ma tale misura minacciava di produrre, come riconosceva la Commissione stessa, seria perturbazione al credito in generale ed un sensibile deprezzamento nei



fondi pubblici; nè era scevra da ogni pericolo, poichè rimane tuttora assai dubbio se per le opposizioni ed i conflitti che le società non avrebbero certo mancato di sollevare, e per l'osservanza in ispecie delle disposizioni della legge sui lavori pubblici (dall'articolo 251 al 254) e delle esplicite condizioni di vari capitoli avrebbe potuto il Governo fare legalmente continuare i lavori *d'ufficio*, non appena fosse stata pronunciata la decadenza.

Fallita la speranza di un'ampia discussione sovra il progetto del riscatto delle ferrovie, e nell'assenza di un solenne voto del Parlamento, non credeva il Governo di assumere sopra di sé la responsabilità di così estremo partito, ed entrava invece nel divisamento di invitare le società pericolanti perchè ciascuna di esse si facesse a concordare un particolare progetto di ricomposizione o definitivo scioglimento, da proporre a tempo debito all'approvazione del potere legislativo.

Non essendo però intanto possibile di giungere ad una conveniente soluzione prima che fossero esaurite le ultime risorse che le società trovarono nelle precedenti anticipazioni governative, non si riconobbe, nell'ottobre 1867, altro mezzo per evitare l'interruzione dei lavori, che quello di promuovere parecchi provvedimenti sovrani.

Riguardavano questi provvedimenti le linee delle società delle Meridionali, delle Calabro-Sicule e della ferrovia Torino-Savona, e venivano indi a poco sottoposti al Parlamento per la necessaria convalidazione i tre relativi decreti reali, unitamente alla domanda dei fondi, pure indispensabili per le opere della ferrovia Asciano-Grosseto.

La Commissione della Camera, con relazione presentata il 16 luglio 1868, conchiudeva per il favorevole accoglimento della proposta del Governo, savia-mente osservando però che i provvedimenti *necessari e conservatori*, che il Governo era costretto a prendere, non potevano più nè ripetersi nè continuare, e che per conseguenza erano indispensabili misure serie e definitive.

In questo scopo e per questi eccitamenti il Governo non esitava a stringere i preliminari per venire a patti separatamente con ciascuna delle società sofferenti, nella speranza di giungere più speditamente e con minori scosse allo scioglimento delle gravi difficoltà che da ogni parte si incontravano. Venne infatti per la prima concordata una convenzione colla società delle ferrovie sarde, convenzione che il Parlamento,

nell'atto di autorizzare il Governo a concluderla definitivamente (legge 23 agosto 1868), modificava sostanzialmente, per modo che non stimò la società di poterne accettare le modificazioni, e la concessione ricadde nell'antica triste posizione, senza poter riprendere i lavori già da lunga mano intermessi.

Un litigio sarebbe sorto senza dubbio se si avesse pronunciata la decadenza, ma il Ministero, fermo nel desiderio di sortire da ogni incertezza e di porgere una legittima soddisfazione ai voti delle popolazioni interessate, non credette di dover rompere le trattative, ed anzi acconsentiva coi rappresentanti della società alcuni nuovi patti, che non alterano sensibilmente la precedente combinazione, e che formano il soggetto della nuova convenzione, che viene ora sottoposta all'approvazione del Parlamento.

Del pari veniva concordata una convenzione per le ferrovie calabro-sicule, approvata poscia con legge 31 agosto 1868, e questa avendo ora il suo corso regolare non vi ha luogo a dubitare che la medesima possa produrre il risultato utile che se ne spera.

Detta convenzione è una applicazione pratica del principio del riscatto; dal Governo propugnato con precedenti proposte di legge, poichè per essa venne ottenuto in via di conciliazione lo scioglimento della società *Vittorio Emanuele*, e per essa il Governo, sottrattando ai diritti ed obblighi della società concessionaria, assunse direttamente il carico di compiere la rete delle ferrovie, che erano alla medesima state concesse.

Verò è che tale scioglimento rimane per una parte vincolato e confuso con un contratto contemporaneo di appalto alla impresa generale della cessata società concessionaria per lo esequimento di grossa porzione della rete primitiva, ma l'azione del Governo resta libera per ogni provvedimento relativo alla esecuzione della parte di rete non compresa in quel contratto. Per questa parte perciò il Governo, adempiendo ora ad uno degli obblighi che gli furono imposti colla predetta legge, presenta alla sanzione del Parlamento, assieme ai molti altri, un progetto di programma per una nuova concessione dell'esercizio della intera rete delle calabro-sicule a chi sarà per fare migliori offerte, ed assumerà la costruzione di tutti i restanti tratti non compresi nell'appalto in corso.

Unitamente a tale progetto, altro se ne presenta per l'approvazione del contratto di appalto della galleria di Stallati, che non comporta che ne sia ritardato le

incominciamento, poichè trovasi collocata quasi a metà della linea dell'Ionio, e si opporrebbe al congiungimento dei tratti compiuti con quelli che restano da eseguire se non si potessero superare in tempo gli ostacoli che nel passaggio attraverso quella prominenzza si incontrano necessariamente.

Vinte felicemente le difficoltà relative alla rete calabro-sicula e cessato ogni impedimento alla libera azione del Governo, non era con questo risolta che la minima parte del complicato problema: dappoichè la società delle ferrovie romane versava in più gravi angustie di quel che fosse nel 1866, e la società di Savona perdeva ogni speranza di restaurare la propria fortuna. Nè erano tolte le contrarietà rispetto alla società delle meridionali, la quale avrebbe facilmente potuto essere compromessa, quando per una stretta e severa interpretazione dei patti della concessione il Governo avesse voluto agire di rappresaglia per obbligare la società medesima a ricercare vistosi capitali per lo eseguitamento delle linee a cui erasi obbligata.

Per queste tre società pertanto era in debito il Governo di predisporre i provvedimenti atti a raggiungere lo scopo di un definitivo scioglimento delle attuali difficoltà.

Ora, dopo molti tentativi e dopo molte trattative, condotte specialmente colla prima delle suddette società, essendosi giunti ad una combinazione, se non di facile eseguitamento, almeno di sicura riuscita, quando tutte le condizioni ne siano interamente e lealmente osservate, non si esitò a concludere colle predette società le convenzioni che qui unite si presentano.

Nè a questo soltanto si limita il disegno di legge che all'approvazione del Parlamento i ministri riferenti hanno l'onore di sottoporre, perchè han creduto opportuno e conveniente di riunire nello stesso progetto alcune altre convenzioni per nuove concessioni e parecchi altri provvedimenti intesi a rendere attuabili alcuni tratti di ferrovie già contemplati nella legge del 14 maggio 1865, e che, senza impegnare la finanza in spese di sensibile aggravio, si stimano opportuni per contribuire allo svolgimento dell'industria e del commercio locale.

Nella svariata serie di provvedimenti, che nel proposto schema di legge si contengono, molti di questi toccano a questioni troppo importanti e delicate perchè non si debba far breve cenno delle principali considerazioni che ne informarono il concetto e ne determinarono lo sviluppo nelle particolari combina-

zioni concordate, e non si abbia a dare su ciascuna separatamente qualche dimostrazione: lo che appunto si cercherà di fare colla possibile brevità, seguendo l'ordine che ciascuna trova nel progetto di legge presentato alle vostre deliberazioni.

#### Convenzione colla società delle ferrovie romane.

Colla legge 14 maggio 1865 pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno veniva approvata la convenzione conclusa addì 22 giugno 1864, per la quale le quattro società di strade ferrate Romane, Livornesi, Maremmane e Centrale Toscana, si fondevano in una sola compagnia conservando non solo l'obbligo di compiere le linee contemplate nelle convenzioni precedenti, ma di più assumendo quello della costruzione e dello esercizio della ferrovia del litorale Ligure e dell'altra da San Severino ad Avellino.

Gli interessi e le guarentigie sotto diverse forme accordate ad alcune delle linee, che facevano parte delle prime concessioni, dovevano cessare, ed in loro vece il Governo assegnava per tutte indistintamente le linee comprese nella nuova convenzione una sovvenzione annua chilometrica a scala mobile di lire 13,250, sino a che il prodotto lordo non fosse per raggiungere in media lire 12,500 per chilometro. Al di là di questo limite la differenza andava divisa in due parti eguali, l'una al Governo in diminuzione della sovvenzione dovuta, l'altra alla società in compenso delle maggiori spese di esercizio, ed a titolo d'incoraggiamento.

Veniva pure accordato alla società un sussidio a fondo perduto di 38 milioni in altrettanti lavori eseguiti a spese del Governo sulla linea del litorale Ligure e su quella da San Severino ad Avellino, e ciò in remunerazione del costo eccezionale della Ligure e dell'obbligo eventuale assunto dalla società di costruire le linee da Parma a Spezia e da Rieti a Ceprano per Avezzano quando ne fosse espressamente richiesta.

Colla stessa convenzione del 22 giugno 1864 la società doveva cedere le linee Bologna-Aucona e Castelfognese-Ravenna a chi piacesse al Governo di designare, ed infatti la cessione ebbe luogo con atto stipulato tra il Governo e la società delle Meridionali in

data 28 novembre 1864 ed approvata colla legge predetta mediante il corrispettivo di un annuo canone di lire 3,560,046, che venne d'accordo tra le due società stabilito.

Approvata definitivamente la convenzione, la società delle Romane si mise all'opera con tutto il buon volere possibile, ma per la crisi finanziaria, che già aveva scosso fortemente il credito pubblico, non trovò modo di collocare vantaggiosamente nuove obbligazioni per raccogliere il capitale necessario, ed in breve termine si trovò costretta di fare sacrifici smisurati per procurarsi a qualunque costo il danaro necessario allo eseguitamento delle opere indispensabili per compiere ed aprire allo esercizio le linee Ancona-Roma, Roma-Napoli e Firenze-Fuligno, che non potevano essere tenute in sospeso senza pregiudicare gli alti interessi politici ed economici del Regno.

La società, per vincere le difficoltà che le si paravano dinanzi, non istette in dubbio, e s'immerse coraggiosamente in uno smisurato debito fluttuante, tale che verso la metà del 1866 si trovò esposta a imminente pericolo di cadere in fallimento senza aver raggiunto interamente lo scopo dei fatti sacrifici.

Fu allora che il Governo, in mezzo alle convulsioni politiche di quell'anno, non potendo accrescere la confusione ed assistere impassibile alla rovina imminente che minacciava la esistenza della società, prima che si avessero compiute le due predette linee principali, dovette di necessità ricorrere in aiuto con anticipazioni di capitali, e concluse colla società la convenzione il 11 ottobre 1866.

Patti essenziali della convenzione furono l'anticipazione di 30 milioni sulle sovvenzioni chilometriche scadenti negli anni successivi, e la ripresa dei lavori della ferrovia litorale ligure per conto diretto dello Stato, salvo alla società di rimborsare le spese fatte sino ad un determinato limite.

Un tale potente aiuto si credeva potesse bastare perchè la società sorgesse a nuova robusta vita; ma invece, contro ogni previsione, verso la metà del 1867 si manifestarono i primi sintomi della grave e pericolosa ricaduta, alla quale dovrebbe la società soccombere senza un nuovo intervento del Governo in una combinazione che abbia a coronare l'opera di salvamento incominciata fin dal 1864, e colla legge del 14 maggio 1865 incoraggiata.

In questi tristi frangenti la società non si dissimulava il pericolo di una imminente rovina, e di propria

iniziativa, e, meglio, spinta dai creditori stessi, entrava in trattative per procurarsi nuove risorse coll'alienare ad una compagnia (in cui i creditori avevano la maggior partecipazione) alcune delle più importanti sue linee, quelle cioè da Firenze a Pisa per Pistoia, e da Pisa a Massa, che allacciandosi colla Ligure, formano una delle primarie arterie delle nostre ferrovie.

Questa combinazione, mercè cui la società sperava di liberarsi dal debito galleggiante e di entrare in una condizione normale, non poteva aver luogo senza che il Governo assumesse la responsabilità del mercato tra le due compagnie, dando la precedenza agli acquirenti in quanto al privilegio che lo Stato aveva assicurato sul valore e sulla proprietà delle opere in cui s'impiega il suo danaro, affinchè, nel caso in cui un fallimento fosse inevitabile, l'interesse delle finanze non rimanesse in alcun modo compromesso.

Non stimando il Governo, conveniente in massima il creare una nuova e poco estesa società di strade ferrate aconvolgendo tutto l'ordine prestabilito colla legge del 1865, nè trovando che le combinazioni proposte fossero per riuscire adeguate allo scopo di salvare la società da ogni pericolo e di vederne assodata la esistenza, non si mostrava favorevole ad acconsentire, per quanto gli spettava, alla cessione delle linee suddette a vantaggio di una nuova compagnia rappresentata da uno stabilimento di credito fino allora estraneo ad ogni amministrazione di strade ferrate, e respingeva la proposta di contratto che era a nome della società delle Romane presentata.

Se non che, nel rifiutare il suo consentimento a quel solo mezzo trovato possibile per uscire d'imbarazzo, il Governo spingeva la società ad un inevitabile fallimento, giacchè gl'imbarazzi dell'amministrazione sociale toccavano l'estremo confine per l'intolleranza dei creditori minori e per l'ansia dei maggiori, che stavano in guardia per non lasciar compromettere, più di quello che già lo fossero, i loro interessi. Per siffatte condizioni diventava impossibile lo indugiare in una risoluzione definitiva, ed il Governo doveva necessariamente pronunziare la parola di salvezza o di fallimento, seguire cioè la via in cui, per le considerazioni d'ordine superiore ripetutamente svolte, era entrato da molto tempo, oppure andare a ritroso e precipitare una crisi da cui potevansi raccogliere i più amari frutti.

Consequente al principio prevalso, non si peritò di sostenere, per quanto l'interesse dello Stato non ne ri-

manesse aggravato, la società ohe, per conseguenza del discredito in cui cadevano sgraziatamente le finanze dello Stato, non esitava ad incontrare sacrifici enormi per sormontare le difficoltà che da ogni parte la circondavano, e si procurava ad un tasso esorbitante il danaro necessario per compiere quelle importanti linee di strade ferrate delle quali i più vitali interessi della nazione non consentivano di protrarre più a lungo il compimento.

Ma se il concetto riusciva facile in sé, non così agevole ne poteva tornare l'attuazione a fronte della crescente celerità con cui gli affari della società tendevano verso la rovina, vedendo aumentare di passo in passo il disavanzo in proporzioni spaventose. Infatti il debito fluttuante che nel luglio 1866, mediante i sussidi del Governo, era ridotto a 35 milioni circa, a fin d'anno s'impinguava con tutti i frutti e specialmente colle scadenze degl'interessi delle obbligazioni, cosicchè non era lieve compito quello di trovare una combinazione adatta a conciliare la salvezza della società colle guarentigie che il Governo è in diritto di richiedere.

Lo Stato infatti, sia per le anticipazioni effettivamente fatte alla società, sia per quelle che derivano dall'eseguimento dei lavori della ferrovia ligure a carico e per conto della società, rimarrebbe ad opera finita in credito verso la medesima prossimamente delle seguenti somme:

Anticipazione in Buoni del Tesoro, fatta nel 1866, compresi gli sconti ed interessi . . . . .	L. 35,000,000
Ideim per pagamento dei lavori fatti ed in corso per la ferrovia ligure, a senso della citata convenzione 11 ottobre 1866, in totale . . . . .	» 118,000,000
Spese generali che la società deve rimborsare . . . . .	» 2,000,000
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 155,000,000</b>
Detraendo da questa cifra il concorso concessone nella convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865 per la Ligure in . . . . .	» 36,000,000
restano . . . . .	L. 122,000,000
dalla quale somma deducendo la ritenuta per le sovvenzioni dovute alla società sulla linea Bologna-Ancona prima del 1865 all'incirca . . . . .	» 10,000,000
resterebbe il credito totale . . . . .	<b>L. 112,000,000</b>

Egli è vero bensì che su questo capitale gl'interessi debbono essere serviti dalla società e prelevati sulle sovvenzioni e sul prodotto netto dell'esercizio; ma le condizioni finanziarie della società medesima non confortano molto a sperare che un tale servizio possa farsi puntualmente, ed anzi diventa molto problematico che si possano recuperare le somme dal Governo anticipate.

Scorgendo perciò che in sostanza i lavori della ferrovia ligure dovevano di necessità essere compiuti col danaro dello Stato, e pensando che coll'accrescere smisuratamente l'ammontare del credito poteva riguardarsi come ipotesi poco probabile l'averne l'intero rimborso anche in epoca lontanissima, non rimaneva al Governo altra via che quella di troncarsi risolutamente la questione coll'accettare per una parte l'idea già propugnata dai rappresentanti della società, di retrocedere al Governo la concessione della ferrovia ligure come se non fosse avvenuta, e coll'acquistare dall'altra per conto dello Stato la linea che si distacca da Massa, e per Pisa e Pistoia arriva a Firenze.

In sostanza lo Stato faceva l'acquisto delle stesse linee che alla compagnia dei creditori erano state offerte e prendeva per sé il beneficio che dalla proposta alienazione poteva il compratore facilmente ricavare.

Dietro questo proposito le basi su cui le trattative poterono intavolarsi furono le seguenti:

- 1° Retrocessione della ferrovia ligure al Governo;
- 2° Restituzione alla società delle somme dovute per la sovvenzione Bologna-Ancona;
- 3° Acquisto dalla società della linea da Massa a Firenze.

In siffatto modo la società, esonerata dal carico della ferrovia ligure, ottenendo la restituzione delle somme dal Governo ritenute, col prezzo dell'alienazione della linea ceduta doveva essere posta in grado di far fronte a tutti i suoi impegni; ma poichè i capitali, dei quali entrava in possesso non bastavano a coprire tutte quante le passività, così dovevansi di necessità ricercare quelle altre condizioni mercè cui fosse immancabilmente spento ogni debito e la società potesse entrare in una posizione normale e sicura. Per raggiungere questo scopo non avrebbero al certo bastato le somme che dal Governo si dovevano sborsare, quando per coprire le restanti passività e per estinguere intieramente il debito galleggiante non si fossero trovate altre combinazioni, e non si fosse imposto come condizione assoluta l'obbligo di fare convenzioni e contratti perchè fosse:

a) Assicurato il pagamento delle sovvenzioni per parte del Governo pontificio;

b) Saldato il debito verso i costruttori della linea Civitavecchia-Chiarone, mercè la cessione del prodotto delle linee nel territorio pontificio per il tempo necessario all'ammortizzazione del capitale ed interessi dovuti;

c) Guarentito, colla cessione di una parte delle sovvenzioni dovute per le linee di Orvieto e di Asciano-Grosseto, il compimento della linea da Orvieto ad Orte;

d) Provvisto in egual modo per la ultimazione della ferrovia tra S. Severino ed Avellino.

Con siffatti provvedimenti la società delle Romane aveva assicurato il pagamento di tutte le sue passività all'infuori di quella verso il Governo, e nel tempo stesso riusciva al compimento delle sue linee, e schiavava ogni occasione per contrarre novelli impegni. Essa inoltre poteva, saggiamente amministrata, procacciarsi colla economia e col frutto dell'esercizio sufficienti risorse per restituire man mano al Governo le somme di cui egli rimaneva creditore.

Ora se, in quanto all'interesse della società, una convenzione che sopra le basi e colle condizioni suddette venisse fatta, si poteva ragionevolmente presumere abbastanza remuneratoria, non così facile riusciva il portare le modificazioni al segno di non compromettere ed aggravare l'interesse del Governo. Nè a questo proposito si può dissimulare che, vuoi per le somme delle quali lo Stato era in credito in forza della convenzione unita alla legge citata 14 maggio 1865, vuoi per le anticipazioni che era stato costretto di accordare nelle gravi traversie passate dalla società, vuoi finalmente per le complicazioni ed i pericoli inerenti allo stato di fallimento, a cui non si poteva sfuggire, non giaceva naturalmente l'amministrazione pubblica su letto di rose, nè stava immune dal rischio di subire, in caso di fallimento, perdite ed aggravii, quando avesse dovuto prendere parte diretta ed attiva nel servizio, e nel tempo istesso schierarsi fra i creditori privilegiati per ricuperare le somme di cui si trova in disborso.

Egli è vero che in quanto alla ferrovia ligure il Governo, anticipando per necessità vistose spese di costruzione, conserva il dritto di entrare in possesso delle opere eseguite assieme a quello di appropriarsi la strada, ma in questo caso la sua posizione non sarebbe stata migliore di quella derivante da un atto

spontaneo di retrocessione con ponderato proposito concluso colla Società, come è il caso presente.

Coll'acquistare la libera disponibilità della linea importantissima dal confine francese per il litorale ligure a Massa, e da Massa per Pisa e Pistoia a Firenze, il Governo si libera dall'obbligo di ogni sovvenzione che a conto finito giunge alla seguente somma, cioè:

Sulla linea Massa-Firenze per chilometri 141 a lire 13,250 . . . . . L. 1,868,250

Sulla linea ligure, limite fissato dalla convenzione 30 giugno 1864 . . . . . » 3,855,750

Totale . . . L. 5,724,000

Questa somma però potrebbe col tempo andar soggetta a diminuzione, dacchè i patti della concessione vogliono che la metà del prodotto lordo superiore alle lire 12,500 per chilometro sia detratta dalla sovvenzione per quanto non rimane assorbito dalla scarsità dei redditi sulle altre linee componenti la intera rete. Osservando però le condizioni dei territori e l'importanza dei transiti possibili sulle tre linee, che a non grande distanza tra loro corrono quasi parallele per portare dalla valle dell'Arno a Roma, non si ha lusinga di ottenere tanto presto una diminuzione sensibile nella sovvenzione predetta, quand'anche sorgano nuove industrie e prenda sviluppo il commercio interno ad imprimere movimento ed a rivivificare quelle linee, il prodotto delle quali copre appena nello stato attuale le spese occorrenti ad un mediocre esercizio.

Un secondo elemento di reddito per il Governo si ha nel prodotto netto della linea del litorale ligure, la quale, benchè abbia a lottare colla concorrenza della navigazione marittima, ha davanti a sé un avvenire bellissimo perchè serve a popolazioni di un'attività prodigiosa, che da sole basterebbero ad alimentare largamente un movimento fuori del comune. Ove poi si voglia tener conto delle relazioni importantissime che si debbono stabilire dirette tra i due porti primari del Mediterraneo, e di quelle tra il mezzogiorno della Francia e le provincie settentrionali d'Italia, e se per di più si mettano a calcolo i rapporti tra la Francia, le provincie settentrionali e Firenze, che a partire da Alessandria debbono necessariamente preferire la linea per Genova e per la sua riviera di Levante, non si andrà in esagerate previsioni quando si ritenga dovere la ferrovia ligure diventare una linea di primo ordine e di grande movimento. Lo assicurare pertanto al Governo non una sola parte (come porterebbe il contratto

attuale), ma l'intero prodotto, diventa una operazione immensamente utile nello interesse della pubblica finanza.

E qui, per mostrare come ragionando in tal modo non si vada nello immaginario, basti il dire che i due brevi tratti tra Genova e Savona e tra Genova e Chiavari, quantunque non serviti con tutti i mezzi necessari, di cui si manca in oggi per l'imperfetto stato delle opere nelle stazioni provvisoriamente stabilite, producono fin d'ora circa lire 23 mila al chilometro in media, e che il tratto tra Spezia e Firenze si accosta a lire 17 mila, malgrado la interruzione non breve tra Chiavari e Spezia che impedisce quasi interamente le relazioni dirette tra la capitale della Liguria e la Toscana. Né la interruzione per la traversata di Genova può dirsi indifferente in quanto all'importanza dei trasporti, e perciò, argomentando dai fatti che nell'attuale stato imperfetto di cose si verificano, vi ha ragionevole motivo di credere che la linea, di cui il Governo riacquisterebbe la proprietà, debba produrre nell'avvenire utili non dispregevoli e portare un discreto frutto in remunerazione delle ingenti spese assorbite dalle costruzioni difficili e costose che in misura straordinaria si dovettero moltiplicare per gran tratti di quella linea.

Dall'attuazione di queste idee, stimando doverne tornare utile agli alti interessi dello Stato, che se non altro potevano rimaner lesi profondamente dal rovescio inevitabile della società, si passava necessariamente a studiare gli effetti che ne potevano derivare, sia in quanto agli interessi della società, sia in quanto a quelli dello Stato.

I risultati delle ricerche, che hanno preceduto la convenzione, sono riassunti nelle note a e b, e dimostrano come le condizioni della società non potessero essere poste al sicuro da ogni pericolo, nè fosse possibile di preparare alla medesima un avvenire meno sconfortante, se non procurandole un capitale di 45 milioni in danaro sonante, e per di più se non le fosse accordata una dilazione di alcuni anni al pagamento degli interessi dei Buoni del Tesoro che restano vivi e costituiscono fin d'ora un forte eredito dello Stato verso la società medesima.

Le cifre che si leggono nel quadro (nota a) mostrano la ragione per la quale diventò assolutamente necessario di consentire al prezzo di lire 35 milioni (articolo 6) per l'acquisto della linea tra Firenze e Massa, alla liberazione ossia al pagamento dei 10 milioni che

il Governo riteneva sulla sovvenzione della linea Bologna-Aucona; e finalmente alla concessione di una mora per gli interessi dei Buoni suddetti che, a termini della convenzione, saranno (articolo 11) durante i quattro anni dal 1868 al 1871 portati in aumento di capitale.

Nè queste larghezze avrebbero bastato quando non si fosse imposto (articolo 14) come clausola assoluta l'obbligo di togliere di mezzo con uno speciale contratto il debito verso i costruttori della linea dal Chiarone a Civitavecchia, e quello di provvedere in egual modo al compimento della linea Orvieto-Orte, e se non si fosse nel tempo stesso stabilito doversi assicurare alla società il pagamento delle sovvenzioni o delle guarentigie per le linee costrutte ed esercitate nel territorio pontificio.

Mediante queste combinazioni la società potrà passar di grado in grado da una all'altra fase di miglioramento, e terminerà per trovarsi a fronte del solo suo principale creditore, il Governo, con cui divide il reddito netto dello esercizio delle sue linee finchè possa essere interamente liberata da ogni debito.

Questo migliore avvenire per la società non si potrà raggiungere che in un tempo assai lontano; ma ad ogni modo, riordinata e modificata l'amministrazione col nuovo statuto impostole dall'articolo 15 della convenzione, potrà entrare in uno stato normale ed organizzare il servizio in modo da rendere soddisfatte le esigenze pubbliche e da accrescere notevolmente il suo attivo.

Nello stabilire le condizioni principali per riguardo al prezzo ed ai modi di pagamento e di rimborso delle somme convenute non si doveva perdere l'occasione di risolvere le dubbiezze e le difficoltà che avevano dato origine a controversie tra l'amministrazione pubblica e quella sociale, alcune delle quali erano deferite al giudizio dei tribunali.

Parecchie domande di compensi ed alcune differenze nelle liquidazioni passate tenevano la società nella speranza di grandi risorse per ristorare la sua posizione, ma ogni controversia doveva necessariamente aver fine quando il Governo si prestava con disinteresse a nuovi patti. Non potendo imporre la rinuncia ad ogni pretesa, che la posizione e i diritti della società non lo acconsentivano, fu concordato il patto di risolvere tutte siffatte questioni (articolo 3) mediante una transazione che doveva precedere la presentazione della

convenzione allo esame ed all'approvazione del Parlamento.

Volendo trattare su ciò con tutta la prudente riserva richiesta dalla importanza delle somme controverse, il Governo, che riconosceva doversi risolvere questioni miste finanziarie e legali, di consenso colla società propose la nomina di una Commissione, composta di persone speciali le più competenti, le quali, dopo non lievi studi, formularono il loro voto con una proposta di transazione, che venne in ogni sua parte accettata e forma la nota c, unita alla presente.

Quantunque pel fatto di questa transazione venga un onere sensibile al Governo, tuttavia non se ne poté sconoscere la convenienza a fronte dell'incerto esito di un giudizio, che potrebbe far sorgere nuove complicazioni a pregiudizio degl'interessi comuni. Nè si deve nascondere che la somma (Vedi nota c) stabilita definitivamente in quattro milioni non solo non riesce superflua per sovvenire ai bisogni attuali della società, ma è a quest'ora assolutamente necessario di convertirla in utili lavori, dei quali avvi assoluto ed urgente bisogno, e perciò non vi si può far sopra molto assegnamento per vedere diminuita l'entità delle somme in buoni del Tesoro anticipate alla società, come ne era stata fatta riserva.

Nel periodo trascorso dalla data della convenzione al nuovo anno non potevano al certo migliorare (siccome era facile il prevedere) le condizioni della società, ed il suo debito galleggiante, sul quale furono fatti pesare gl'interessi delle obbligazioni scadute al 31 dicembre 1868, dovette necessariamente crescere e farsi più imponente.

L'accertamento infatti e la liquidazione del debito prevista dalla convenzione (articolo 3.) venne fatta nei modi e colle cautele prescritte, onde si può senza esitanza ritenere per positiva ed invariabile la somma di lire 50,447,528 32, quale risulta dalla nota d; somma poi che venne ristretta, a lire 47,015,396 82 in virtù del concordato con alcuni creditori. Malgrado un tale sensibile accrescimento nel passivo della società, se questa rientra in tutte le somme, di cui va creditrice fin d'ora specialmente verso il Governo pontificio, non è dubbio che può facilmente giungere al pareggio ed estinguere per tal modo, nel termine stabilito dal concordato coi creditori, tutto il debito galleggiante verso i terzi interessati.

Ogni eventualità possibile, che non si presume poter arrecare differenze molto sensibili, sarà facilmente co-

perta dalle eccedenze nell'attivo quali restano assicurate alla società per gli effetti della convenzione. Ond'è che non mutano i risultati delle previsioni relative quali sono segnati nella nota b. In questo si fa il confronto tra l'attivo e il passivo sociale in ciascuna delle fasi che la società deve traversare prima di raggiungere quel grado di prospera e robusta esistenza a cui può ragionevolmente aspirare.

Ma perchè siffatte previsioni non vadano fallite è indispensabile che siano regolarmente stipulati i contratti coi costruttori della linea Chiarone-Civitavecchia e di quella Orvieto-Orta nei termini e secondo lo spirito della convenzione (articolo 14), la quale appunto volle con tale patto espresso prevenire il caso in cui, rimanendo accesa la parte notevole del debito relativo alla costruzione di quelle linee, fossero per mancare ben presto i mezzi di far fronte agli impegni e fosse per rinascere dalla radice il debito galleggiante soffocato a stento coi capitali cospicui forniti dallo Stato.

Per riempire questa condizione, senza la quale non hanno effetto i patti convenuti, sono in corso trattative tra i diversi interessati, e la conclusione definitiva dovrà giungere in tempo per non impedire i salutari effetti che la convenzione promette a sostegno della società.

Siccome però nello stabilire la nuova convenzione si prevedeva bene a ragione non essere affare tanto semplice e spiccio il risolvere tutte le complicate questioni tra Governo e società, relative alla liquidazione e alla transazione definitiva (articolo 3.); e siccome dall'altro canto il pericolo a cui si voleva sfuggire diventava sempre più minaccioso, nè dava speranza di potere impunemente indugiare oltre la fine dell'anno 1868, così fu, per necessaria conseguenza delle intese combinazioni, stabilita (articolo 10) la riserva al Governo di dare un principio di esequimento ai patti stipulati con che non s'impegnasse lo Stato in nuovi sacrifici prima che la convenzione fosse dai poteri dello Stato legalmente sanzionata.

La riserva predetta sarebbe però rimasta inutile e senza effetto, quando non si avesse trovato qualcuno ben disposto ad assumere per proprio conto la responsabilità di ogni pagamento anticipato senza che l'amministrazione pubblica fosse per rimanere in alcuna maniera compromessa. Il prodotto delle linee di cui si fa la concessione, lasciando largo margine per un benefizio certo, è sufficiente onde ottenere col pegno sui

frutti annuali dell'esercizio un'anticipazione di capitale tanto da sopperire ai più pressanti bisogni.

Con intendimento perciò di potersi giovare di tale spediente e tradurre in atto la facoltà che il Governo aveva a se riservata, ma specialmente per non ritardare di soverchio l'apertura al pubblico servizio del tratto di ferrovia tra Genova e Chiavari, già ultimato in tutte le parti, si addiveniva ad una seconda convenzione che aveva per iscopo di cedere al Governo, od a chi per esso, l'esercizio dei tratti della linea ligure che per le due riviere si dipartono dalla città di Genova. Guardando infatti alle tristi condizioni in cui la società delle Romane versava, e prevedendo la impossibilità in cui era di assumere un nuovo carico, e di soggiacere alle forti spese di stabilimento e di nuove provviste di materiale mobile e di ogni altro oggetto di consumo, non poteva il Governo lasciare incerta l'attuazione del servizio sopra un tratto di ferrovia da tanto tempo desiderato, e sentiva l'obbligo di assumere d'ufficio la gestione dello esercizio piuttosto che tollerare un ritardo ingiustificabile.

Se per questo riguardo si raggiungeva lo scopo, non così poteva essere rispetto alla necessaria anticipazione di danaro, nè tanto meno poteva dissimularsi la difficoltà gravissima di accollare al pubblico Tesoro il carico di pagare l'egregia somma di 45 milioni nei modi e tempi dalla convenzione voluti.

Preoccupandosi primamente del modo di superare le difficoltà e prevenire le spiacevoli conseguenze che, anche trattandosi di misure temporarie, potevano riuscire sconfortanti, ricercavasi accuratamente se possibile e conveniente fosse di sostenere l'impegno col concorso dell'associazione privata, sia in quanto al servizio delle linee che rientravano nella proprietà dello Stato, sia in quanto al pagamento delle somme pattuite.

Come è facile lo immaginare, l'amministrazione pubblica non aveva certo la velleità d'impegnare lo Stato nella diretta gestione di un servizio di tal natura, e riconosceva la convenienza di confidarne l'attuazione ad una società fortemente costituita, e capace di condurlo con tutta la regolarità e la sicurezza desiderata. Nasceva quindi naturale il pensiero di rivolgersi alla società dell'alta Italia, la quale, per avere alcune delle sue principali linee intrecciate con quelle di cui si trattava la cessione, e per trovare interesse diretto nello svolgere le sue relazioni tanto col mezzodi della Francia quanto colla capitale del regno, meglio di ogni altra offriva occasione a trattare a migliori condizioni; e,

disponendo essa di capitali e di mezzi più abbondanti per assumere immediatamente l'esercizio di nuove linee, che formano una naturale continuazione della sua rete, doveva necessariamente prestarsi ad una combinazione che tornasse a vantaggio comune.

La convenzione pertanto stipulata colla società dell'alta Italia, della quale convenzione si darà conto a suo luogo, vuolsi considerare come un corollario di quella di cui si ragiona, giacchè il Governo trova capitali e mezzi quanti sono necessari per far fronte ai pagamenti stabiliti, e si mette in misura di provvedere ad un servizio della più alta importanza senza essere costretto ad accrescere gli aggravii del bilancio.

La nota e contiene il quadro scalare del dare e dell' avere in quanto all'interesse della pubblica finanza dipendentemente dalle convenzioni coll'una e coll'altra società stipulate.

Se materialmente, mercè le combinazioni suddette, le finanze sono al sicuro da un diretto sacrificio, e se per di più incassano o risparmiano una somma che supera di 10 milioni quelle che vogliono essere pagate alla società delle Romane per gli anni dal 1860 al 1871, rimangono tuttavia in disborso delle vistose anticipazioni fatte in base alla convenzione del 1866, accresciute dagli interessi scaduti e scadenti gradatamente sino a tutto il 1872, in guisa che resta vivo un imponente credito del quale non è altrimenti assicurata l'estinzione se non quando la società sia effettivamente entrata in uno stato di prospera esistenza.

Dai calcoli presuntivi contenuti nella nota b emerge chiaramente che, fatto assegnamento nei limiti del ragionevole sopra un prodotto tenue bensì, ma tuttavia bastantemente remuneratore, l'amministrazione sociale si troverebbe nel 1872 in grado di realizzare alcuni risparmi, tanto da coprire le possibili eventualità. Successivamente crescono le sue entrate a misura che rientra nel possesso di tutti i proventi, dei quali temporaneamente si spoglia, ed allora acquista forza bastante per corrispondere l'interesse dei Buoni del Tesoro, per poi dividere la eccedenza attiva tra il Governo a conto di restituzione, e gli azionisti per quota d'interesse sul valore delle azioni.

E qui si potrebbe domandare il perchè non si porti in diminuzione del credito del Governo tutta ed intera la somma che si ritiene dallo Stato sulle sovvenzioni dovute per la linea Bologna-Ancona, ed il perchè non s'impieghi l'intero sopravanzo dell'attivo a scemare il



debito verso il Governo piuttosto che dividerlo a parti eguali cogli azionisti.

Alla prima domanda rispondono i riflessi precedentemente svolti, poichè non si potrebbero altrimenti coprire le passività che costituiscono il debito galleggiante.

In risposta alla seconda si adducono considerazioni di equità verso gli azionisti, sole vittime delle traversie per cui ebbe a passare la società. Togliendo ai medesimi la speranza di ottenere in un avvenire non tanto lontano un qualche sollievo alle perdite reali subite finora, e che dovranno subire per lungo tempo ancora, non sarebbe possibile di ottenere dai medesimi una vera rinunzia ad ogni speranza avvenire.

Volendo scansare una crisi, non si aveva ragione di respingere le condizioni indispensabili per riuscire, e quindi, accettando sinceramente il principio di schivare le complicazioni e i disordini a danno dell'interesse e del credito pubblico col convincimento che esso sia opportuno e conveniente sempre quando, senza pregiudizio sensibile dello Stato, si eviti il fallimento di una grande società, si trovano nella naturale esplicazione di un tale principio i motivi che hanno ispirate le diverse condizioni che sono espresse negli articoli della convenzione.

#### Convenzione colla società dell'alta Italia.

Nelle cose dette precedentemente sulla convenzione tra il Governo e la società delle Romane si è fatta parola della convenzione colla società dell'alta Italia e si è mostrato il nesso che naturalmente esisteva tra le due, le quali, per gli stretti rapporti tra loro, dovevano vicendevolmente sostenersi. Questo legame però non esiste per tutte le tre parti in cui la convenzione coll'alta Italia si divide, che anzi le due ultime, quantunque siano nate in occasione ed in conseguenza della prima, tuttavia trattano di cose totalmente diverse. Perciò si debbono indicare partitamente le ragioni che indussero a stabilire i patti in ciascuna di esse contenuti.

Nella prima parte della convenzione si tratta della anticipazione di un capitale di 45 milioni e della gestione, o, se vuoi, dell'appalto dell'esercizio delle linee dalla società delle romane passato al Governo. Il prodotto netto dell'esercizio è devoluto allo Stato, salvo una quota di compartecipazione, negli utili riservata

alla società a titolo di premio e d'incoraggiamento. La società poi ritiene la totalità del reddito spettante al Governo fino alla intiera restituzione del capitale anticipato, compresi gl'interessi.

Siccome però pella linea da Firenze a Massa si prevede la necessità di alcune opere di risarcimento e di miglioramento, e siccome nel primo impianto si deve provvedere il materiale mobile per l'esercizio dell'intera linea, così è imposto l'obbligo alla società di fare le spese relative che vanno in aumento del capitale suddetto.

Per stabilire un limite ragionevole a questo genere di spese, si prese argomento dall'importanza del movimento sui tratti che attualmente trovansi in esercizio; e nella previsione del progressivo sviluppo del traffico ad opera finita, venne imposto alla società esercente l'obbligo di anticipare le somme necessarie sino alla concorrenza di 18 milioni a misura ed in proporzione del bisogno.

Aggiungendo ai 45 i 18 milioni, si arriva ad un capitale imponente che a prima giunta non sembra possa essere facilmente estinto coi prodotti dell'esercizio; nel qual caso diverrebbero illusorie tutte le previsioni, nè si avrebbe a sperare mai di riuscire alla liberazione di una tanta passività per la quale fu giuocoforza di concedere l'interesse dell'8 per cento.

A questo tasso la somma annuale assorbita dagli interessi sui 63 milioni impiegati, quando, compiuta ogni provvista ed ultimato ogni lavoro di perfezionamento, il servizio della strada ferrata abbia preso su tutta la linea un completo sviluppo, salirà all'egregia somma di lire 5,040,000, che, rispetto ai 425 chilometri disponibili per l'esercizio, assorbe un prodotto chilometrico di lire 11,621.

Ora non si crede che avere si possa così meschina idea del movimento che si deve svolgere sopra una linea la quale percorre territori per la maggior parte popolatissimi, e, come già fu osservato, deve far parte di un'arteria di primo ordine tra la Francia meridionale e tante ricche provincie d'Italia, per dubitare che, non appena siano tolte le interruzioni, non abbia il reddito effettivo a superare di molto il limite suddetto. Senza magnificare le cose con ipotetici ragionamenti per provare quanto sia fondata una tale presunzione, si accennerà soltanto ai risultati che fin d'ora si ottengono sui tratti di ferrovia attualmente esercitati dalla società dell'alta Italia e che appartengono alle linee cedute. Nell'ultimo mese di aprile, per quanto

fu possibile di accertare finora, il prodotto lordo chilometrico per quei tratti fu il seguente. (Nota f).

Sulla linea Firenze-Spezia . . . . . L. 16,424 93

Sul tratto Genova-Savona . . . . . » 23,076 29

Id. Genova-Chiavari . . . . . » 22,509 94

Ed in media per chilometro . . . . . L. 18,373 07

Quando perciò la linea ligure sia interamente compiuta e che tutto il movimento dalla Francia non solo pel litorale ma pel Ceniso, e quello dalle provincie subalpine dal di là di Alessandria verso Firenze e Roma abbia preso il suo naturale avviamento per la ferrovia litoranea, non può cadere dubbio sopra un accrescimento di prodotto in proporzioni che si possono ragionevolmente prevedere grandissime, e che porgeranno occasione di estinguere in non molti anni il debito per quanto sia cospicuo.

Non si faranno al certo pronostici esagerati sopra questo finale risultato, che si spera possa dare allo Stato un largo compenso dei sacrifici fatti, sia per l'acquisto della linea Firenze-Massa sia per la costruzione della ferrovia ligure che, per quante supposizioni e ragionamenti si vogliono fare, non tralascierà di essere un'opera delle più sorprendenti, come fu una delle più costose per le innumerevoli difficoltà che si dovettero superare nell'eseguimento.

Tuttavia, per semplice ipotesi, si prenda come limite inferiore un prodotto lordo, metà appena maggiore di quello medio sopra notato, calcolando cioè sopra lire 25,000 brutte per chilometro. Le spese di esercizio sopra una linea a miti pendenze non possono calcolarsi al di là di lire 10,000 per chilometro; e quindi, sottratta dal reddito netto la quota di premio riservata alla società esercente, rimarranno disponibili L. 13,500, le quali in confronto della parte destinata al pagamento degli interessi precedentemente indicata lasciano per 425 chilometri la somma di 697,500 per la estinzione del capitale. L'ammortamento perciò nella peggiore ipotesi, e quando si fossero indebitamente consumati i 18 milioni suddetti, calcolato il tasso all'8 per cento, si farà in 27 anni circa. Ma è ammissibile questa supposizione, e non si deve invece con maggior probabilità prendere per esempio il movimento che ha luogo sulle linee dell'Italia centrale, le quali nel 1867 diedero lire 31,700 al chilometro? Questo limite, superiore alla media dei prodotti che si ottengono sulle linee lombarde e sulla antica rete dello Stato, si spiega facilmente ove si rifletta che le ferrovie dell'Italia

11  
centrale non dividono la loro ricchezza con altre linee secondarie poco produttive, e che perciò, in quanto a guadagno, mostrano quel che valgono realmente, mentre nelle reti della Lombardia e del Piemonte le principali linee, quantunque più produttive, sfigurano necessariamente per essere associate alle ferrovie minori. Accettando le conseguenze di un tale ragionamento la estinzione si potrà fare in un breve giro di anni, e lo Stato avrà campo a realizzare fra non molto tempo un beneficio assai remuneratore che mostrerà come nel ricuperare la proprietà della ferrovia ligure e coll'acquistare il tratto che l'unisce a Firenze, lo Stato ha davanti a sé la certezza di vedere largamente compensati i sacrifici a cui esso si sottopone.

Ma perchè una tale speranza non sia frustrata è condizione principalissima quella di assicurare il modo di far bene fruttare la strada, e questo appunto forma il soggetto principale della prima parte della convenzione.

Il principio su cui s'informa il contratto è quello di rimborsare puramente e semplicemente alla società le spese vive, e di accordarle un premio, ossia una compartecipazione nel prodotto netto per incoraggiarla ed allettarla onde abbia stimolo dal proprio interesse a sviluppare il movimento ed a far crescere quanto è possibile i prodotti e gli utili.

In quanto alla prima questione, quella del rimborso delle spese, non si può nascondere che questo sistema potrebbe in astratto essere pericoloso, o, se non altro, essere sorgente di una infinità d'imbarazzi, di conflitti e di complicazioni, per la necessaria immisione del Governo nell'amministrazione e nell'accertamento delle spese e dei prodotti. E quindi si stava in forse sulla preferenza a darsi al sistema di un appalto a prezzo fatto, o per chilometro di via in un rapporto proporzionato al prodotto lordo, o per numero dei convogli-chilometro, od in proporzione del reddito netto od in altro modo qualunque. Ma, per quanto si cercasse di tradurre in una formola positiva la espressione della spesa, che nelle varie combinazioni possibili doveva essere ragionevolmente retribuita, non si trovò modo di risolvere il problema e di stabilire di accordo un modo netto e preciso di fissare termini scalari abbastanza prossimi al vero per non temere che l'una o l'altra delle parti non avesse a restarne pregiudicata.

D'altra parte, se si riflette che la società dell'alta Italia possiede attualmente ed esercita nel regno una rete di 2400 chilometri, con una amministrazione che

nulla lascia a desiderare in quanto a perfetto ordine, a scrupolosa esattezza ed a severa disciplina di servizio, ed ove si pensi che sulle linee, delle quali la medesima assumerebbe l'esercizio per conto del Governo, sarebbe indubbiamente per applicare gli stessi regolamenti onde assicurare con eguale attenzione ogni cespite di prodotto, sembrava fuori di ogni dubbio che, confidando il servizio ad una società così bene costituita, il Governo avrebbe potuto ottenere tutte le desiderabili guarentigie sulla regolarità e sull'economia dell'esercizio.

Preferendo un tale partito, come quello che non lascia luogo ad alcun pentimento di aver pregiudicato nell'atto del contratto o l'uno o l'altro interesse, non esitava il Governo nel concedere alla società il premio del 10 per cento sul reddito netto, proporzione questa che pare temperata e ragionevole tanto che la società trovi un eccitamento a curare la economia delle spese per una parte, e nel promuovere lo sviluppo del traffico per l'altra. In questa guisa il Governo non assume la responsabilità di una diretta ingerenza, e gli basta di esercitare una superiore sorveglianza sull'amministrazione tecnica ed economica del servizio per tutelare l'interesse dello Stato. Riservandosi il diritto di vegliare allo adempimento dei patti del contratto, in quanto ad ogni particolarità di servizio per prevenire gli abusi possibili, il Governo ripone fede nella avvedutezza della società, come direttamente interessata dalla lusinga di un premio che deve riuscire indubitatamente assai attraente per essa particolarmente, quando si miri alla probabilità o, per meglio dire, alla quasi certezza di raggiungere fin dal primo periodo dell'apertura della ferrovia ligure il prodotto cospicuo di cui si è precedentemente parlato.

Ciò posto, le condizioni alle quali la società dell'alta Italia assumeva l'esercizio delle linee appaltate furono stabilite dal capitolato annesso alla convenzione, nel quale, partendo dal concetto di adottare le stesse forme e le stesse discipline che sono in uso sulle altre linee dalla società esercitate, non si fa in sostanza che stabilire i limiti precisi in cui l'amministrazione sociale deve esercitare la sua azione e fornire in ogni caso il mezzo di paragonare i risultati delle linee poste in condizioni identiche per verificare se siano o no scrupolosamente osservati i patti convenuti.

A questo riguardo non si poteva dissimulare che negli apprezzamenti a farsi tra gli agenti governativi e quelli della società poteva nascere occasione di diver-

genze, che avrebbero lasciato luogo a spiacevoli conflitti se fosse mancato il mezzo di risolvere ogni dubbio. Quantunque, per la facilità colla quale si può istituire un esatto paragone tra l'una e l'altra linea, a senso del principio sopraccennato, si reputi poco probabile una seria differenza di apprezzamento nelle spese, tuttavia, per ogni possibile eventualità, si dovette necessariamente adottare il sistema degli arbitramenti per quanta repugnanza possa il medesimo ispirare. Nessun'altra forma di giudicato si è creduto essere più opportuna a fronte della natura e bene spesso della tenuità degli interessi che possono trovarsi in conflitto, e conseguentemente non si esitò punto ad includere nel capitolato (articolo 4) il ricorso al giudizio arbitramentale in caso di controversie, procurando però di meglio precisare il modo con cui si dovrà a tale giudizio procedere.

Indipendentemente poi dalle spese di esercizio, il capitolato doveva necessariamente prevedere, e prevede infatti, il modo con cui vogliono essere regolati i lavori e le provviste di materiale mobile, affinché non abbia il Governo da sopportare un carico eccedente lo stretto bisogno. A tale scopo provvedono apposite prescrizioni, fra cui non si può passare sotto silenzio quella (articolo 7) che esclude dalle spese ordinarie di mantenimento le avarie, i rifacimenti e le riparazioni di guasti straordinari al solo scopo di farle pesare sul prodotto netto, dopo detratto il premio alla società assicurato.

Questa clausola trova la sua ragione di essere nella considerazione che il Governo, in forza della convenzione colle ferrovie romane, prendendo a suo carico diretto la costruzione della ferrovia ligure, avrebbe naturalmente l'onere di eseguire per un certo tempo le opere di consolidamento che nel periodo della prima costruzione non fossero fatte intieramente per non spingere le spese al di là di quei giusti limiti che le previsioni tecniche comportano senza compromettere la stabilità dell'opera.

Ogni maggior dispendio, che per un tale motivo si evita nello esequimento dei primi lavori, non deve per principio di giustizia essere sottratto dalla parte di utile che alla società appartiene, quindi si lascia a carico del Governo il corrispettivo di tali spese, che sono prelevate dalla sua quota di beneficio.

All'infuori dei patti che tanto nella convenzione quanto nel capitolato stabiliscono i rapporti tra Governo e società, se ne trovano alcuni di altro genere relativi ai rapporti ed agli interessi tra le due società

delle Romane e dell'alta Italia, i quali hanno per unico scopo di mettere il Governo in grado di dare effettivamente un principio di esequimento alla convenzione colle ferrovie romane a senso della riserva di cui si è parlato precedentemente.

Non dovendo essere per questo impegnata in alcun modo la responsabilità del Governo, venne imposto alla società dell'alta Italia l'obbligo di somministrare alle romane i fondi necessari per soddisfare ai più stringenti bisogni, di fare cioè l'anticipazione di 11 milioni equivalenti alla prima rata di pagamento da farsi al Governo, in maniera che le due società sole si trovassero a fronte l'una dell'altra quando per una qualsiasi circostanza la convenzione col Governo non ricevesse la definitiva approvazione.

Nello imporre una tale condizione si è preveduto che in questo ultimo caso la società delle romane, aggravata da un nuovo debito, sarebbe ricaduta nella impossibilità di risorgere. Fu perciò espressamente prescritto l'obbligo di una apposita convenzione tra le due società, e fu stabilito che a pegno delle somme pagate dovesse l'alta Italia entrare in possesso della linea Firenze Spezia e dei tronchi della ligure per esercitarli alle condizioni stesse stabilite col Governo per lo esercizio delle linee diventate sue proprie, ritenendo bene inteso il frutto o, meglio, il prodotto netto, detratte le spese e l'interesse della somma anticipata, in estinzione di quel debito.

Non avendo il Governo che un interesse indiretto nelle condizioni relative a tale contratto, e solo per quanto mirava a prevenire la crisi che si voleva evitare, torna inutile l'entrare nel merito delle varie condizioni stipulate tra le due società, e basta l'accennare che l'intervento del Governo nel prestare come moderatore la sua adesione al contratto relativo non ne impegna in alcun modo la responsabilità per qualsiasi conseguenza ne possa derivare.

Regolate in questo modo le condizioni del contratto nell'interesse e nei rapporti tra le due società, si stabilirono per di più alcuni patti per riguardo all'eventuale esequimento di alcune linee secondarie.

In questo intento colla convenzione (art. 19), prevedendo il caso in cui dalle provincie e dai comuni si volessero costruire alcuni tratti di ferrovia d'interesse locale nel senso di ripetute sollecitazioni fatte al Governo, venne imposto alla società l'obbligo dell'esercizio ed alcune servitù di passaggio; si stipulò inoltre a favore della ferrovia da Savona a Bra l'obbligo alla società di

farne l'esercizio mediante un premio più moderato di quello che per la linea del litorale fu concesso.

La parte seconda della convenzione colla società dell'alta Italia, senza avere alcun nesso colla prima, contiene esclusivamente la concessione del tratto di ferrovia d'accesso al grande traforo delle Alpi nel versante italiano dalla stazione di Bussoleno sulla linea Torino-Susa fino all'imbocco sud del traforo suddetto.

La strada si svolge nella stretta valle della Dora Riparia fra le più ripide e scabrose coste di quelle montagne e deve risalire con forti pendenze e per angustissimi varchi il tortuoso corso del torrente. È ben naturale perciò che si debbano ad ogni tratto superare difficoltà non poche che rendono il costo delle opere superiore a quanto ordinariamente si spende nelle costruzioni, che in meno difficile giacitura o con minor soggezione di tracciato si debbono eseguire.

I progetti tecnici regolari per tutto quel tratto di ferrovia, dopo molte esplorazioni relative al migliore e più opportuno andamento da seguire, e dopo un esame ben approfondito fatto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono regolarmente approvati.

Nella prima parte di quella linea a partire da Bussoleno sino a Salbertrand, punto in cui superate le strette gole, la valle si allarga ed offre un piano più trattabile, le difficoltà di lavoro riuscivano grandissime, e molti tratti di galleria, alcuni dei quali di lunghezza dai 1500 ai 2000 metri, dovevano essere preparati in tempo perchè tutta la strada potesse trovarsi aperta contemporaneamente al grande traforo. I relativi lavori procedono con tale alacrità da non lasciare dubitare che nella seconda metà del 1871 si abbia compiuta la meravigliosa opera e siano le ferrovie italiane congiunte senza interruzione alle linee francesi.

Obbligato il Governo a provvedere per proprio conto all'esecuzione dei lavori, disponeva sin dal 1866 per dare l'appalto regolare nel primo tratto il più difficile da Bussoleno a Salbertrand, perchè ogni opera potesse esser ultimata a tempo opportuno. Restava quindi a provvedere per l'esecuzione del tratto successivo, e di questo furono da poco approvati i progetti tecnici acciò si possa predisporre immediatamente pel pronto intraprendimento dei lavori e non si corra il pericolo che avessero malauguratamente a mancare le strade d'accesso il giorno in cui l'opera del grande traforo fosse finita.

Il costo presunto delle opere, in quanto allo stabilimento del corpo stradale con tutti i fabbricati e lavori

accessori relativi, poteva stimarsi prossimamente in 19 milioni, cioè in ragione di lire 475 mila al chilometro sopra la totale lunghezza di 40 chilometri che misura la strada.

Per le condizioni eccezionali in cui si trova il profilo, il quale corre su quasi tutta la lunghezza col 30 per mille di pendenza, esigendosi necessariamente una maggiore resistenza e robustezza nell'armamento della via, si prevedeva non poter bastare i regoli ordinari e conseguentemente si riconosceva doversi adottare le stesse forme e dimensioni usate per le traversate dell'Appennino a Busalla ed a Pracchia. Di più la distanza tra Bussoleno e l'imbocco della gran galleria essendo di 40 chilometri, non si poteva nascondere che per una linea di primo ordine destinata a stabilire la principale e più importante comunicazione tra la Francia e l'Italia ed a servire di via alle relazioni mondiali tra l'Occidente d'Europa e le Indie, sarebbe stato imprevedibile il costruire la ferrovia ad un solo binario su tutta la sua lunghezza, e perciò si stimava opportuno di stabilire almeno a doppia via il tratto da Salbertrand a Bardonnèche, tratto il quale, posto nella parte superiore della valle più aperta e meno difficile, permette d'ottenere il raddoppiamento con minori sacrifici.

In complesso, comprese alcune altre opere per ingrandimento di stazioni e per sicurezza di esercizio, il costo effettivo di quel tratto di ferrovia ad opera finita, compreso il materiale mobile, poteva presumersi di 25 milioni all'infuori dalle spese imprevedute, e da quelle di direzione tecnica e di sorveglianza (nota g).

A questo capitale doveva necessariamente provvedere il Governo in breve tempo, quando non avesse potuto colla società dell'alta Italia venire ad un accordo per una concessione definitiva.

Il tratto di ferrovia, di cui si ragiona, si congiunge colle linee appartenenti a due potenti società, e per di più ha breve lunghezza, poichè assieme alla metà del traforo, ove s'incontra il confine francese, non misura più di 47 chilometri in tutto. Doveva perciò naturalmente l'esercizio di quel tratto di via, posto in condizioni eccezionali per la sua giacitura, essere confidato alla società dell'alta Italia, e non vi poteva essere dubbio, che a pari condizioni di quelle stabilite per la ferrovia ligure, non avrebbe la società avuto ragione di rifiutarsi ad assumerne il carico; se non che il Governo si preoccupava, non tanto del modo di assicurare lo esercizio di quel tratto di via, quanto della possibilità e convenienza di sottrarsi, in tutto od in parte al-

meno, alla necessità di provvedere, fra tutto il 1871, il capitale suddetto e di far fronte alle spese accessorie ed alle eventualità possibili. Non parve perciò potersi trovare partito migliore e più conveniente allo interesse della finanza, fuorchè quello di cercare una combinazione, per cui si avesse a considerare il tratto di linea di accesso al gran traforo quale parte integrante (come lo è in fatto) della antica rete del Piemonte di cui la società conserva il possesso, coll'aggiungerlo definitivamente alle linee cedute, a patto che la società assumesse il carico e la responsabilità delle costruzioni, mediante quei corrispettivi che potevano ragionevolmente concedersi.

Partendo dall'idea che il nuovo tratto di ferrovia è un'appendice naturale delle altre linee componenti la rete antica dello Stato, parve ragionevole di considerarlo come una parte od un'appendice delle medesime, senza introdurre inutili differenze. Dietro una tale idea restavano a stabilire i limiti del corrispettivo della cessione, tanto nell'interesse dell'una che dell'altra parte. Stando a questo principio, non si metteva in dubbio che la misura ne dovesse dipendere dallo esatto apprezzamento degli utili e dei sacrifici per contrabbilanciarli in modo che nessuno avesse ad essere pregiudicato.

Ciò posto, la prima cosa che importava conoscere essendo il prodotto lordo probabile dell'esercizio che doveva essere garantito nelle stesse forme stabilite colla convenzione 30 giugno 1864 ed atti annessi, approvata con legge 14 maggio 1865, non si credette fuori di ragione lo adottare un limite alquanto elevato prendendo ad esempio quello a cui si deve giungere sulla rete dell'Italia centrale, per formare il reddito netto che alla medesima venne garantito. Supposto pertanto che il prodotto lordo possa giungere a lire 44 mila al chilometro, e ritenuto che la spesa di esercizio, malgrado le forti pendenze e le condizioni climatiche ed eccezionali in cui la strada è collocata, possa tenersi nel limite del 50 per cento, l'importo totale del reddito sarebbe di lire 2,068,000, in cifra rotonda di lire 2 milioni. La società ne ritrarrebbe un beneficio di poco più di un milione, che, al tasso dell'8 per cento (tasso che non fu possibile di ridurre a minor misura), rappresenta un capitale di 13 milioni circa, lasciando scoperto una notevolissima parte del costo totale a cui ascendono i lavori e le provviste.

Ora, dovendo assicurare un tale prodotto di due milioni, parve conveniente nello interesse dello Stato di

conglobare una tale somma con quella risultante dai 28 milioni assicurati in forza della precitata legge, affinché lo sviluppo complessivo del movimento internazionale, che l'apertura della ferrovia attraverso le Alpi Cozie promette, abbia a concorrere utilmente nello esonerare, il più presto possibile, lo Stato dal pagamento delle differenze a cui è obbligato in forza delle vigenti convenzioni.

Dietro tali considerazioni, venne stabilito a due milioni l'aumento sulla guarentigia di prodotto lordo, che, a termini dei patti sanciti colla citata legge 14 maggio 1865, lo Stato dà per la rete delle ferrovie cedute all'Italia, e fu determinata in 12 milioni il concorso pecuniario a cui il Governo si obbliga, distribuendo però il pagamento della somma predetta in tre rate annuali di quattro milioni di lire ciascuna, l'ultima delle quali scadrebbe al 1° luglio 1873, mentre corre obbligo espresso alla società di dare la ferrovia ultimata e pronta all'esercizio pel giorno in cui sarà compiuta la grande galleria, ossia verso la metà del 1871.

Mettendo assieme il costo del grande traforo ed il concorso o sussidio suddetto per la strada di accesso all'imhocco sud, il Governo italiano sarebbe in disborso di un capitale che prossimamente può essere valutato nella seguente somma:

Costo del traforo, comprese le gallerie d'entrata . . . . .	L. 75,000,000
Sussidio per la ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche . . . . .	» 12,000,000
Somma . . . . .	L. 87,000,000
Concorso della Francia per la parte di sotterraneo cadente nel suo territorio . . . . .	» 27,000,000
Restano a carico dello Stato italiano L. . . . .	<u>60,000,000</u>

Questa rilevantissima somma, pagata a fondo perduto senza alcun rimborso diretto, fa nascere naturalmente l'idea di attivare una tariffa speciale nei trasporti sulla traversata delle Alpi a senso della facoltà che il Governo aveva pattuita nella convenzione colla disciolta società *Vittoria Emanuele*. (Vedi articolo 64 della convenzione approvata con legge 15 agosto 1857.)

Pensando però che, quando i poteri dello Stato fossero convinti della opportunità e della convenienza di procurare alle finanze pubbliche un qualche alleviamento dei gravi sacrifici fatti e volessero rifarsi con una tassa speciale sui trasporti a grande velocità, a somiglianza di quella che è attualmente in vigore, doveva riservarsene il dritto nella nuova convenzione,

venne espressamente convenuto (articolo 21) l'obbligo alla società di riscuotere per conto del Governo tutte quelle tasse addizionali che si trovasse d'imporre sul movimento o totale o parziale che può svilupparsi sulla traversata delle Alpi.

Rimane quindi libera l'azione del Governo per qualunque sia risoluzione, che nell'interesse della finanza voglia preferire.

Le cose fin qui dette sulla prima e sulla seconda parte della convenzione coll'Italia per mostrare quale ne fosse il concetto ed in qual modo se ne svolgesse l'applicazione lasciano facilmente travedere che la società dal canto suo, in contraccambio dell'adesione prestata alle varie condizioni proposte, avrebbe sollecitato e richiesto nel proprio interesse la preventiva risoluzione di alcune questioni di principio e la concessione di alcune agevolanze che, se non a rigor di diritto, almeno per considerazioni di equità, non potevano essere ruscate.

Per formarsi una idea esatta della domanda della società conviene premettere che il gruppo dell'Italia si compone di tre reti sussidiate dal Governo con assicurazione di prodotto, e di una quarta, la Veneta, che in forza del patto inteso il 23 febbraio 1866 tra il Governo austriaco e la società delle ferrovie del sud dell'Austria, non ha dallo Stato italiano alcuna guarentigia.

L'antica rete del Piemonte, secondo i patti della cessione approvati con legge 14 maggio 1865, porta assicurato il prodotto lordo di 28 milioni sopra tutta la lunghezza delle linee di chilometri 909, locchè corrisponde mediamente al prodotto chilometrico di lire (Vedi nota h) . . . . . L. 30,310 74

La rete della Lombardia ha invece a guarentigia dell'interesse del 5 25 per cento, compresa l'estinzione sopra il capitale impiegato nelle costruzioni, ciò che corrisponde approssimativamente al prodotto brutto per chilometro di . . . . . » 27,757 17

Alla rete dell'Italia centrale è assicurato un prodotto netto di 6,500,000 lire in complesso, e per chilometro di lordo . . . . . » 44,217 68

In vista di coteste differenze, tanto nella forma che nella misura, nasce naturale il pensiero di stabilire una base unica coll'adottare un sistema uniforme di assicurazioni, ragguagliato sul reddito netto

o sul lordo. Ma la difficoltà di determinare il capitale totale su cui dovrebbe essere corrisposto l'interesse in giuste proporzioni senza danneggiare sensibilmente l'una o l'altra parte, fece abbandonare ogni idea di una generale unificazione, e persuase di limitare la semplificazione alle due reti della Lombardia e dell'Italia centrale (per le quali l'assicurazione versa sopra elementi omogenei) che facilmente possono essere riuniti in un solo assieme.

Quindi nello adottare un tale principio (articoli 34 e 35) si tenne fermo il limite di lire 6,500,000 per la rete dell'Italia centrale, e si pose a calcolo l'interesse pattuito sul capitale impiegato nella rete lombarda senza designazione precisa di cifra, per non essere finora definitivamente appianate alcune differenze relative ad una tale determinazione.

A questo proposito però sorgerà un grave dubbio, se cioè tutte le nuove spese straordinarie che, sia per il naturale incremento nei servizi, reso necessario dallo sviluppo del traffico, sia per il bisogno di riparazioni o rifacimenti a cagione di eventi impreveduti, di cui pur troppo si ha l'esempio nei disastrosi effetti delle piene dello scorso autunno, dovessero andare in conto del capitale di prima costruzione, oppure se dovessero prelevarsi dal prodotto netto dell'esercizio. È in generale sistema ricevuto da tutte le società di prelevare annualmente dal prodotto netto una quota proporzionale a titolo di fondo di riserva per far fronte alle straordinarie emergenze, consuetudine questa giustificata da ragioni di ordine e di buona amministrazione.

Ora con un tale sistema si scema il prodotto netto e si accrescono le differenze a carico del Governo, e perciò sembra opportuno e vantaggioso allo interesse della pubblica finanza lo stabilire invece che tutte le spese straordinarie, qualunque ne sia l'origine, debbano portarsi in aumento di capitale sul quale si deve corrispondere il 5-20 per cento tra interesse ed ammortamento. In questo modo, invece di pagare una somma capitale (giacchè la diminuzione nel prodotto netto nel primo periodo delle garanzie si traduce necessariamente in un effettivo sborso), il Governo non darebbe che un tenue interesse molto al disotto di quello commerciale.

Adottando questo partito per le due reti riunite restano di per sé vintè tutte le dubbiezze ed evitate tutte le possibili controversie relative all'applicazione delle spese occorrenti, nè fa d'uopo decidere se in una piut-

tosto che in un'altra categoria debbano essere collocate. Nel sottrarsi al rischio di contrarie decisioni il Governo trova necessariamente la massima convenienza poichè diminuisce le sue passività nel tempo in cui riescirebbe più grave il doverle sopportare.

Una conseguenza apparentemente lesiva degli interessi dello Stato sembrava poter derivare dalla unificazione predetta in quanto alla restituzione che la Società è in obbligo di fare al Governo delle somme ricevute a titolo di sovvenzione nel primo periodo in cui il prodotto netto delle due reti della Lombardia e dell'Italia centrale non giunge al limite stabilito dalla concessione. Infatti per la prima rete cessando ogni garanzia tosto che la rendita netta è di lire 27,757 al chilometro, mentre per l'Italia centrale è assicurata quella di lire 44,217 a chilometro, la fusione delle due reti allontana la restituzione per una e l'affretta per l'altra, e lascia luogo a ricercare se in cotesta combinazione l'erario pubblico abbia a riuscire perdente oppure avvantaggiato.

In un apprezzamento di tal genere è impossibile il determinare esattamente la scala delle differenze che debbono necessariamente dipendere dal rapporto, secondo il quale possono crescere d'anno in anno i prodotti sull'una e sull'altra rete. Riflettendo però che la differenza per le linee lombarde, preso per base il movimento accertato nel 1867, non è che di lire 5 mila circa, quando per l'Italia centrale è di lire 12 mila, è facile il vedere che la prima delle due reti suddette deve coprire le differenze molto più presto di quel che possa accadere per la seconda.

Ad affrettare un tale risultato su ciascuna delle due linee deve potentemente contribuire la posizione, in cui le due reti si trovano riguardo ai prevedibili cambiamenti nelle rispettive condizioni economiche che debbono necessariamente derivare dall'apertura del gran traforo delle Alpi, e dal compimento della linea litoranea tra Genova, Pisa e Firenze. Senza tema perciò di errare, si può tenere per certo che lo sviluppo del movimento deve essere molto rapido sulle linee lombarde per le transazioni dirette tra l'Adriatico e la Francia: tanto che fra il 1872 ed il 1873 si può ragionevolmente supporre cessata ogni sovvenzione, mentre sull'Italia centrale il progresso deve nel tempo stesso diventare quasi stazionario, se pure, in un'ipotesi più probabile, non sia per convertirsi in un deciso regresso per l'assorbimento prodotto dalla ferrovia ligure tosto che sarà ultimata.



Quando non si voglia contraddire una tale supposizione, appoggiata, come è, sopra apprezzamenti che si hanno per inappuntabili, facile diventa il riconoscere essere indifferente di portare il soprappiù del prodotto della rete lombarda in diminuzione delle differenze passive sull'Italia centrale, invece d'incassare da una parte quel che si paga dall'altra.

Vi ha di più; le differenze pagate dal Governo sulla rete lombarda sono di gran lunga minori di quel che esso contribuisce per l'altra rete, nè rappresentano un grosso capitale da richiedere lunghi anni pel rimborso. La unificazione pertanto non solo non ritarda la restituzione delle somme che le finanze debbono ricevere (Vedi nota i), ma il Governo risparmia effettivamente un'anticipazione di 11 milioni e più nell'ipotesi che il prodotto lordo sulle linee dell'Italia centrale abbia a superare il limite della guarentigia di lire 44,217 per chilometro.

Ma se per questa parte l'interesse dello Stato non è in alcun modo pregiudicato, non così succederebbe per la società, la quale, secondo il principio di unificazione, deve principiare la restituzione per le differenze relative alla rete della Italia centrale prima del termine stabilito dalla concessione, appena cioè che il prodotto lordo chilometrico sulle reti unite abbia toccato lire 34,192, mentre che il rimborso non doveva aver luogo che dopo raggiunto il limite di lire 44,217 a chilometro. Per questa ragione non poteva la società acconsentire ad un anticipato rimborso che le toglie per lunghi anni ogni speranza di migliorare le sue condizioni finanziarie, nè il Governo poteva pretenderlo, dopo che sulla rete lombarda ha già ottenuto tutto il rimborso delle sue anticipazioni.

L'ipotesi che la rete dell'Italia centrale debba superare meno delle altre linee si trova ragionevole, riflettendo che il movimento sulle linee dell'Italia centrale minacciato da una potente concorrenza dalla linea litoranea e da una nuova traversata dell'Appennino, non può crescere al segno di superare sensibilmente il limite massimo delle suddette lire 44,217 di prodotto chilometrico, ed è certo che il Governo deve rimanere fino ad epoca assai lontana esposto al pagamento delle differenze, nè può sperare rimborso se non in una misura meschinissima.

Ora i nuovi patti abbassando il limite massimo per la linea suddetta, da lire 44,217 a lire 34,192 33, è certo che il Governo cesserà dal pagare sovvenzioni molto prima di quel che avrebbe a fare quando stes-

sero ferme le prime convenzioni e non avesse luogo la unificazione convenuta.

Tutto il risparmio che il Governo starà per fare dopo ottenuta la restituzione delle sovvenzioni pagate per la rete lombarda, costituisce necessariamente un capitale che risparmiano le casse dello Stato, e che la società perde effettivamente.

Queste considerazioni spiegano il perchè si abbia concordato che il rimborso delle somme, pagate dal Governo alla Società coi relativi interessi a senso degli articoli 12 e 13 della Convenzione 25 giugno 1860, debba principiare dal giorno in cui il prodotto lordo dell'intera rete raggiungerà il limite di 44 mila lire a chilometro, che rimane di qualche centinaio di lire al di sotto di quello stabilito dai patti attuali relativi alle linee dell'Italia centrale.

Per quanto poca fiducia si voglia avere nello sviluppo avvenire del traffico sulle ferrovie italiane non sembra tuttavia doversi riguardare come una chimera l'opinione che le linee dell'alta Italia, le meglio collocate per servire alle transazioni ed al commercio mondiale, debbano in avvenire migliorare le loro sorti ed accostarsi a quel movimento che si verifica sulle ferrovie estere, che non ebbero a lottare contro i potenti ostacoli dei quali la natura ha circondato l'Italia.

Tolta ogni separazione e squarciate le Alpi pel passaggio delle ferrovie, l'Italia prenderà il posto che le compete, ed il prodotto delle sue linee salirà al pari di ogni altro in proporzione di quanto avviene sulle linee d'Europa di analoga importanza. E di fatto, quando anche non si voglia credere ad uno straordinario incremento, basta il supporre che il prodotto cresca dell'uno per cento di anno in anno (nota i) per raggiungere il limite di 44 mila lire di reddito lordo. Da questo punto la Società rimborsa al Governo non tanto le somme che già erano allo stesso assicurate, quanto le sovvenzioni per l'antica rete dello Stato delle quali non era in alcun modo pattuita la restituzione. Queste sovvenzioni formano fin d'ora un capitale di molto superiore a quanto venne corrisposto sulle altre reti; perciò la Società non potè accondiscendere ad una tale restituzione, nè soggiacere alla diminuzione dell'annua sovvenzione, a cui ha diritto per le linee dell'Italia centrale, se non a due patti, l'uno di riservare a se una parte del sopravanzo di prodotto sopra il limite suddetto di 44 mila lire a chilometro, e l'altro di essere liberata dal pagamento della tassa sulla ricchezza mobile per la rete della Lombardia durante il tempo che



deve trascorrere prima che il prodotto raggiunga il limite suddetto.

In forza delle attuali concessioni il pagamento della tassa per la rete lombarda ha principio col primo dell'anno corrente; ma per la rete dell'Italia centrale la società sarebbe esente da un tale tributo per tutto il tempo della concessione.

E qui non si tacerà avere il Governo mossa lite sulla interpretazione dell'articolo 27 della convenzione 25 giugno 1860 relativa a tale esenzione, non parendo che la riserva fatta per la così detta *imposta sulla rendita* potesse significare un eguale privilegio per quanto riguarda la ricchezza mobile. L'esito della lite avanti i tribunali ordinari riuscì contrario all'interesse del Governo, e rimase definitivamente il pagamento della tassa ristretto alla rete della Lombardia sopra una rendita annua di lire 6,220,000 circa, che a tanto corrisponde l'assicurazione di prodotto data dal Governo.

La società pertanto in corrispettivo della rinuncia che fa della esenzione suddetta ed in compenso della restituzione a cui si assoggetta per le somme ricevute per la rete antica dello Stato si sottrae (articolo 38) dal principio del corrente anno al pagamento di una tassa equivalente a circa lire 500,000 a scapito dell'erario e si premunisce contro ogni accrescimento d'imposta per non pochi anni avvenire, finchè cioè il prodotto lordo della intera rete non raggiunga il limite fissato di lire 44,000.

Altro vantaggio la medesima risente dal rimborsare al Governo, sulla quota relativa all'Italia centrale la sola metà invece del totale del sopravanzo sul prodotto suddetto. Questa concessione, qualunque valore si possa alla medesima attribuire, deve ritenersi come un patto di reciproca convenienza, e parte dal principio che senza un allettamento di luero difficilmente si trovano società generose al segno di sopportare fatiche e fare sacrifici senza ricavare beneficio dall'opera propria.

Un terzo ed ultimo favore ottiene la società col prolungare la scadenza dei termini delle concessioni per le diverse reti dalla medesima possedute. Il nuovo termine fu protratto per raggiungere quello della concessione della rete veneta nei limiti stabiliti dalla citata convenzione 27 febbraio 1866 tra il Governo austriaco e la società, convenzione questa accettata in forza della stipulazione del trattato di pace tra l'Austria e l'Italia.

Un tale prolungamento di termini ritarda il ricupero delle linee suddette di parecchi anni, cioè:

- Per la rete lombarda di anni 14;
- Per la rete dell'Italia centrale di anni 20;
- Per la rete antica dello Stato di anni 9.

Esposti così francamente i vantaggi che da un lato il Governo, dall'altro la società possono ritrarre dalla nuova convenzione, che si assoggetta alle deliberazioni del Parlamento, non si può, per debito di giustizia, nascondere che, se a stretto rigore di legge il Governo ritiene non essere dubbio l'obbligo che corre alla società di soggiacere al pagamento della tassa sulla ricchezza mobile quando non ne sia stata pattuita espressamente la esenzione, è vero nel tempo stesso che questo tributo ridonda a diminuzione dell'interesse assicurato ai capitali chiamati a contribuire alla costruzione delle linee italiane. Ed è per questa ragione che la società vorrebbe sostenere che, equamente e lealmente interpretando lo spirito e le parole del contratto, deve il pagamento della imposta sulla rendita prelevarsi dal reddito lordo in riguardo specialmente al tenue tasso d'interesse che ai capitali impiegati venne promesso.

Non si può infatti dissimulare che dal 1864 a questa parte la società, malgrado la carezza del danaro, ha sborsato ingenti capitali in lavori ed in provviste sulle reti della Lombardia e dell'Italia centrale, nè si è rifiutata mai, nè ha mai frapposto ostacoli nell'adempire gli obblighi assunti, quantunque il frutto, che la medesima poteva sperare dal capitale impiegato è con non lievi sacrifici ottenuto, fosse ben lontano dal coprire tutte le spese relative ed i sacrifici che le condizioni del credito pubblico imponevano.

Schiarite coi precedenti brevi cenni le ragioni che consigliarono ad accettare i patti della convenzione, non si crede di dovere maggiormente insistere per dimostrarne la convenienza e l'opportunità che la Camera saprà nella sua saviezza apprezzare.

Foggia-Candela.

È noto alla Camera che, mentre coll'articolo 3 della convenzione conclusa colla società delle strade ferrate meridionali addì 28 novembre 1864 ed approvata colla legge 14 maggio 1865, si convenne, in seguito della sostituzione della linea da Foggia a Napoli per Benevento all'altra da Eboli a Napoli per Conza, da

cessione al Governo di tutti i lavori già eseguiti sui tronchi Eboli-Conza e Foggia-Candela si stabilì pure cogli articoli 18, 19, 20 e 21 della convenzione suddetta che qualora, entro quattro mesi dalla data della sua stipulazione, le provincie ed i comuni interessati alla conservazione del predetto tronco da Foggia a Candela, costituiti in regolare consorzio, si obbligassero a concorrere con un sussidio non minore di lire 50,000 annue, il Governo, oltre a concedere l'uso della strada e l'impiego dei materiali cedutigli dalla società, a mente dell'articolo 3 precitato, avrebbe accordato per parte sua una speciale sovvenzione annua di lire 75,000, e la società, contro il pagamento dell'annua somma di 125,000 lire, si sarebbe obbligata ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'esercizio del suddetto tronco di strada ferrata, completando a sue spese tutti i lavori necessari al compimento della linea.

Però il termine stabilito per la formazione del consorzio, a senso della legge, ebbe a scadere senza che fosse raggiunta la somma di lire 50,000 per la quale i comuni ed i corpi morali interessati dovevano concorrere.

Le deliberazioni per altro già emesse da non pochi comuni per concorrere al sussidio stabilito ed il calore con cui si era cercato e si cercava ogni mezzo per raggiungere lo scopo, facevano presagire prossimo un risultato soddisfacente, e dappoichè la società stessa non chiedeva di essere svincolata dall'obbligo assunto, si credè pregio dell'opera di coltivare ancora l'idea di attuare il divisato tronco di ferrovia, e di non lasciare cadere senza alcun frutto una disposizione presa appunto all'oggetto di dare una qualche soddisfazione ad una parte almeno delle popolazioni che avevano avuto l'affidamento di potersi giovare della linea ferroviaria da Foggia a Napoli per Conza.

Per questo il Ministero, nel mentre continuava a promuoversi, per mezzo delle autorità locali, l'ampliazione del consorzio, credette savio consiglio di entrare in trattative colla società delle strade ferrate meridionali, la quale si mostrò pronta ad accettare una diminuzione di lire 15,000 sulle lire 125,000 stabilite dalla legge, purchè in compenso di queste diminuzioni, le venissero accordate alcune facilitazioni, sia sul modo di condurre a termine i lavori e completare la strada, sia sul modo di attuarne l'esercizio.

Le accennate facilitazioni, modificate in qualche parte, apparvero al Ministero ammissibili sotto ogni

rispetto, come quelle che, per quanto concerneva la costruzione della strada, non potevano per alcun conto nuocere alla sicurezza ed alla regolarità del servizio, e per quanto all'esercizio erano da riguardarsi adatte a quel discreto movimento che potevasi attendere.

E qui gioverà avvertire che, se la diminuzione di lire 15,000 sul complessivo sussidio determinato dalla legge, avesse dovuta essere ripartita a beneficio del Governo e dei corpi morali nelle proporzioni della quota del concorso a ciascuna delle due parti attribuita, doveva andare per due terzi a favore del Governo e per un terzo ai corpi morali.

Ma siccome sembrò che non convenisse più a lungo indugiare, per valersi con sicurezza delle buone disposizioni della società e non lasciare deperire maggiormente i lavori già eseguiti, e d'altra parte considerando che per la somma di lire 40,000 il consorzio era già formato, il Ministero tronco g'indugi ed accettò il patto di distribuire l'onere della sovvenzione convenuta in lire 110,000, per lire 40,000 a carico del consorzio dei comuni, e per lire 70,000 a carico dello Stato.

In seguito alle premesse cose, venne costituito definitivamente il Consorzio e si stabilì d'accordo colla società delle ferrovie meridionali uno schema di convenzione che regolava i nuovi patti riguardanti la concessione del tronco ferroviario da Foggia a Candela.

Sottoposto, prima della stipulazione definitiva al Consiglio di Stato l'accennato schema di convenzione, il medesimo ebbe a riconoscerlo in massima conveniente, ma sul riflesso che era già spirato a rigore di legge il termine a cui era limitata la costituzione del consorzio, ed in conseguenza la facoltà al Governo di concedere il tronco di strada ferrata in questione e di impegnare lo Stato a pagare una sovvenzione annua, ed a rispondere per le obbligazioni del consorzio, il Consiglio predetto ebbe ad emettere l'avviso che la convenzione sopracitata dovesse in ogni caso essere approvata per legge.

In base all'indicato parere, il Ministero concluse, sotto la data del 10 giugno 1868, la convenzione definitiva per la concessione del tronco in questione, e, dappoichè la società aveva creduto, durante le trattative, anche per rispondere all'impatienza delle popolazioni di provvedere all'ultimazione della linea, egli non credette di opporsi, ultimata la strada, a che ne fosse intrapreso l'esercizio.

Questi sono i motivi per cui la convenzione di che trattasi viene compresa nello schema di legge sottoposto all'approvazione della Camera.

### Strade ferrate meridionali.

La società delle strade ferrate meridionali, se non trovavasi in condizione molto pericolosa, stantechè non era gravata da un forte debito fluttuante e le risorse ricavate dalle linee già aperte all'esercizio bastavano ad esuberanza per assicurare il servizio delle obbligazioni dalla medesima emesse, dovette tuttavia risentirsi gravemente della crisi finanziaria, ed arrivò al punto da non sapere più come procurarsi i capitali che ancora le occorrevano per isviluppare attivamente ed affrettare il compimento della importantissima traversata dell'Appennino per Benevento, colla quale dovevansi allacciare le provincie meridionali adriatiche colla città di Napoli.

E le veniva poi meno ogni speranza di provvedere allo incominciamento dei lavori sulle linee da Pescara a Rieti per Aquila e da Campobasso allo incontro di quella da Napoli a Foggia per Benevento della lunghezza complessiva di 320 chilometri.

Il Ministero pertanto dovette seriamente preoccuparsi della situazione che derivava da un consimile stato di cose, e specialmente della necessità di assicurare entro il più breve termine il compimento della linea suddetta da Foggia a Napoli per Benevento.

E perciò, in vista della importanza di una simile comunicazione, non si esitò ad addivenire ad una convenzione colla società, che fu stipulata addì 16 novembre 1867, per la quale, mentre il Governo si obbligava ad anticipare alla società medesima le sovvenzioni che sarebbero state dovute per il secondo semestre 1868 e per tutto l'anno 1869, la società dal suo canto prendeva impegno di consacrare le dette anticipazioni nel compiere i tronchi della suddetta linea ancora in costruzione.

In forza della precitata convenzione il Governo ebbe a pagare alla società a titolo di anticipazione ed alle scadenze stabilite la somma di lire 35,354,500, e la società condusse già da qualche tempo a termine ed aprì all'esercizio i due tronchi da Benevento a Montecalvo e Santo Spirito di chilometri 30; e da Bovino a Savignano e Pianerottolo dell'Appennino di chilometri 25; per cui ora più non resta che compiere la lacuna

tra questi due punti estremi di soli chilometri 12, la quale però richiederà ancora qualche tempo e moltissimi sforzi per gl'importanti e difficili lavori da eseguirsi nello accennato ultimo tronco.

La convenzione di cui sopra fu in via d'urgenza approvata con decreto reale del 17 novembre suddetto anno che venne in seguito sottoposto al Parlamento per essere convertito in legge. La Giunta della Camera ha già presentata la sua relazione, proponendone la convalidazione, ma il relativo disegno di legge non venne per anco discusso.

Ma se colle accordate anticipazioni si poteva raggiungere l'intento di ultimare le costruzioni dell'importante linea da Foggia a Napoli per Benevento, non si avevano però i mezzi d'iniziare nemmeno i lavori delle due linee di Pescara e di Campobasso; perchè avendo la società già conseguito anticipatamente, come si è detto, le sovvenzioni relative al 1869, ogni altro mezzo o sussidio le mancava, ed avrebbe solo potuto in tanta distretta rivolgersi al credito pubblico che non avrebbe certamente risposto alle sue domande senza imporle sacrifici gravissimi ed inaccettabili.

Da questo stato di cose ne veniva l'indeclinabile conseguenza di adottare nuovi provvedimenti che togliessero le difficoltà, e che prestassero modo di radicalmente rimediare agli inconvenienti che ne derivavano.

Per quanto adunque concerne la ultimazione della linea di Benevento indispensabile si affacciava il temperamento di ricorrere a nuove anticipazioni. Per ciò poi che rifletteva la costruzione delle altre due linee di Pescara e di Campobasso, conveniva seriamente riflettere alle dubbiezze che la primitiva convenzione poteva far nascere sullo assoluto obbligo della società di compiere in un dato tempo le linee suddette ed alla convenienza di non lasciare frustrati gli affidamenti dati alle popolazioni in seguito alla convenzione approvata con legge 14 maggio 1865.

D'altra parte non si poteva dimenticare quanto gravi fossero i carichi annui da cui trovavasi gravato l'erario nazionale in dipendenza della sovvenzione chilometrica attribuita alle due linee in questione dalla concessione sopraccitata, nè dissimulare come potessero per avventura essere questi carichi alleviati, se libero dagli impegni contratti colla società delle meridionali, avesse potuto il Governo ricorrere a mezzi più economici per la costruzione delle linee medesime.

Per queste ragioni si credette buon consiglio di entrare in trattativa colla società concessionaria delle

ferrovie meridionali, ed in massima si rimase d'accordo di stralciare dalla primitiva concessione le accennate due linee, mediante una congrua diminuzione della sovvenzione chilometrica delle altre linee che restavano a formare la rete delle ferrovie meridionali.

Dalle accennate trattative e dai fatti accordi ne seguì la convenzione stipulata addì 14 ottobre 1868, proposta, o signori, alla vostra approvazione collo schema di legge che vi abbiamo sottoposto, per la quale convenzione la società delle ferrovie meridionali venne esonerata dal carico di costruire le due linee da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, e da Termoli allo incontro di quella da Foggia a Napoli per Benevento, e la sovvenzione chilometrica a scala mobile da applicarsi alle restanti linee venne ridotta da lire 20,000 a lire 19,000 pel 1869, a lire 18,500 pel 1870, ed a lire 18,000 per tutti gli anni successivi sino al termine della concessione.

Venne però conservato l'obbligo alla società di assumere l'esercizio delle predette due linee, quando fossero costrutte per conto del Governo, mediante il rimborso delle spese che effettivamente occorreranno per l'esercizio e la manutenzione della via, restando a carico del Governo stesso l'obbligo di provvedere a tutte sue spese il materiale mobile e tutti i mezzi di trazione inerenti al sistema di locomozione che potrà essere adottato.

Colla convenzione medesima venne pure stabilito di sospendere per ora la costruzione dell'ultimo tronco della linea dell'Adriatico da Maglie ad Otranto, per attuarla in ogni caso in tempo più opportuno, non senza esaminare intanto se per avventura non convenisse meglio di dirigere la linea verso Gallipoli.

Inoltre il Governo, allo scopo di porre in grado la società di fare onore ai propri impegni, accordò alla medesima colla nuova convenzione, l'anticipazione di un nuovo semestre sulle sovvenzioni chilometriche in aggiunta alle anticipazioni precedentemente accordate colla convenzione 16 novembre 1867, da estinguersi rateatamente con una ritenzione sulle sovvenzioni medesime in modo che tutto il capitale costituito dalle anzidette anticipazioni che ascende a lire 36 milioni, non tenuto conto del 2° semestre del 1868 già reintegrato, rimanga intieramente rimborsato alla fine dell'anno 1876.

La diminuzione di spesa che in base alla proposta convenzione si ottiene sulle sovvenzioni chilometriche devolute sul complesso delle linee che rimangono alla

società nelle provincie meridionali, oltre le linee Ancona-Bologna con diramazione da Castel-bolognese a Ravenna, le quali misurano chilometri 1285

si è pel 1869 . . . . . L. 2,285,000

» » 1870 . . . . . » 1,927,500

» » 1871 . . . . . » 2,570,000

Alla preindicata somma di . . . . . L. 2,570,000

che rappresenta il risparmio annuo dal 1871 al termine della concessione in base alla convenuta diminuzione della sovvenzione chilometrica, aggiungendo il risparmio di tutta intiera la sovvenzione di lire 20,500 sui 320 chilometri che misurano le due linee di Pescara e di Termoli stralciate dalla concessione, si avrà un altro attivo di . . . L. 6,560,000

In somma . . . L. 9,130,000

Considerando ora che, mediante l'applicazione in determinati tronchi di un eccezionale sistema per la trazione dei convogli, quello a mo' di esempio di Fell, o quello dell'ingegnere Agudio si potranno adottare forti pendenze e curve di raggio assai ristretto, ed evitare la necessità di eseguire opere difficili e costose, è manifesto che si potrà ottenere un notevolissimo risparmio nelle spese di costruzione in modo che non si crede di andare lungi dal vero ritenendo che i suindicati 320 chilometri si potranno eseguire con uno sborso medio per chilometro di 170,000 lire compreso la provvista del materiale mobile ed ogni accessorio e così in complesso per lire 54,400,000 che rimarrebbero coperte in circa sei anni col sovraccennato risparmio annuale di lire 9,130,000.

Per ciò, qualora si consacrì tutta o parte soltanto dell'annualità predetta alla costruzione per conto dello Stato delle due linee di cui si tratta da Termoli all'incontro della linea di Foggia a Napoli per Benevento, o da Pescara a Rieti per Aquila, il Governo alla fine di un più o meno lungo periodo secondo che maggiore o minore sarà l'ammontare delle somme che annualmente vorrà applicarvi, si troverà libero ed assoluto proprietario delle linee ultimate senz'altro obbligo che quello di provvedere alla spesa reale occorrente a mantenerle ed esercitarle, alla quale spesa deve esuberantemente supplire il prodotto dell'esercizio.

Tutto il risparmio annuo, dopo i sei anni in cui i lavori possono essere ultimati coll'impiego del semplice risparmio precedentemente calcolato rispetto alla

somma che sarebbe dovuta in forza della concessione fatta colla legge 14 maggio 1865, andrà a profitto del Governo, ciò che costituisce un risparmio annuale sulle sovvenzioni eguale alla predetta somma di L. 9,130,000

Ma, poichè il Governo, in forza della proposta combinazione, anticipa effettivamente le sovvenzioni che non dovrebbero essere pagate se non in fine di lavoro, così sulle lire 6,560,000 che rappresentano siffatto aggravio vogliono mettere in conto gli interessi del capitale impiegato nelle costruzioni, interessi che, avuto riguardo ai tronchi che successivamente possono esser aperti al servizio dovranno decorrere per due o tre anni al più e potranno salire ad una somma totale di 15 milioni circa. Quando si voglia supporre che per ottenere il detto capitale si alieni rendita pubblica al tasso corrente del 9 per cento circa basterebbe per pagare gli interessi la somma annua di . . . . . » 1,350,000

Resterà quindi abbondantemente d'utile netto la somma di . . . . . L. 7,950,000

e di più a questo beneficio reale dovrà aggiungersi quel prodotto netto che in una misura più o meno abbondante deve tosto o tardi ricavarci dall'esercizio delle due linee suddette.

Se riflettasi adunque che con questa nuova convenzione si raggiunge lo scopo di risparmiare alla società i seriissimi imbarazzi ai quali andrebbe sicuramente incontro se fosse costretta ad eseguire le linee in conformità del capitolato d'onori annesso alla primitiva concessione; che si libera la società stessa da un aggravio soverchio, e si tolgono di mezzo le dubbiezze ed i ritardi nella costruzione delle linee, ai quali avrebbero dato luogo le possibili controversie sull'interpretazione del contratto riguardo all'epoca stabilita per l'ultimazione dei lavori; che un risultato così favorevole si ottiene senza sacrificio per parte dello Stato, ed anzi con sicuro e notevole beneficio delle finanze, non puossi dai riferenti mettere in dubbio che non sia accolta con favore la intervenuta convenzione.

Che se qualche dubbio od esitanza potesse rimanere in alcuno sulla giustezza ed ammissibilità dei computi istituiti per quanto specialmente riflette alla spesa che può incontrare il Governo costruendo per conto proprio le indicate due linee, queste esitanze e questi dubbi scompariranno del tutto quando dal seguito di questa

relazione verrà dimostrato come i computi medesimi siano stati accettati per base di una convenzione che tende ad assicurare appunto la costruzione delle due linee di Termoli e di Pescara, mediante una spesa che non sarà per riuscire di certo superiore a quella precedentemente indicata.

### Convenzione Vitali e Francia.

Per essere sicuri di potere costruire la linea da Termoli a Campobasso e quella tra Pescara e Terni con una spesa relativamente tenue, per provvedere colla maggior possibile sollecitudine allo intraprendimento dei relativi lavori su basi conosciute e positive, e finalmente per far vedere alle popolazioni interessate (che pretendono a giusta ragione di non essere frustrate più lungamente del beneficio a cui per legge hanno diritto) che il Governo ha la ferma intenzione di attuare le linee suddette, venne trattata e conclusa un'altra convenzione coi rappresentanti di intraprenditori di opere pubbliche, conosciuti e capaci, ai quali si affida la formazione dei progetti tecnici e la subordinata esecuzione dei lavori. E che veramente importasse di provvedere quasi contemporaneamente alla combinazione, di cui precedentemente si è trattato, con un atto solenne, quantunque in modo dal primo diverso, alla costruzione delle due linee, bene lo dimostrarono gli allarmi destatisi nelle provincie interessate all'annuncio che la società delle ferrovie meridionali era stata esonerata dalla costruzione delle linee medesime. Le dimostrazioni serie che ne seguirono per parte della cittadinanza e dei municipi avrebbero prodotto certamente torbidi e forse anco violenze, se non si fosse tosto calmato il bollire degli animi con le dichiarazioni franche ed esplicite che il Governo potè trovarsi in caso di fare.

La convenzione a cui si accenna è quella in data 21 ottobre 1868 stipulata coi signori Vitali Giuseppe e Francia Edmo, della quale vi viene proposta, o signori, l'approvazione col progetto di legge che trovasi sottomesso alla vostra disamina.

Non avendo progetti definitivi per le due linee da costruirsi, specialmente secondo le condizioni eccezionali in cui si volevano condurre ed eseguire i lavori, prima ed importante cosa era quella di definire bene, mediante appositi studi, il tracciato e le particolarità tecniche del corpo stradale, onde poterne apprezzare

sino allo scrupolo la spese occorrenti. Ora volendo seriamente provvedere all'eseguimento dei lavori ed ottenere piena sicurezza d'esito, si giudicò essere pregio di opera il ricercare una nuova forma di contratto, collo scopo di schivare tutte le incertezze e tutti i pericoli che nei contratti a prezzo fatto sogliono incontrarsi.

Il concetto pertanto che informa la proposta convenzione fu quello di lasciare all'industria privata libero campo di spiegare tutta la sua intelligenza e tutta la sua attività a profitto della economia del lavoro senza che l'effetto fosse per tornare dannoso od almeno inutile all'interesse dell'amministrazione pubblica. Il costruttore a cui si prefigge un limite di spesa, che egli non può oltrepassare, studia avidamente ogni mezzo di risparmio, ed appunto di questo studio si prevale il Governo per avere elementi positivi e sicuri, prima di prendere una definitiva deliberazione, e concedere l'appalto di opere di tanta importanza.

Fu perciò che si obbligarono innanzi tutto gli intraprenditori a formare a loro spese, rischio e pericolo e secondo le direzioni dell'amministrazione i progetti di massima e particolareggiati, stando alle norme e alle cautele determinate dagli articoli 2, 3, 4, 5 e 6 della convenzione di che si tratta.

Approvati i progetti si provvede alla costruzione della strada la quale viene assunta dagli intraprenditori ai seguenti patti:

Il prezzo d'ogni lavoro occorrente ad attuare definitivamente la strada venne fissato in un massimo di lire 150 mila al chilometro, ritenendo bene inteso di doverne costruire i tratti di difficile e costoso eseguimento con un sistema economico ad imitazione della ferrovia Fell sul Moncenisio, ovvero con un altro nuovo sistema purchè riconosciuto conveniente. Quindi si stabilivano le condizioni indicate nella convenzione agli articoli 14, 15 e 16.

E qui si deve dichiarare che venne prevista l'applicazione di un sistema eccezionale di trazione, mirando alle difficoltà di accedere a Campobasso senza andare incontro a colossali lavori ove si dovessero osservare le condizioni tecniche comuni alle ferrovie ordinarie. Non venne però in tale concessione dimenticato che le linee di cui si tratta vanno ad allacciarsi alle arterie principali della rete meridionale, e quindi si tenne fermo il consueto scartamento dei regoli, onde i convogli potessero liberamente passare dall'una all'altra linea, ed

affinchè nei tratti in condizioni eccezionali non si avesse a mutare che il mezzo di trazione.

Data una tale spiegazione si osserverà che la concessione, ossia l'obbligo degli appaltatori di costruire l'opera non è assoluto, poichè se terminati gli studi il suddetto prezzo massimo sembrasse o troppo elevato al Governo, o fosse trovato insufficiente dai concessionari, e le parti non si potessero mettere d'accordo per modificarlo, la convenzione suddetta si intende risolta.

Nel caso di risoluzione gli studi rimangono proprietà del Governo, il quale ne pagherà un prezzo in ragione di lire mille per ogni chilometro se lo scioglimento è da lui promosso, ed un prezzo in ragione di lire 500, se invece lo scioglimento avviene per causa degli intraprenditori.

A questo punto potrebbe sorgere alcuno ad obiettare, e con un apparente fondo di vero, che la convenzione essendo nei termini sovraesposti, non sussiste, o quanto meno è incerto il fatto indicato nelle osservazioni emesse a proposito della precedente convenzione che le strade ferrate di Termoli e di Pescara possono costruirsi ed aprirsi allo esercizio con una spesa chilometrica di lire 170 mila, e quindi cadrebbero naturalmente o verrebbero attenuati di molto i vagheggiati risultamenti, ed i lauti benefizi preconizzati quando si trattò di provare la convenienza della combinazione intesa colla società delle ferrovie meridionali.

A tale obiezione puossi rispondere che la riserva di stabilire il definitivo prezzo delle opere dopo la compilazione degli studi fu ammessa per non incorrere nelle difficoltà e nelle questioni, che avvengono sempre ogni volta che si fa precedere lo stabilimento del prezzo alla determinazione precisa e constatata dei lavori da eseguirsi, ed anche e più specialmente perchè si ha fondata ragione di credere, che dai risultati degli studi che saranno fatti, ammessa la costruzione della strada, secondo le norme tracciate dalla convenzione, si avrà argomento di ottenere una qualche diminuzione piuttosto che un aumento sul prezzo massimo come sopra fissato di lire 150 mila per chilometro.

Ed a confermare sempre più questa sentenza non sarà inutile il considerare che altri capitalisti ed intraprenditori seri che presentano tutte le guarentigie non si sarebbero rifiutati a sottoscrivere una convenzione eguale non solo per le linee di cui si discorre, ma anche per altre linee non meno difficili. Nè si può ragionevolmente presumere che si voglia da persone se-

rie tentare un'impresa senz'altro scopo che quello di fare gli studi di linee ferrate col rischio di averne un inadeguato corrispettivo.

Ove i signori Vitali e Francia dopo prese le nozioni necessarie non fossero entrati nella convinzione che la combinazione proposta potrà lasciare margine ad un discreto compenso per i costruttori e che il *maximum* di lire 150 mila presenterà un limite abbastanza largo per condurre facilmente a definitivi accordi, non avrebbero al certo assunto l'impegno limitatamente ai soli progetti, per i quali non trovano compenso abbastanza allettivo, ove non abbia luogo il contratto per la esecuzione dei lavori.

Ammessò che il prezzo *maximum* sia intieramente assorbito dalle spese di costruzione, restano ancora gli altri disborsti che il Governo dovrà effettuare per dotare le linee del materiale mobile e degli accessori necessari per attuarne con regolarità e sicurezza l'esercizio in relazione al probabile movimento che potrà ottenersi. Per queste spese però non riuscirà certo insufficiente la somma di lire 20,000 al chilometro, d'onde il valore di lire 170,000 attribuito ad ogni chilometro di strada, quando si trattò di dimostrare i benefici della convenzione colla società delle Meridionali sembra bastantemente giustificato.

Dalla convenzione in questione si vedrà che la costruzione della linea di Pescara viene pel momento arretrata ad Aquila, e che il proseguimento da Aquila verso Rieti e sino a Terni non è compreso che eventualmente, ed a questo partito si è creduto di attenersi, dappoichè è sembrata cosa prematura lo spingere la linea sino a Rieti, riservandosi però la facoltà di farlo tosto che verrà definitivamente stabilito di riunirsi a Terni colla ferrovia Ancona-Roma, e di rivolgere eziandio il primo tronco Terni-Rieti verso Avezzano sino all'incontro della linea Napoli-Roma.

Se adunque piacerà alla Camera d'ammettere la convenzione stipulata colla società delle ferrovie meridionali, i referenti confidano che la stessa vorrà pure accordare un voto favorevole alla convenzione coi signori Vitali e Francia, mercè la quale si potranno avere nel giro di pochi anni compinte due importanti linee di ferrovia del Molise e degli Abruzzi, provincie che da tanto tempo aspettano con ansia di poter essere unite con una comunicazione a vapore alle altre parti d'Italia.

## Ferrovia di Savona.

La strada ferrata di Savona avente per iscopo di procurare uno sbocco sul mare, non solo a Torino, ma a tutto l'alto Piemonte, venne ripetutamente concessa alla industria privata, prima con legge del 16 ottobre 1859, e quindi con altra del 21 luglio 1861 che provvedeva altresì ad una diramazione da Cairo ad Acqui. Dopo il decorso di un decennio, tali comunicazioni vivamente reclamate dal pubblico interesse, sono però tuttora un desiderio.

Bene si esprimeva la Commissione che nella tornata del 17 dicembre 1864 riferiva sul progetto di legge per il riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno, allorquando notava che la società concessionaria di dette linee nata e cresciuta sotto gli occhi del Parlamento, sempre soccorsa, era sempre più bisognosa di soccorsi, e questo fatto attribuiva alla circostanza che se fu soccorsa quanto bastava per darle diritto di vivere, nol fu però quanto occorreva per darle forza di usare utilmente la vita. Una tale anomalìa credevasi senz'altro eliminata, allorquando colla legge del 14 maggio 1865 si accordava la facoltà al Governo di concludere colla società una convenzione per concederle in sostituzione del sussidio e della garanzia chilometrica già consentite la garanzia del sei per cento sul capitale reputato necessario per condurre a termine l'impresa.

A tradurre in fatto la ottenuta facoltà, stipulavasi nel 17 settembre 1865, fra il Governo e la società, apposito atto con cui questa ultima rinunciò agli otto milioni che restavano a pagarsi sul sussidio di dieci milioni concesso dal Governo per la linea principale ed alla garanzia di lire 25 mila per chilometro del ramo Cairo-Acqui, ed il Governo in corrispettivo di tale rinuncia si obbligava di prestare una garanzia del 6 per cento sul capitale di 54,000,000 di lire, garanzia da avere effetto dal giorno in cui la linea principale e la diramazione sarebbero aperte all'esercizio. Questa convenzione veniva sanzionata da un regio decreto del 18 settembre 1865.

Per tal modo la società poteva fare assegnamento sopra un interesse garantito di tre milioni e duecento quaranta mila lire; ma ciò non valse, sgraziatamente, a far rinascere la fiducia del credito pubblico verso di essa; per cui a breve intervallo trovandosi con un numero di azioni perente per assoluto difetto di versa-



menti e con molte che non erano nè si vedeva probabilità di mettere in corrente, venne posta nella tristissima condizione di sospendere il pagamento dei lavori che andava eseguendo la impresa Guastalla, la quale, creditrice di ragguardevoli somme, chiamata in giudizio la società, ottenne, per sentenza del tribunale, che fosse condannata al pagamento.

In questo torno venne, colle facoltà straordinarie concesse dal Parlamento per il periodo della guerra, autorizzato il Governo a provvedere anche al modo d'impedire l'interruzione dei lavori di costruzione delle ferrovie, con che non avesse a derivarne un maggiore onere alla finanza dello Stato, nè si apportasse alcun mutamento alle basi fondamentali dei contratti. Mentre di tali facoltà si valse il Governo per diverse società pericolanti, non credette atto nè giusto nè provvido di lasciare senza una qualche manifestazione di simpatia la ferrovia di Savona, e perciò, desiderando di scongiurare le conseguenze gravissime che potevano compromettere, a danno dell'interesse generale, i risultati finali di quell'intrapresa, si mostrò disposto ad accordare qualche fondo da impiegarsi nella continuazione dei lavori più urgenti, fino a che si presentasse l'opportunità di darvi in modo definitivo un avviamento migliore.

Questo sentimento diede in prima origine al reale decreto del 21 agosto 1866, numero 3180, con cui si accordava alla società un milione di lire in via di anticipazione, onde si continuassero i lavori di conservazione e prosecuzione delle opere già costruite od in corso di costruzione, salvo allo Stato il rimborso sui fondi dovuti dai comuni e corpi morali interessati. Poscia, esaurito il concesso milione, si dava, a titolo di sovvenzione, per essere nel modo stesso impiegata, la somma di lire 800 mila, che il Parlamento, con deliberazione del 18 giugno 1867, statuiva venisse stanziata in bilancio. Quindi, con regio decreto del 17 novembre 1867, consentivasi, in anticipazione sui fondi dovuti dai corpi morali, un'altra somma di lire 300 mila. Finalmente, ritenuta l'adesione che la Commissione della Camera elettiva, incaricata di riferire la convalidazione di quest'ultimo decreto, dava alla proposta di accrescere a lire 500 mila l'anticipazione predetta, veniva, per decreto reale del 27 settembre 1868, posto a disposizione un ultimo fondo di lire 200 mila per l'ultimazione dei lavori della galleria del Belbo.

Intanto che faceva luogo agli indicati temperamenti di ripiego, non trascurava il Ministero di studiare ra-

dicali provvedimenti. Ormai era constatata l'assoluta impossibilità della società concessionaria a continuare con mezzi propri l'adempimento degli assunti impegni. D'altra parte i municipi e corpi morali, interessati nella costruzione della ferrovia, facevano le più vive premure al Governo onde facilitasse i mezzi di condurre a termine l'impresa, e proponevano che alla prima società altra se ne surrogasse più solidamente costituita.

A queste viste si informava una convenzione che, autorizzata in ischema con decreto reale del 2 dicembre 1866, numero 3444, veniva stipulata in atto formale del successivo giorno 5, accettata dall'Assemblea generale degli azionisti con deliberazione del 14 gennaio 1867, e definitivamente approvata per regio decreto dell'11 febbraio, numero 3613.

Con tale convenzione la società concessionaria, ponendo in suo luogo e vece, tanto attivamente quanto passivamente, la impresa costruttrice L. Guastalla e compagnia, cedeva a questa tutti i diritti sui terreni espropriati od in altro modo acquistati, e sui lavori già eseguiti, del complessivo valore gli uni e gli altri di lire 14,774,463 28, oltre le opere fatte dal 1° maggio 1866 in appresso; le rinunciava la parte fino allora non soddisfatta dai comuni e corpi morali, e che al 1° maggio 1866 ascendeva a lire 1,507,797 50, fondo che aveva servito e che doveva servire provvisoriamente alla continuazione dei lavori.

In corrispettività di tali cessioni, la ditta Guastalla e compagnia si accollava i debiti della società, che venivano in apposito articolo (3°) della convenzione enunciati, e si obbligava a servire tanto per gli interessi, quanto per l'estinzione dal 1° gennaio 1867 in appresso le 17,660 obbligazioni emesse ed alienate, del valore nominale di lire 500, fruttifere alla ragione del 3 per cento, ed a far assegnare 5750 obbligazioni consimili agli azionisti della società cedente che avevano compiuti i versamenti.

Il Governo, da parte sua, nel contratto riconosceva ed accettava la ditta Guastalla come surrogata nei diritti della società concessionaria, e prometteva un'anticipazione di sei milioni di lire da imputarsi nei prodotti netti della ferrovia e nella garanzia del 6 per cento a suo tempo dovuta sul capitale, purchè la ditta stessa, nel termine che veniva stabilito, ponesse in suo luogo e vece una nuova società anonima da costituirsi con approvazione del Governo; mancando a tal patto, si riservava il Governo il diritto di pronunziare la de-



cadenza della prima società dalla concessione della ferrovia di Savona e sua diramazione, e di far procedere agli incanti ed alle aggiudicazioni convenute per il caso di decadenza nell'atto di concessione 14 settembre 1861.

E fatalmente le circostanze che dopo quella convenzione si verificarono furono tali da mettere il Governo in procinto di dover usare di una tale riserva. Difatti, sebbene l'assemblea generale degli azionisti approvasse, come fu detto, in adunanza del 14 gennaio 1867, la convenzione suddetta, dichiarando nell'adunanza medesima la società in istato di stralcio ed eleggendo un Comitato con facoltà di fare quanto potrebbe occorrere per dare compimento alla convenzione, pure non poté riuscire alla ditta Guastalla, nella quale si erano concentrati tutti i diritti della concessione e della costruzione di quella ferrovia, di far passare in una società, secondo la presa riserva, l'esercizio di tali diritti.

Rifuggendo però il Governo dal venire al duro passo di promuovere la decadenza della società di Savona, dacchè si era indugiato dall'applicare una tale misura ad altre società, stimava preferibile il presentare al Parlamento la proposta di procedere all'acquisto dei diritti di quelle fra le società concessionarie di strade ferrate che erano sovvenute e garantite dallo Stato, e fra queste, colle romane, meridionali, calabro-sicule e sarde, comprendeva la ferrovia di Savona. Però, come vi è noto, questo progetto veniva nella tornata del 13 gennaio 1868 ritirato dopo che la Commissione incaricata di riferire sul medesimo si chiari contraria ad accettare il principio in esso posto, di concedere una preventiva ed anticipata autorizzazione al Governo per trattare e concludere definitivamente le relative convenzioni col solo limite di un massimo, e la Camera, nella discussione che venne in proposito iniziata, si mostrò proclive ad accettare le conclusioni espresse dalla Commissione.

Fu in allora che, prendendo la via nella quale il Parlamento si mostrava non alieno dal voler entrare, si occupava il Governo di trattare colle diverse società nell'intento, ove riuscisse a far loro accettare ragionevoli condizioni per evitare le conseguenze della decadenza, di fare caso per caso la corrispondente proposta per la sanzione legislativa delle relative convenzioni.

Frutto di questa determinazione furono i contratti conclusi colle società delle ferrovie sarde e delle cala-

bro-sicule, sui quali ebbe già il Parlamento a pronunciarsi, e quello che fu predisposto nel 19 novembre 1868 per il compimento dei lavori della strada ferrata di Savona e che, approvato dal Comitato di stralcio della società della ferrovia di Savona in adunanza del 6 dicembre 1868, si sottopone in oggi alla sanzione della Camera.

In quest'atto, trapassando al Governo i diritti tutti che le pervennero in dipendenza della convenzione 5 dicembre 1866 (art. 1), l'Impresa I. Guastalla e Compagnia si obbliga verso il Governo di ultimare tutte le opere che restano a farsi per compiere la strada ferrata da Savona a Torino e la diramazione da Cairo ad Acqui (art. 5), a condizione che il Governo paghi, nei modi e termini dalla convenzione stabiliti, la somma di trenta milioni, dei quali sei in compenso e cogli accolti determinati nel contratto, e ventiquattro per i lavori a farsi (art. 8) e si assuma l'obbligo come proprietario della strada di servire gli interessi e provvedere all'ammortamento, a far tempo dal 1° gennaio 1869, delle obbligazioni emesse e da emettersi nel numero complessivo di 23,410 (art. 12).

Tali sono le principali stipulazioni della convenzione che si presenta.

Però, in relazione alla medesima, occorrono alcune osservazioni che, mentre varranno a dimostrarne la opportunità e la convenienza, serviranno a dare anticipata risposta a qualche appunto che si potrebbe muovere in proposito.

Nelle corse trattative fu tenuto in vista che la parte utile ed assolutamente necessaria della linea principale per la congiunzione di Savona con Torino è quella che corre tra Savona e Bra, potendo per la prosecuzione servire i tronchi già in esercizio da Bra a Cavallermaggiore e da Cavallermaggiore a Carmagnola. Perciò nell'articolo 5 del contratto si stipulava che la parte della linea principale della quale l'Impresa Guastalla si accollava la esecuzione, ed il di cui corrispettivo veniva compreso nei ventiquattro milioni a pagarsi dal Governo, era limitata a partire dalla principale stazione di Savona sino a quella di Bra, ma al tempo stesso si dichiarava nel successivo articolo 6 che il Governo si riservava la facoltà di ordinare anche l'esecuzione del tronco Bra-Carmagnola al prezzo di lire italiane 1,600,000.

Avvenendo questo caso, la spesa a farsi dal Governo per il compimento della intera linea principale e sua

diramazione nei limiti precisi segnati dalla fatta concessione rileverebbe a lire 25,600,000.

Il risultato finanziario della proposta combinazione, sviluppato nei suoi dettagli, apparisce dal quadro che si unisce (nota I).

Dal medesimo facilmente si riconosce che, a fronte dell'onere risultante dall'assicurazione d'un prodotto netto per l'annua somma di lire 3,240,000 (onere a cui il Governo deve soggiacere da qualunque società sia per compiersi la linea di Savona, dacchè le aggiudicazioni nei casi di decadenza devono farsi in base ai capitolati annessi agli atti di concessione, giusta l'articolo 252 della vigente legge sui lavori pubblici), si avrebbe in fine del 1874 esposto un capitale di lire 38,062,724 96, compreso in esso quello corrispondente all'annualità per interessi ed estinzione delle 23,410 obbligazioni, sempre che la ragione dell'interesse, tanto per l'annualità suddetta quanto per le somme pagate dal Governo in ciascuno degli anni dal 1869 al 1871, sia ritenuto dell'otto per cento. Ciò non sembra gran fatto discostarsi da quell'estremo limite a cui in ogni peggior evento si presume poter mantenersi nei cinque anni avvenire il costo del capitale.

Quando poi dalla predetta somma di 38,062,724 96 lire si detragga il fondo afferente all'interesse delle obbligazioni che restano per 90 anni a carico del Governo, il danaro effettivo erogato dallo Stato si limita a lire 33,453,881 22.

A questo cospicuo capitale il Governo non può contrapporre che la garanzia del 6 per cento sul capitale di 54 milioni a titolo di assicurazione di prodotto netto per una somma annua cioè di lire 3,240,000 che basta a pareggiare abbondantemente il passivo e mostrare che le condizioni delle finanze non rimangono per la nuova convenzione in alcun modo aggravate.

Infatti l'interesse annuo corrispondente al capitale suddetto è di . . . . . L. 2,676,310 49

L'interesse delle obbligazioni che debbono essere come sopra pagate è di . . . . . » 368,707 50

Totale . . . . . L. 3,045,017 99

Annualità garantita dal Governo » 3,240,000 »

Differenza . . . . . L. 194,982 01

colla quale potranno essere coperte tutte le eventualità possibili.

### Convenzione Fazzari per la galleria di Stallati.

Il paragrafo VII dell'articolo 1° del progetto di legge riflette la convenzione conclusa addì 2 novembre scorso anno, col signor Fazzari Achille, e riguardante la costruzione della galleria di Stallati da aprirsi tra il torrente Assi e la fumarella di Catanzaro pel passaggio della linea da Reggio a Taranto.

Con questa convenzione il detto signor Fazzari ha assunto in appalto la costruzione della suaccennata galleria mediante una serie di prezzi da applicarsi ai singoli lavori, e sotto la osservanza delle condizioni tecniche contenute nel capitolato d'onere annesso alla convenzione precitata.

L'ammontare complessivo dell'opera potrà ascendere, secondo i preventivi calcoli istituiti dagli ingegneri del Governo, a lire 2,100,000 circa, i quali, come si dirà nel seguito, devono essere computati nelle 585,400 obbligazioni che il Governo, secondo il progetto di convenzione proposto con questo stesso schema di legge, intenderebbe di applicare alla ultimazione delle linee che ancora mancano a compiere la intera rete delle Calabrie e della Sicilia.

Il Ministero si indusse a concludere la convenzione preaccennata primieramente per potere, nel più breve termine ed in pendenza delle determinazioni che si dovevano prendere in ordine alla ultimazione delle linee calabro-sicule, fare i preparativi indispensabili per dare mano all'opera appena fosse dal Parlamento approvato il contratto.

Lo affrettare i lavori della galleria di Stallati è cosa importantissima poichè dal suo compimento dipende la congiunzione dei tratti lungo il litorale di già costruiti ed aperti all'esercizio. Dovevasi poi dare una soddisfazione od un affidamento materiale alle popolazioni centrali delle Calabrie che si mantenessano in pensiero ed agitate pel dubbio che si potesse smettere l'idea di congiungere fra loro i due tratti costruiti ed in costruzione, l'uno dei quali si distacca da Taranto e l'altro da Reggio.

Le condizioni di eseguitamento sono dettate nell'annesso capitolato nel quale furono stabiliti i prezzi con tutte quelle maggiori cautele che si potevano usare, tenendo conto delle naturali difficoltà che la costituzione della roccia granitica, entro cui il traforo deve essere eseguito, sogliono presentare.

Al giorno d'oggi vennero già fatte dagli ingegneri

del Governo in concorso con quei dell'appaltatore tutte le esplorazioni e gli studi necessari per definitivamente tracciare lo andamento della galleria e determinare le particolarità dei lavori, per cui non si aspetta altro che la convenzione in questione venga dai poteri dello Stato approvata, onde tosto metter mano ai lavori e svilupparli in conveniente misura.

### Convenzione per le ferrovie della Sardegna.

Non sì tosto nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* veniva nell'11 settembre 1868 inserta la legge del 23 agosto, n° 4557, colla quale sancivasi lo schema di convenzione che la Commissione Parlamentare aveva elaborato nello intendimento di risolvere le questioni insorte circa l'eseguimento delle ferrovie in Sardegna e di dare un miglior indirizzo a quella intrapresa, ebbe cura il Ministero di rivolgersi al rappresentante della società invitandolo a predisporre da parte sua quanto era necessario per procedere alla formale stipulazione del nuovo contratto ed avere in tal modo regolarizzata la posizione della società per intraprendere, appena giunta la stagione propizia, i relativi lavori e condurli regolarmente a compimento nei termini preseritti.

Dopo replicati eccitamenti che si conchiusero ponendo in mora la società a far conoscere le sue intenzioni entro un preciso termine sotto pena di veder ripigliati gli atti già iniziati per far dichiarare la sua decadenza dalla fattale concessione, solo nel novembre pervenne al Ministero un memoriale firmato dal rappresentante della società in cui si dichiarava in sostanza non poter essa prestarsi a sottoscrivere il nuovo contratto nei termini dello schema unito alla citata legge, poichè avea la ferma convinzione di non potere, non ostante tutta la buona volontà, mettersi in grado di adempierne le condizioni.

Dolevasi in detto memoriale la rappresentanza sociale, a nome dell'assemblea degli azionisti, che le si fosse fra gli altri imposto l'obbligo di assumere incondizionatamente la costruzione della linea Sassari-Ozieri, di provare finanziariamente la sua attitudine a compiere i lavori mercè l'apertura del credito di un milione ed ottocento mila lire presso una Banca Italiana e di sottostare alla penalità della decadenza dall'intera concessione ove non eseguisse la predetta linea Sassari-Ozieri nel termine stabilito.

Osservava che se, malgrado il discredito totale della impresa ed i dodici milioni e mezzo fu allora spesi senza frutto, le sarebbe stato possibile di raccogliere gli otto milioni circa necessari ad ultimare le linee già incominciate Cagliari-Oristano, Decimo-Iglesias e Sassari-Portotorres, non era nè anche a tentare un passo per procacciarsi quindici milioni, tanti richiedendosene per l'aggiunta della linea di Ozieri; che la comminata decadenza dalla intera concessione per l'inesecuzione di questa ultima linea rendeva molto più imbarazzante la raccolta del capitale anche per le altre linee, allontanando tale perentoria minaccia i sovventori; che in fine si rendeva per la società di ben poco profitto l'erogazione dal fondo di cauzione quando lo si vincolava alla previa constatazione della disponibilità di una somma non indifferente.

Un assoluto rifiuto se fosse intervenuto da parte del Ministero, rimetteva, dopo una nuova e non indifferente perdita di tempo, le cose nelle condizioni stesse che avevano determinato il Parlamento nazionale a non insistere per la dichiarazione di decadenza della società, ma ad entrare invece nelle vie di conciliazione.

Inspirandosi agli stessi sentimenti, il Ministero mentre replicava al ricevuto memoriale facendo conoscere l'impossibilità di ritornare, come si sarebbe desiderato, alle stipulazioni della convenzione 9 marzo 1868, non accettata dal Parlamento, non si mostrava alieno dal prestarsi a studiare attentamente se e fino a qual punto si potesse sperare di vedere favorevolmente accolta una proposta per qualche modificazione, che senza intaccare la sostanza temperasse il rigore delle clausole relative alla decadenza, le quali la società asseriva essere l'ostacolo principale al suo risorgimento.

Ripetute conferenze si tennero a tale scopo ed in queste non senza molte difficoltà essendosi riuscito a tener fermo l'obbligo alla società di comprendere nel primo periodo la linea da Sassari ad Ozieri e di far fede del credito di 1,800,000 lire presso una Banca d'Italia prima di erogare alcuna somma sul fondo di deposito, si concordavano pel precitato schema alcune varianti che si riportavano in apposito atto del 24 passato marzo.

Tali varianti riguardano i termini per il compimento delle linee, non potendosi più conservare presentemente quelli dichiarati nello schema (articolo 2); stabiliscono l'epoca della restituzione del nuovo deposito a darsi dalla società (articolo 3); provvedono sotto speciali norme alla costruzione delle linee del secondo

periodo (articolo 4); impongono il rilievo della società dalle liti vertenti per i terreni adempribili e la ricognizione dei contratti dalla società denunziati (articolo 5); limitano la decadenza assoluta dalla concessione al caso che non vengano ultimate nel prescritto termine le linee Cagliari-Oristano, Decimo-Iglesias e Sassari-Portotorres, stabilendo speciali penalità per l'inesecuzione della linea da Sassari ad Ozieri (articolo 6); restringono l'entità della imputazione a farsi a favore del Governo, ponendola in relazione a quella del deposito di cui si concede alla società di profittare (articolo 7); fissano la quantità delle obbligazioni da emettersi per compiere le linee del primo periodo e dichiarano competere per il servizio degl'interessi e per l'ammortamento la preferenza sulla guarentigia chilometrica concessa (articolo 8) ed in fine enunciano la condizione delle parti in caso che i nuovi patti non venissero approvati (articolo 9).

Il Ministero ha fiducia che i temperamenti proposti, i quali nella sostanza rispettano, come è debito, le savie deliberazioni del Parlamento, saranno riconosciuti dettati da uno spirito di conciliazione per fare un ultimo tentativo onde rimettere in attività una intrapresa che diverse circostanze impedirono finora di prosperare. Formali assicurazioni date dal rappresentante della società, dichiarazioni in via officiosa emesse da autorevoli persone, che fanno parte dell'amministrazione sociale, inducono a ritenere per certa la ferma determinazione della società medesima di troncare ulteriori indugi e lasciano credere con fondamento che, se il Governo vien posto in grado di dare entro il prossimo mese di giugno l'ordine di riprendere i lavori acciò la società abbia il tempo di preparare quanto è d'uopo per porvi mano all'aprirsi della campagna lavorativa nell'isola, la Sardegna potrà nel giugno del 1870, mercè l'apertura della linea da Cagliari ad Oristano, vedere iniziata la sua rete ferroviaria.

Che se contrariamente ad ogni ragionevole previsione, anche dopo questo nuovo atto di longanimità da parte del Governo, non riuscisse la società ad avere tanta vitalità quanta è necessaria per cogliere almeno quel primo frutto della sua intrapresa, non è a dire che la nuova convenzione sarà improduttiva di benefici risultati nell'interesse generale; poichè, non adempiendo la società i nuovi accordi, il Governo, prosciolto da ogni qualunque vincolo per diritto o per equità derivante dalla convenzione del 1863 e dagli atti alla medesima connessi, potrà applicare rigorosa-

mente le penalità stipulate adottando i provvedimenti che stimerà migliori per dare un altro avviamento all'impresa di cui è parola.

#### Progetto di convenzione per la ultimazione della rete delle ferrovie calabro-sicule.

A termine degli articoli 4 e 5 della legge 31 agosto 1868, per la quale veniva approvata la convenzione stipulata colla impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia per la ultimazione dei 640 chilometri della rete ferroviaria delle Calabrie e della Sicilia, il Governo del Re doveva far preparare i progetti per l'attuazione delle altre linee che mancano a compiere l'intera rete, come trovavasi stabilita nella prima concessione fatta alla società *Vittorio Emanuele* colla legge 25 agosto 1863, ed in questa Sessione doveva proporre al Parlamento il modo di far fronte alle spese necessarie pei relativi lavori.

Nella ferma intenzione del Governo e del Parlamento di aggravare il meno possibile il bilancio dello Stato in questi momenti in cui tutte le aspirazioni tendono al pareggio delle entrate colla spesa, non potevasi certamente riconoscere opportuno di mettere direttamente a carico del Tesoro nazionale l'ingente capitale necessario al compimento della rete delle ferrovie calabro-sicule, tanto più che allo stato delle cose, e per ritrarre un qualche reale vantaggio dalle spese già fatte, non era buon consiglio di andare a rilento nella esecuzione dei lavori.

Era mestieri adunque lo studiare un mezzo che, pure assicurando la ultimazione delle linee in un giusto lasso di tempo, non portasse incaglio o nocimento allo altissimo scopo a cui si mira nell'interesse della pubblica finanza.

Questo mezzo non in altro poteva consistere che nel concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee suddette a condizioni così fatte, che, senza escludere la possibilità di trovare serii concorrenti alla intrapresa per averne guarentita la completa e regolare esecuzione, il carico del Governo fosse ripartito in una così lunga serie d'anni da non apportare un sensibile dissesto tra le entrate e le spese, ed anzi chè peggiorare la condizione fatta al Governo colla primitiva concessione, se ne potesse migliorare la condizione conservando la proprietà della intiera rete per usufruirla a beneficio dello Stato.

Il Ministero quindi non credette opportuno di impegnarsi a trattare sopra diverse proposte che gli erano al riguardo state fatte, sia perchè riflettevano una parte soltanto delle linee da eseguirsi, e sia perchè non costituivano che offerte di costruire le linee per conto ed a spese dirette del Governo contro il pagamento rateato del prezzo dei lavori a more più o meno vicine.

Le accennate offerte e proposte, oltrechè impedivano di raggiungere l'obbiettivo che il Ministero aveva principalmente di mira, quello cioè di non aggravare sensibilmente in questi anni il bilancio dello Stato, lasciavano poi incerto l'ordinamento del servizio per esercitare la rete delle ferrovie calabro-sicule.

Pertanto il Ministero, pensando che una società co-interessata, alla quale fosse contemporaneamente concessa la costruzione di tutte le linee mancanti al compimento della rete, avrebbe potuto meglio di ogni altra combinazione riuscire a rendere soddisfatti tutti gli interessi, si studiava di formulare un programma che ne promuovesse la formazione.

Prendendo per guida l'esempio di quanto avviene colla convenzione vigente per la costruzione dei 640 chilometri dati in appalto alla ditta Vitali e Charles, non si pose in dubbio che colla creazione di un competente numero di obbligazioni fosse possibile di trovare capitali sufficienti per far fronte alle spese di costruzione, e di costituire una società che ne assumesse il carico.

Con tale concetto ricercò la combinazione che trovasi esplicita nel progetto di convenzione di cui è argomento nel paragrafo I dell'articolo 5 dello schema di legge sottoposto alla vostra disamina. Consiste il progetto nell'aprire un concorso per la concessione della costruzione delle linee ancora da eseguirsi e per lo esercizio di tutta intera la rete durante un determinato periodo di anni.

Li concessionari avrebbero l'obbligo di costituire entro due mesi, dalla data della stipulazione della definitiva convenzione, una società anonima con un capitale di 30 milioni di lire, e durata per un trentennio, a partire dalla data della stipulazione suddetta.

La nuova società assumerebbe l'obbligo di eseguire e completare a tutta sua spesa, rischio e pericolo, e secondo i patti e le condizioni espressi in apposito capitolato d'oneri, le seguenti linee:

#### Nella Sicilia.

Linea da Leonforte a Lercara . . . . .	Chilom.	114
Diramazione di Girgenti . . . . .	»	35
Id. di Licata . . . . .	»	45

#### Nelle Calabrie.

Linea da Cariati al fiume Assi . . . . .	»	170
Dalla foce del Crati a Cosenza . . . . .	»	66
Dal Basento a Potenza e da Potenza ad Eboli . . . . .	»	200
Insieme . . . . .	Chilom.	630

Il pagamento delle opere di costruzione e delle provviste di materiale fisso e mobile necessario per l'esercizio delle nuove linee verrebbe fatto mediante 585,400 obbligazioni, tre per cento, della stessa natura delle 484,050 contemplate nella convenzione approvata colla legge 31 agosto 1868.

Il capitale ricavabile dalle obbligazioni suddette, forma il corrispettivo dei lavori e delle provviste che si debbono eseguire, fra cui restano compresi i tratti in galleria a Stallati, a Girgenti, a Lercara, già concessi in appalto.

Le obbligazioni sarebbero emesse a nome della società, ma il servizio degli interessi ed ammortamento, verrebbe come per le prime garantito dal Governo.

Le anzidette obbligazioni, che dopo l'emissione, rimarrebbero depositate nelle casse dello Stato, verrebbero date in pagamento alla società al tasso di lire 180, ciascuna, a misura dell'avanzamento dei lavori e secondo le norme fissate nel pagamento degli abbonamenti dal capitolato d'oneri annesso al progetto di convenzione.

Il capitale di 30 milioni in azioni, col quale deve costituirsi la società anonima, verrebbe innanzi tutto applicato in parte alla cauzione di lire 5 milioni, stabilita all'articolo 13 della convenzione e per la restante parte servirebbe alle spese generali ed ai preparativi per iniziare i lavori.

In seguito, cioè dopo ultimata tutta la costruzione, e quando la società abbia diritto allo svincolo della cauzione, i detti 30 milioni dovranno essere pagati al Governo, entro tre anni dall'ultimazione dei lavori, per potere con essi estinguere i Buoni del Tesoro costituenti le anticipazioni fatte in capitale per la costruzione della rete calabro-sicula, coi rispettivi interessi decorsi sino all'epoca del versamento, salvo a supplire alle differenze col prodotto netto dell'esercizio.

Il Governo per altra parte si obbliga di garantire l'interesse annuo del 6 per cento sugli accennati 30 milioni, non che le somme necessarie perchè il detto capitale possa essere estinto alla scadenza della concessione.

I concessionari o meglio la società che li deve sostituire assume pure l'esercizio dell'intera rete a partire, per quanto alle linee delle quali gli è affidata la costruzione, dal giorno in cui le diverse sezioni rimarranno ultimate, e per gli altri 640 chilometri, il di cui compimento venne affidato alla impresa Vitali, Charles, Picard e Compagnia, a partire dal 1° gennaio 1871, epoca in cui, a mente dell'articolo 5 della convenzione approvata colla legge 31 agosto 1868, scade l'obbligo per la detta impresa di esercitare gli accennati 640 chilometri.

L'esercizio della rete ferroviaria di cui trattasi viene assunto dalla società alle condizioni di un capitolato speciale e mediante il rimborso delle spese effettivamente incontrate sul medesimo in conformità dell'articolo 7 della convenzione stessa.

Dopo prelevato dal prodotto brutto del traffico: 1° la spesa di esercizio e di manutenzione come sopra; 2° le somme necessarie al Governo per coprire le spese di controllo e di sorveglianza; 3° le somme occorrenti per pagare l'interesse del 6 per cento sulle azioni ed il servizio per l'ammortamento del capitale rappresentato dalle medesime, il residuo spetterà per quattro quinti al Governo e per un quinto alla società a titolo di premio.

Egli è certo che anche nei primi anni dell'attuazione delle linee, per quanto poco calcolo si faccia sul provento delle medesime, il ricavo sarà tale da coprire abbondantemente le spese di esercizio e quanto occorre per l'interesse e l'ammortizzazione del capitale sociale, ed in breve giro d'anni il Governo ne avrà tanto da diminuire il carico del pagamento dell'interesse delle obbligazioni, ed, estinti i Buoni del Tesoro, avrà dinanzi a sé la certezza di vedere scemato costantemente il passivo delle finanze a misura che si svolgerà l'industria e la ricchezza in quei luoghi.

Ora, se si stabilisce un confronto tra il carico che aveva il Governo in dipendenza della prima concessione fatta alla *Vittorio Emanuele* e gli aggravii che, insieme a quelli derivanti dalla legge 31 agosto 1868, si accollerebbe quando venisse attuata la convenzione ora proposta, si trova che, secondo la prima concessione, la sovvenzione annua chilometrica in ragione di

14,000 lire sopra chilometri 1070 dava L.	14,980,000
Idem di lire 16,000 per la linea Contursi, Potenza, Basento, sopra chilometri 200 . . . . . »	3,200,000

Carico totale . . . L. 18,180,000

Secondo la convenzione 31 agosto e la nuova proposta si avrebbero Obbligazioni 484,050 già emesse a lire 15,75 cadauna (interessi ed ammortizzazione) . . . . . L. 7,623,787

Obbligazioni 585,400 da emettersi secondo la nuova convenzione a lire 15,75 cadauna . . . . . » 9,220,050

Carico totale L. 16,843,837 16,843,837

Differenza a favore L. 1,336,163

In quanto poi ai prodotti, la concessione scaduta non dava al Governo partecipazione negli utili, se non dopo che il prodotto lordo oltrepassasse le lire 12,000 al chilometro; invece in forza delle nuove combinazioni già attuate per una parte, ed in progetto per l'altra, ove si calcoli sopra una spesa media di lire 6 a 7 mila al chilometro per l'esercizio della intiera rete, lo Stato realizzerrebbe una parte notevole di beneficio, al quale prima non poteva aspirare.

Se, per esempio, in non molti anni si raggiunge il limite suddetto di lire 12 mila di prodotto, l'utile netto si può calcolare da 4 a 5 mila lire al chilometro; e poichè si tratta di 1270 chilometri di lunghezza, il guadagno totale, data la sua parte alla società, sarebbe di 4 milioni circa all'anno, che lo Stato incasserebbe in più di quanto gli spettava secondo i patti della scaduta concessione.

E qui si confesserà poter sembrare difficile assai che il Governo giunga a risolvere con tanto suo utile pecuniario una questione che la disciolta società fu impotente a definire. Cesserà però la sorpresa ove si rifletta che la differenza si deve ascrivere al principio della massima economia adottato nelle opere di costruzione, abbandonando tutte le maggiori larghezze ed i maggiori comodi che nel primo capitolato erano prescritti.

Ciò si otterrà infatti rinunciando ad alcune disposizioni generali, come al disboscamento laterale alla strada, ai corpi di guardia e alla strada di ronda parallela alla ferrata, alla doppia via nei ponti di mag-



giore luce, cose tutte che rendevano gravissime le spese di prima costruzione senza essere necessarie, tanto più che l'esperienza dei tratti già aperti all'esercizio tanto nella Sicilia quanto nelle Calabrie ha dato i più tranquillanti risultamenti sulla sicurezza come anche sulla regolarità del servizio.

Conchiudendo i riferenti vi dichiarano che, a loro credere, colla combinazione propostavi:

1° Si assicura alle finanze un prodotto annuale sufficiente per vedere estinti i Buoni del Tesoro anticipati in forza delle precedenti convenzioni;

2° Si ottiene col minore sacrificio di compiere una rete di ferrovia già decretata e in gran parte costrutta, e che sotto qualsivoglia aspetto sia economico, sia politico non può essere trascurata, e richiede ogni sforzo per essere portata a compimento;

3° E finalmente si stabilisce fin d'ora l'ordinamento dell'esercizio di tutta la rete affidandolo ad una società cointeressata, la quale abbia sufficiente incentivo per farlo con tutta la regolarità e l'economia desiderata.

#### Ferrovia Modena-Mantova.

La necessità di congiungere per ferrovia le provincie dell'Emilia col Mantovano non può rinvocarsi in dubbio.

Nella convenzione che, sotto la data del 1° maggio 1851, si stipulava fra l'Austria, lo Stato pontificio, e gli Stati di Modena, Parma e Toscana, inserivasi all'articolo 3 espressa dichiarazione colla quale l'Austria, mentre si obbligava d'ultimare a tutte sue spese e contemporaneamente alla strada ferrata dell'Italia centrale, la propria ferrovia fino a Mantova, permetteva che la stessa strada avesse a congiungersi alla predetta nuova ferrovia centrale italiana.

Posteriormente, coll'atto conchiuso a Vienna nel 17 marzo 1856, nel concedere al duca di Galliera, come mandatario dei concessionari delle strade ferrate lombardo-venete il diritto di costruire ed attivare la predetta ferrovia centrale italiana, veniva espresso l'obbligo che un braccio della strada stessa dovesse staccarsi da Reggio, e toccata Guastalla e Luzzara, passare con apposito ponte il Po a Borgoforte onde immettere nelle strade ferrate lombardo-venete per Mantova.

Quest'obbligo che la società aveva assunto verso il Governo austriaco, sarebbe stata tenuta a soddisfare

verso il Governo del Re, il quale, per effetto degli accordi presi col trattato di Zurigo, aveva dichiarato riconoscere e confermare le concessioni fatte dal Governo austriaco per la costruzione e l'esercizio di ferrovie cadenti nel territorio che, in forza del trattato medesimo, veniva ceduto.

Ma il Governo del Re, invece di richiedere la precisa osservanza di quei contratti, stimò fosse nell'interesse generale di venire a nuovi patti colla società onde ottenere alcune modificazioni agli anteriori e fra queste quella che riguarda la soppressione del tronco predetto da Reggio a Borgoforte, e la sostituzione ad esso di una linea da Bologna a Pontelagoscuro per Ferrara. A ciò determinava il fatto che l'Austria, in di cui possesso rimaneva il territorio posto in riva al Po tra Luzzara e Borgoforte, aveva già svincolata la società dall'obbligo della costruzione della linea da Mantova al nuovo confine collo Stato italiano, per cui a quella linea era tolta la sua maggiore importanza per il commercio italiano. Oltre a ciò, per considerazioni finanziarie, stante la rendita garantita per la rete dell'Italia centrale in sei milioni e mezzo, si ravvisava preferibile una linea che riunisse le due importanti città di Bologna e di Ferrara e comunicasse col Po in un sito navigabile, meglio che una linea che avrebbe fatto capo morto al confine dello Stato senza nemmeno raggiungere quel fiume.

In queste viste del Ministero entrava completamente il Parlamento nazionale, per cui colla legge dell'8 luglio 1860, mentre si approvava la nuova convenzione intesa nel 25 giugno colla società delle strade ferrate lombarde, rimaneva esclusa dal novero delle linee, di cui il Governo del Re riconosceva e confermava la concessione alla società predetta, la linea da Reggio a Borgoforte.

A fronte di questa disposizione il presentimento che in tempo non lontano, più propizie volgendo le sorti all'Italia, si avrebbe ottenuta la integrità del territorio nazionale, per cui rimarrebbero tolti gli ostacoli che si opponevano alla desiderata congiunzione dell'Emilia col Mantovano, l'industria privata non restava inoperosa nello studiare diverse linee che dalla ferrovia centrale italiana avrebbero condotto a Mantova.

A questo scopo furono messe innanzi le linee che prendendo origine da Parma, Modena o Reggio, avrebbero per Correggio o Carpi e Guastalla raggiunto Mantova; e poscia nel dicembre 1866 si presentarono i relativi studi con una domanda di concessione di tutte

e tre le linee, il costo delle quali enunciavasi di lire 30,700,000.

In questa domanda, oltre il concorso di cinque milioni da parte dei corpi morali interessati, richiedevansi che dal Governo si assicurasse una garanzia di prodotto brutto in ragione di lire 27,500 per chilometro e per anno, ossia un introito annuo di 2,750,000 lire, trattandosi di un complesso di chilometri cento.

Siccome l'offerta non rivestiva caratteri tali da poterla ritenere assicurata sotto i rapporti finanziari, ed il Ministero d'altra parte non intendeva rientrare nel sistema di concessioni con garanzia di prodotto, non fu dato corso alla proposta; ma essendosi poco appresso nel 1867 presentata una istanza da parte di un consorzio, cui stava a capo la provincia di Reggio, per ottenere la concessione di una strada ferrata da Reggio a Guastalla, il di cui costo veniva presunto in tre milioni di lire, che gli interessati erano disposti a procurarsi a proprie cure, senza alcun onere da parte del Governo, il Ministero, ritenendo che lo accogliere la proposta fosse un primo passo all'ottenimento della desiderata congiunzione tra l'Emilia ed il Mantovano, stipulava, dietro pareri favorevoli del Consiglio di Stato e di quello dei lavori pubblici, apposito atto di concessione approvato poscia con regio decreto del 10 maggio 1867, in applicazione della facoltà concessa al Governo coll'articolo 6, lettera F) della legge 14 maggio 1865, n° 2279. Nel relativo atto furono fatte speciali stipulazioni onde evitare ogni qualunque complicazione nel caso che venisse chiesta la concessione dell'intera linea Reggio-Guastalla-Mantova, imponendo al consorzio concessionario del tronco Reggio-Guastalla l'obbligo di cederlo, sulla richiesta del Governo e mediante rimborso delle spese fatte, a quella società, corpo morale od individuo cui verrebbe data la concessione della intera linea.

Mentre il consorzio predetto faceva le pratiche per assicurare finanziariamente l'impresa che gli poteva essere liberamente concessa dopo che la società dell'Alta Italia, direttamente interpellata, dichiarava non essere sua intenzione di esercitare il diritto di preferenza che le era riservato dalla convenzione del 1860, ripresentavasi al Ministero la domanda per la concessione delle tre linee da Parma, Modena e Reggio a Mantova. Smettendo l'antecedente istanza per una garanzia di prodotto, chiedevansi che lo Stato soccorresse la intrapresa con un sussidio ragguagliato alla metà del costo dei lavori relativi ai ponti sul Po e sul

Mincio e di altri manufatti aventi luce superiore ai metri 50 da stabilirsi sulla Secchia, sul Crostolo e sull'Enza.

Sovra la fatta proposta osservava il Ministero, senza volere impugnare i vantaggi che i proponenti si ripromettevano dalle più pronte e facili comunicazioni che coll'esecuzione delle proposte linee verrebbero aperte a diverse città dell'Italia centrale, che tenendo conto degli impegni derivanti allo Stato dalle convenzioni vigenti per le linee attualmente in esercizio in quella parte del regno, impegni che sarebbero di molto aggravati ove nuove linee vi si aprissero in concorrenza colle esistenti, non stimava da parte sua di aderire alla domanda nei termini in cui fu presentata.

Soggiungevasi però che se la proposta si limitasse alla linea Reggio-Mantova da coordinarsi col tronco già concesso da Reggio a Guastalla, non sarebbe stato il Ministero alieno per parte sua dall'assentire alla erogazione sui fondi dello Stato di una somma fissa, in quota a determinarsi proporzionalmente alle spese occorrenti per la costruzione dei ponti sul Po e sul Mincio in modo stabile e definitivo.

A queste osservazioni replicavasi dal Comitato promotore che una linea unica tra Mantova e Reggio, non soddisfacendo, a suo avviso, ai bisogni delle popolazioni, non sarebbe giunta a raccogliere i sussidi che si richiedono per assicurarne la esecuzione, ed insisteva nella già fatta proposta; ma poscia questa abbandonava preferendosi disposto il Comitato a costruire fra le tre linee già indicate, la sola che da Modena si dirigerebbe a Mantova per Carpi, Suzzara e Borgoforte, poichè questa, mentre non escluderebbe la possibilità di stabilire in appresso ed allorquando sarebbe attuata l'importante ferrovia da Spezia a Parma, altra comunicazione tra Parma e Borgoforte e permetterebbe la congiunzione a Suzzara della linea di Reggio, ove venisse costruita, varrebbe meglio che la linea di Reggio per avvicinare Bologna a Verona ed al Brennero senza dar luogo ad una linea diretta che si diceva vagheggiata da Bologna, ma per la quale non si era presentata al Governo alcuna proposta d'attuazione.

Giunte le cose a tal punto, il Ministero apprezzando le considerazioni predette e riflettendo d'altronde che l'eseguimento della linea diretta da Verona a Bologna, ove anche si riuscisse ad assicurarla, non avrebbe fatto cessare il bisogno vivamente sentito nell'interesse della difesa dello Stato di gittare un ponte sul Po a Borgoforte, si determinava a firmare sotto la data del 26



passato ottobre coi rappresentanti del Comitato promotore una convenzione provvisoria colla quale al Comitato medesimo accordavasi la concessione per la costruzione e l'esercizio di una linea di strada ferrata da Modena per Borgoforte a Mantova e tronco di congiunzione tra la stazione di Mantova e quella di Sant'Antonio con il passaggio sul lago superiore di Mantova.

L'esecuzione di tale contratto era per forza dell'articolo 7 subordinato alla condizione che le provincie ed i comuni aventi interesse nella attuazione della strada ferrata di cui si tratta, assumessero l'obbligo di concorrere nelle spese relative per la somma di sette milioni e mezzo.

Sebbene un tale concorso non siasi conseguito per la sua totalità, dacchè le cointeressate provincie di Modena, Mantova e Verona hanno deliberato di concorrere alla intrapresa con una somma in complesso di sei milioni, di cui metà starebbe a carico della provincia di Mantova, pure il Comitato avendo dichiarato esplicitamente con memoriale del 31 passato marzo che esso intende di dar corso egualmente alla convenzione, i riferenti si affrettano a presentare la medesima al Parlamento Nazionale onde ottenere sancita per legge la intesa concessione e la facoltà di stipulare all'uopo una definitiva convenzione in base ai patti nel contratto provvisorio dichiarati.

E qui però da avvertire una particolare circostanza. La provincia di Modena nel votare il suo concorso, questo vincolava alla espressa condizione che anche dopo l'apertura all'esercizio della nuova ferrovia debbano rimanere a carico del bilancio dello Stato le spese di manutenzione della strada nazionale di Mirandola che da Modena porta all'antico confine mantovano al Tramuschio, ossia che alle medesime non debba sottostare la provincia per applicazione del disposto dall'articolo 11 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici. Si adduceva dalla rappresentanza provinciale che fondate considerazioni suffragano l'opinione da essa sostenuta che non serva cioè la strada predetta, la quale mira direttamente alle comunicazioni col Veneto, alla congiunzione di Modena con Mantova essendo queste congiunte in via ordinaria mercè la strada per Carpi che un tempo nazionale trovasi ora a carico della provincia. Ad evitare ogni dubbio che potesse venir sollevato non si appagherebbe la rappresentanza predetta di un provvedimento amministrativo che non fosse corroborato da sanzione legislativa.

Riflettendo che la combinazione intesa per dar vita alla importantissima intrapresa, della quale si ragiona, andrebbe assolutamente annullata ove la provincia di Modena ritirasse il concorso votato e che in conseguenza di un tale fatto continuerebbe lo Stato a sopportare l'onere della manutenzione di detta strada, senza avere in compenso i rilevanti vantaggi della nuova ferrovia che influirà anche a ridurre notevolmente il dispendio di detta manutenzione, il Ministero non è da parte sua alieno dallo appoggiare l'istanza della provincia di Modena, nella fiducia che il Parlamento vorrà assecondarla, e dargli esplicita facoltà di introdurre nell'atto che verrà stipulato per la definitiva concessione della ferrovia Modena-Mantova una dichiarazione conforme, mercè la quale le spese di manutenzione della strada nazionale di Mirandola, da Modena allo antico confine mantovano, abbiano ad essere anche dopo l'apertura all'esercizio di detta ferrovia sopportate dal bilancio dello Stato.

Indipendentemente da questa spesa, gli oneri che lo Stato da parte sua si assumerebbe sono dichiarati all'articolo 18, in forza del quale si obbliga il Governo di concorrere:

1° Nella metà della spesa per il ponte provvisorio sul Po a Borgoforte;

2° Nella metà della spesa di costruzione, esclusa quella relativa all'armamento per il ponte definitivo, se ad un solo binario, e nei due terzi della spesa, se il ponte sarà costruito con passaggio per la via ordinaria;

3° Nella metà della spesa per la traversata del lago a Mantova, escluso come sopra il costo dell'armamento della via.

L'ammontare di tali oneri sarebbe non maggiore di 3 milioni, potendo ritenersi di lire 500,000 il costo del ponte provvisorio sul Po, di lire 3,500,000 quello del ponte definitivo, e di due milioni di lire la spesa occorrente per la traversata del lago a Mantova.

Gli oneri che dal Governo si assumono non parranno al certo di molta rilevanza se si tiene calcolo della importanza della linea di cui viene assicurata la costruzione, allo scopo non solo di riunire con un tronco di ferrovia di sessantatré chilometri che richiede una spesa non inferiore ai diciotto milioni, le città capoluogo di due importanti provincie, ma di vantaggiare l'interesse generale dello Stato sotto i rapporti strategici, ponendo in più facile comunicazione

fra loro le piazze forti situate sulla destra del Po colle fortificazioni di Mantova e di Verona.

Non stimano i riferenti di dover tacere che la società dell'alta Italia, invitata a pronunciarsi, se intenda o no di usare del diritto di preferenza che per la costruzione di detta linea le è riservata, siccome quella che si dirama da una delle stazioni della linea Piacenza-Bologna da essa società posseduta, non ha finora dichiarato le sue intenzioni, ma che tutto induce a credere che sia inclinata a rinunciarvi, disposta però a trattare coi concessionari per assumere a condizioni di reciproca convenienza l'esercizio della linea medesima.

#### Ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere.

Ricorderete, o signori, che coll'articolo 6, paragrafo e, della legge 14 maggio 1865, riguardante il riordinamento e l'ampliamento delle strade ferrate del regno, il Governo era autorizzato a concedere all'industria privata una strada ferrata da Candela sin presso Melfi e la fiumana di Atella, mediante una sovvenzione annua di lire centomila.

Però la detta annualità non essendo sufficiente a compensare la spesa, nè potendosi sperare così facilmente di sopperire alla deficienza mediante il concorso dei comuni ed altri corpi morali interessati, mancava l'occasione al Governo di valersi di una simile autorizzazione.

Quindi avvenne che, dando ascolto, come dovevasi, alle vive istanze di quelle popolazioni, pervenute al Governo per mezzo delle rappresentanze comunali e provinciali, si dovette accogliere, come un temperamento adatto a soddisfare al bisogno, la proposta messa in campo dalle rappresentanze medesime, di condurre, cioè, almeno sino a Ponte Santa Venere, la strada ferrata che ora si arresta a Candela.

A Ponte Santa Venere, passando la strada carreggiabile da Melfi ad Avellino si otteneva mediante un tratto di cammino non più lungo di 10 chilometri all'incirca, di congiungere più direttamente la rete delle strade carreggiabili del versante Adriatico di Basilicata, e lo stesso capoluogo alla rete ferroviaria adriatica, con grandissimo vantaggio di quelle popolazioni, e con beneficio della linea già attivata da Candela a

Foggia, che sarebbesi potuto giovare del non indifferente maggior movimento che l'accennata congiunzione vi avrebbe apportato.

È lo interessamento posto dalla città di Melfi, e da molti altri comuni limitrofi, a conseguire l'indicato breve tratto di strada ferrata fu così grande, che non si rimasero a semplici voti e domande, ma si indussero a dare la più ampia adesione al principio di un consorzio, col quale diminuire lo aggravio del Governo, e rendere più probabile l'attuazione del desiderato tronco di ferrovia.

Non poteva restare indifferente il Governo, come si disse, a queste fondate e ragionevoli insistenze, e quindi, riflettendo che non sarebbe stato difficile il concludere le trattative colla società delle ferrovie meridionali per la concessione del tronco in discorso, atteso l'interesse che la medesima può avere nel trarre con facilità sulle sue linee il commercio di una importante e vasta provincia, si credette savio pensiero di proporvi coll'unito progetto di legge di autorizzare il Governo a fare la concessione di quei sussidi che sono indicati al paragrafo III dell'articolo 4 del progetto succitato.

All'infuori dello storno delle lire 200,000 con voto favorevole della Camera approvate per la esecuzione del tratto di strada nazionale a costruire tra Candela e Ponte Santa Venere, alla quale sarebbe sostituito il prolungamento della ferrovia, il Governo non si obbligherebbe che a pagare la somma di lire sessantamila all'anno, venti delle quali dovrebbero però stare a carico dei comuni e corpi morali interessati, i quali ben volentieri aderiranno al concorso in sì modesti limiti ristretto.

Approvando la proposta suddetta sarà non solo soddisfatto ai più ardenti voti di quelle popolazioni, ma più di tutto sarà aperto l'accesso alla ferrovia tra Foggia e Candela, che allo stato attuale non produce alcun sensibile beneficio.

#### Ferrovia Ivrea-Aosta.

Nel 1865 costituivasi un comitato per promuovere la costruzione di una ferrovia che movendo da Ivrea ad Aosta avesse a rannodare quella importante vallata alle altre provincie del regno e, supplendo alle comunicazioni che la medesima manteneva dirette colla Savoia, valesse a creare ed a fomentare una comu-

nione d'interessi ed uno scambio di traffici fra essa vallata, quella del Po e le altre parti dello Stato. La importanza della divisata ferrovia non isfuggiva al Governo, il quale nelle trattative tenute per la cessione delle strade ferrate dello Stato chiedeva ed otteneva di assicurare l'esercizio di quella linea col 50 per cento del prodotto brutto chilometrico. Per tal modo si eliminava una delle difficoltà che ostar potevano all'attuazione di quel progetto.

In quanto ai fondi richiesti per la costruzione della linea, il di cui costo era prima ritenuto di 15 milioni, il comitato si proponeva di procurarseli coi sussidi che avrebbe richiesto a diversi comuni e corpi morali interessati, e col concorso che sarebbesi prestato dal Governo, il quale, mercè l'esecuzione della progettata ferrovia, rimarrebbe esonerato dalle spese ordinarie di manutenzione di quel tronco della strada nazionale da Torino alla Svizzera per il Gran San Bernardo, che è compreso tra la città d'Ivrea e quella d'Aosta nonchè dalle spese straordinarie occorrenti per la sistemazione di diverse parti della strada medesima.

Alcune trattative ebbero luogo a tal riguardo; e nell'aprile del 1867 si era prossimi a concludere una convenzione in base a formale proposta nella quale, limitata la spesa di costruzione a 13 milioni e mezzo, si chiedeva venisse dal Governo concesso un sussidio di tre milioni e mezzo. Il rimanente fondo sarebbesi ottenuto col collocamento di azioni presso i corpi morali interessati e colla emissione di obbligazioni assicurate sulla metà del prodotto dell'esercizio.

La somma che veniva richiesta al Governo era ad un dipresso quella che l'ingegnere capo della provincia di Torino, espressamente incaricato dal Ministero, indicava in apposito prospetto presentato nel 1865 (nota m) quale risparmio derivante all'erario nazionale dal fare passare fra le provinciali la strada da Torino alla Svizzera. In tale quadro il detto ingegnere stabiliva che l'annua spesa di manutenzione di detta strada nazionale nei circondari d'Ivrea ed Aosta fosse di lire 43,847 44, la quale capitalizzata al 6 per cento dava la somma di lire 730,624. Aggiungendo a questa la spesa straordinaria per la sistemazione della strada medesima occorrente in lire 2,515,720, si fissava in lire 3,524,829 il risparmio che mercè la costruzione della ferrovia d'Aosta sarebbesi realizzato sul bilancio dello Stato.

Le mutazioni che poco dopo avvennero nel personale direttivo dell'amministrazione dello Stato, impe-

dirono che le ben avviate trattative avessero il loro compimento e si potesse presentare al potere legislativo una formale convenzione.

In oggi ripetendosi le istanze delle popolazioni interessate, nè potendo dirsi mutate le condizioni che anteriormente avevano dimostrato il bisogno di provvedere nell'interesse generale allo stabilimento di una ferrovia che congiunga Ivrea, ad Aosta, il Governo, nella circostanza che si presenta una serie di provvedimenti relativi al servizio ferroviario nello Stato, ha stimato non solo opportuno, ma necessario di proporre una disposizione mercè la quale gli sia data facoltà di addivenire alla concessione della ferrovia predetta in base ad apposito capitolato e mediante il sussidio di tre milioni e mezzo corrispondenti al risparmio delle spese di annua manutenzione e di straordinaria sistemazione, alle quali, non eseguendosi la ferrovia, dovrebbesi provvedere coi fondi dello Stato.

In considerazione pertanto dei vantaggi che all'industria metallifera di quella valle debbono ridondare per l'apertura di una via ferrata, ed in contemplazione dell'influenza che lo svolgimento della ricchezza industriale di una regione privilegiata esercita a vantaggio pubblico, i referenti non esitano a chiedervi facoltà di concludere, con quella società che sarà per offrirsi, una convenzione che in fondo non arreca allo Stato alcun nuovo aggravio.

#### Ferrovia Monza-Calolzio.

Alla società anonima Briantéa, autorizzata per reale decreto 17 dicembre 1865, facevasi, con atto del 18 maggio 1868, la concessione di costruire a sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata da Monza a Calolzio, la di cui utilità era stata già riconosciuta dal Governo che, nella convenzione stipulata colla società dell'alta Italia approvata con legge del 14 maggio 1865, imponeva ad essa società l'obbligo di assumerne l'esercizio col corrispettivo del 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico.

Nell'accingersi a questa impresa, la società faceva assegnamento sul concorso non solo delle provincie e comuni interessati direttamente allo stabilimento di quella comunicazione, ma teneva a calcolo le proposte contenute nel progetto di legge presentato al Parlamento nazionale nella tornata del 25 febbraio 1866

relative alla classificazione delle strade ferrate ed alle ferrovie secondarie. Sperava non senza fondamento la società che, tradotte in legge le proposte suddette, la strada ferrata da Monza a Calolzio, da comprendersi fra le ferrovie complementari di seconda categoria, avrebbe dal Governo ottenuto un sussidio equivalente al capitale che corrisponde alle spese di adattamento e di manutenzione della strada nazionale che passerebbe a carico della provincia.

Diverse circostanze influirono a che la sessione 1865-1866, si chiudesse senza che il Parlamento si fosse pronunciato su detto progetto, che veniva quindi riprodotto nella sessione successiva e poscia ritirato dalla nuova amministrazione.

Intanto che si completano gli studi per presentare una nuova proposta al Parlamento per disposizioni generali in tal materia a soddisfacimento del prescritto dall'articolo 5 della legge 14 maggio 1865, il Ministero, tenendo conto delle istanze che si inoltrano dalla società Briantèa onde il Governo venga ad aiutarla nell'impresa, stima opportuno di chiedere la facoltà di concedere alla società medesima un sussidio di lire quattrocento mila.

Questa sovvenzione rimarrebbe abbondantemente compensata dai risparmi che si farebbero nella manutenzione dell'attuale strada nazionale da Monza a Lecco per cui si spendono annualmente lire 29,974 80 che a ragguglio del 7 e mezzo per cento rappresentano un capitale di circa lire quattrocento mila.

Non avrà quindi lo Stato a sopportare alcuno aggravio, e rinunzierà soltanto ad un risparmio nelle spese annuali, ove la proposta sovvenzione venga dal Parlamento approvata.

#### Ferrovia Cremona-Mantova.

Coll'articolo 6, lettera *d* della legge 14 marzo 1865, numero 2279, venne il Governo del Re autorizzato ad accordare, colla garanzia di un *minimum* di rendita chilometrica lorda di lire 20 mila, la concessione di una linea da Cremona al confine mantovano.

Le condizioni del territorio dello Stato essendo fortunatamente mutate in dipendenza del trattato di pace del 3 ottobre 1866, col quale venne determinata la frontiera dell'Italia coll'Austria nei limiti del già regno lombardo-veneto, dovette in conseguenza sparire il

confine mantovano cui si accennava nella citata disposizione di legge, e perciò si riconosce giusto ed opportuno di proporre che la garanzia chilometrica concessa coll'articolo 6, lettera *d*, della legge 14 maggio 1865, sia estesa anche al tratto della linea Cremona-Mantova che si comprende tra l'antico confine mantovano e la città di Mantova e che ha la lunghezza di chilometri sei-circa.

Mediante una tale estensione di garanzia sarà tolto ogni dubbio, ed i Corpi morali interessati e l'industria privata potranno con più coraggio aspirare alla concessione che il Governo è in facoltà di dare in virtù della precitata legge.

#### Ferrovia Asciano-Grosseto.

Colla convenzione stipulata colla società delle ferrovie romane nel giorno 30 settembre 1868, della quale si è ampiamente ragionato nel principio della presente relazione, il Governo, a di cui carico, come è già noto alla Camera, devono stare le spese occorrenti per la costruzione della linea da Asciano a Grosseto, si obbligò di terminare le opere al più tardi entro il giugno del 1870.

A quest'uopo, oltre gli stanziamenti che in via provvisoria vennero fatti sul bilancio passivo dei lavori pubblici col reale decreto 17 novembre 1867, per la convalidazione del quale venne già presentato alla Camera un apposito progetto di legge fino dal 13 gennaio 1865, e coll'altro regio decreto del 4 novembre 1868, la cui convalidazione viene oggi, con separato progetto di legge, sottoposta alla vostra sanzione, occorre di provvedere i fondi che sono ancora necessari per l'ultimazione alla indicata epoca della linea in questione.

E qui giova anzitutto notare che, allo scopo di rendere meno gravi le spese ancora da farsi, ed in ossequio anche alle osservazioni sollevate dalla Giunta di codesta Camera, quando ebbe a proporre, con rapporto del 15 gennaio 1868, la convalidazione del primo dei succitati decreti (17 novembre 1867), nella convenzione suddetta intesa colla società delle ferrovie romane venne stabilito che l'anzicennata linea avrebbe termine a Montepescali, spingendo i convogli sino alla stazione di Grosseto sulla linea maremmana mediante quelle opere di ingrandimento nella suddetta stazione che saranno richieste dalla regolarità del servizio.

La somma che secondo le perizie degli ingegneri governativi occorre al giugno 1868 per compiere la linea si elevava a lire 4,789,918 ed in cifra tonda a . . . . . L. 4,800,000

Di questa sullo stanziamento fatto col citato decreto 17 novembre 1867 vennero pagate . . . . . » 130,000

Residuo . . . L. 4,670,000

Somma stanziata sul bilancio 1868 in forza del 2° decreto 4 novembre

1868 . . . . . L. 1,813,200

delle quali occorrendo . . . » 913,200

per il servizio delle obbligazioni sul detto anno, rimangono disponibili . . . . . L. 900,000 900,000

Residuo . . . L. 3,770,000

Crediti degli appaltatori signori Chelli, Romanelli e soci per lavori non ancora soddisfatti in . . . . . » 1,200,000

Somma totale occorrente per ultimare i lavori e saldare i crediti arretrati degli appaltatori . . . . . L. 4,970,000

A cui aggiunte le somme occorrenti pel servizio delle obbligazioni negli anni 1869 e 1870 in . . . . . L. 1,826,000

In somma . . . L. 6,796,000

Da dedursi . . . . . » 1,200,000

pagabili a mente della transazione annessa alla convenzione 30 settembre 1868, dalla società delle romane in rimborso di altrettante somme dalla medesima stornate nei lavori della linea Orvieto-Orte.

Deficienza da stanziarsi . . . L. 5,596,000

Ed in cifra tonda . . . . . L. 5,600,000

La indicata somma può essere ripartita sui bilanci 1869, 1870 e 1871 nella misura portata dall'articolo 5 dell'annesso progetto di legge, ed a giustificare poi il riparto medesimo gioverà considerare che la cifra di lire 1,500,000 assegnata al bilancio 1869 che potrebbe sembrare tenue a fronte della necessità di ultimare i lavori per la metà del venturo anno 1870, riuscirà più che sufficiente a saldare le spese di tutti i lavori ancora eseguibili nel detto anno, per quanto possa essere grande lo sviluppo che saranno per prendere, fatto riflesso che l'anno 1869 è di già molto inoltrato,

e che l'aria cattiva dominante nella regione delle Maremme non permette di lavorare nella stagione estiva.

Inoltre si è portato l'ultimo residuo passivo sull'esercizio 1871, dappoichè prima che abbia luogo la collaudazione definitiva dei lavori e la liquidazione delle spese relative si arriverà alla fine del 1870 e non sarà che al di là dello indicato termine che occorrerà di saldare le ultime somme che potranno essere dovute agli appaltatori.

Il carico di sopperire alle spese per la costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto essendo incontrastabile ed essendo pure fuori di discussione l'obbligo assunto dal Governo di ultimare la linea sino a Montepescali per la metà dell'anno venturo, qualora venga approvata la convenzione stipulata colla Società delle ferrovie romane, ed essendo provato come il riparto delle somme occorrenti in tre successivi bilanci non possa dar luogo ad inconveniente alcuno, non si crede che possa incontrare difficoltà l'approvazione dello stanziamento proposto col qui unito progetto di legge.

Resterebbe in ultimo a dar ragione dell'articolo 6 dello schema di legge che, a somiglianza di quanto aveva di propria iniziativa la Camera aggiunto alla proposta fatta dal Governo nel 1864 pel riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate, s'introduce nel presente disegno di legge quantunque non abbia per sè alcun legame colle concessioni di cui si è riferito. Credesi però possa essere a tal riguardo sufficiente il dichiarare che l'ammissione del medesimo varrà a raggiungere lo scopo di abbreviare il tempo e semplificare i procedimenti in ogni caso in cui gli interessi locali richiedano di essere senza onere dello Stato prontamente soddisfatti. Si eviterà per tal modo il pericolo non infrequente di vedere per la perdita della occasione favorevole frustrate le speranze delle popolazioni interessate.

Colle precedenti considerazioni i riferenti si sono studiati di esporre per sommi capi i motivi che determinarono le proposte che all'approvazione del Parlamento si sottopongono, e di accennare quali favorevoli conseguenze si spera che ne possano derivare agli interessi generali dello Stato.

Questi interessi si ebbero costantemente in mira, tanto nelle convenzioni principali, quanto nelle disposizioni secondarie per le quali si cercò di soddisfare

alle sollecitazioni ed alle istanze fatte per preparare od agevolare la costruzione di alcune linee, le quali, se direttamente influiscono a migliorare i commerci e le industrie in una determinata parte del regno, valgono potentemente a moltiplicare e rafforzare gli elementi della prosperità nazionale.

Saranno i referenti ben lieti se il Parlamento nazionale, cui non sfuggiranno al certo le difficoltà di ogni genere che, a fronte di tutto il buon volere, s'incon-

trano nella complicata trattazione di consimili affari, vorrà sancire col suo autorevole voto le proposte che si presentano, nella fiducia che possano valere a raggiungere lo scopo di sviluppare le costruzioni ferroviarie vivamente reclamate dalle popolazioni senza affrontare i pericoli inerenti alla applicazione delle clausole di decadenza, e senza imporre allo Stato oneri superiori a quelli risultanti dai preesistenti impegni.

## Debito galleggiante della società al 1° luglio 1868.

	Da saldare coi 85 milioni, prezzo di cessione	Restante a carico della società		Totali parziali	Totali per linee
		Debiti pei quali la società può devenire ad accomodamenti	Debiti pei quali non occorre l'immediato pagamento		
<b>Rete Nord.</b>					
Creditori che aderirono alla convenzione 11 ottobre 1866 . . . . .	6,925,741 65	»	»	6,925,741 65	
Costruttori diversi . . . . .	339,742 04	»	»	339,742 04	
Espropriazioni . . . . .	»	»	1,479,157 22	1,479,157 22	
Creditori di forniture diverse . . . . .	180,610 »	»	»	180,610 »	
Coupons arretrati . . . . .	»	»	402,924 26	402,924 26	
Cassa di soccorso . . . . .	»	»	417,729 50	417,729 50	
				9,745,904 67	9,745,904 67
<b>Centrale Toscana.</b>					
Da pagare ai costruttori . . . . .	900,000 »	»	»	900,000 »	
Da liquidare per mezzo delle sovvenzioni d'Orte, ecc. . . . .	»	2,182,493 51	»	2,182,493 51	
Espropriazioni . . . . .	»	»	400,000 »	400,000 »	
				3,482,493 51	3,482,493 51
<b>Rete Sud.</b>					
Stabilimenti finanziari . . . . .	21,542,900 39	»	»	21,542,900 39	
Creditori chirografari . . . . .	1,046,076 18	»	»	1,046,076 18	
Credito Salamanca (non liquidato) . . . . .	2,500,000 »	»	»	2,500,000 »	
Costruttori di Orbetello (non liquidato) . . . . .	»	7,500,000 »	»	7,500,000 »	
Cartelle arretrate . . . . .	»	»	230,000 »	230,000 »	
				32,818,976 57	32,818,976 57
					46,047,374 75
Interessi 1° semestre 1868 . . . . .	1,178,481 37	»	»	»	1,178,481 37
					47,225,856 12

Nota b.

## Posizione economica presunta per l'avvenire della società delle Romane.

Primo periodo a tutto il 1871.			
<i>Risorse.</i>			
Sovvenzioni chilometriche su 1163 chilometri a lire 13,250 . . . . .	L.	»	15,409,750 »
Garanzie pontificie . . . . .	»	»	2,500,000 »
Annualità delle meridionali . . . . .	»	»	3,560,046 »
Introito netto in ragione di lire 3400 al chilometro, sul quale ritenendo lire 1000 per fondo di riserva e per lavori di finimento e di consolidamento, su chilometri 1163. . . . .	»	»	2,791,200 »
	L.	»	24,260,996 »
<i>Carichi.</i>			
Titoli garantiti dallo Stato . . . . .	L.	10,984,954 »	
Obbligazioni romane . . . . .	»	12,417,113 »	
	L.	23,402,067 »	23,402,067 »
Restano disponibili . . . . .		L.	»
			858,929 »
<b>Secondo periodo dopo il 1871 e fino all'estinzione del credito dei costruttori da Civitavecchia al Chiarone.</b>			
Sovvenzioni chilometriche . . . . .	Chilometri 1163		
Da aggiungere sovvenzioni svincolate da Orvieto ad Orte e da Torrenieri a Grosseto. . . . .	» 117		
	Chilometri <u>1280</u> a L.	13,250 »	16,960,000 »
Introiti netti sopra chilometri 1280 a lire 3500 . . . . .	L.	»	4,480,000 »
Garanzia pontificia . . . . .	»	»	2,500,000 »
Annualità delle meridionali. . . . .	»	»	3,560,046 »
	L.	»	27,500,046 »
<i>Carichi.</i>			
Titoli garantiti. . . . .	L.	10,984,954 »	
Obbligazioni romane . . . . .	»	12,417,113 »	
Interessi dei Buoni del Tesoro presunti. . . . .	»	2,500,000 »	
	L.	25,902,067 »	25,902,067 »
	L.	»	1,597,979 »
Da dedurre la metà a favore del Governo per l'estinzione dei Buoni del Tesoro. . . . .	»	»	798,989 50
	L.	»	798,989 50
<b>Terzo periodo dopo l'estinzione del credito dei costruttori della linea Civitavecchia al Chiarone.</b>			
Sovvenzione chilometrica . . . . .	Chilometri <u>1280</u> a lire 13,250. . . . .	L.	»
Introiti netti. . . . .	Chilometri <u>1280</u>		16,960,000 »
Più rete pontificia. . . . .	» 317		
	Chilometri <u>1597</u> a lire 4000. . . . .	»	6,388,000 »
Annualità delle meridionali. . . . .	»	»	3,560,046 »
Garanzie pontificie . . . . .	»	»	2,500,000 »
	L.	»	31,005,046 »
<i>Carichi.</i>			
Titoli garantiti. . . . .	L.	10,984,954 »	
Obbligazioni romane . . . . .	»	12,417,113 »	
Interessi Buoni del Tesoro. . . . .	»	1,600,000 »	
Azioni privilegiate. . . . .	»	1,135,138 »	
	L.	26,137,205 »	26,137,205 »
	L.	»	4,867,841 »
Da dedurre la metà a favore del Governo per l'estinzione dei Buoni del Tesoro . . . . .	»	»	2,433,920 50
	L.	»	2,433,920 50



**Transazione tra il governo e la società delle strade ferrate romane, in esecuzione del disposto degli articoli 2 e 3 della convenzione 30 settembre 1868.**

L'anno mille ottocento sessantanove, addì ventisei del mese di aprile, in Firenze;

Fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, contraenti in nome dello Stato, ed il commendatore Giacomo De Martino, direttore generale della società delle strade ferrate romane, contraente in nome e quale rappresentante della società suddetta, in virtù dei poteri avuti dal Consiglio di amministrazione della suindicata società, con deliberazione del 22 marzo del corrente anno, si è convenuto e stipulato quanto appresso, in esecuzione degli articoli secondo e terzo della convenzione 30 settembre 1868:

**Art. 1.**

Il conto di debito o di credito fra lo Stato e la società per le cause indicate nell'articolo 2° della convenzione del 30 settembre 1868, e per gli effetti ivi accennati, rimane invariabilmente fissato nelle cifre seguenti:

a) Per le differenze riguardanti la garanzia sulla linea Bologna-Ancona, dal giorno della sua apertura all'esercizio fino al 14 maggio 1865, è accreditato alla società delle strade ferrate romane, tra capitale ed interessi, conteggiati a norma della lettera e) dell'anzidetto articolo 2° sino al 30 giugno 1868, giusta l'articolo 9, e fatta già imputazione in dette differenze delle lire un milione seicento trentadue mila, state pagate in conto delle differenze medesime, cioè lire un milione con mandato numero 4, in data 23 luglio 1863, e lire seicento trentadue mila con mandato numero 5, in data 26 novembre 1863, è accreditata, dicesi, la somma di lire 9,931,457 48, come dall'allegato A che si unisce alla presente convenzione;

b) Per le somme messe a carico della società in dipendenza dello acquisto della linea da Genova a Voltri, calcolato ugualmente per capitale ed interessi, conteggiati come sopra, sono accreditate alla società medesima lire 1,337,893 07, come dallo allegato B;

c) Per le somme ritenute sulle sovvenzioni chilometriche per gli interessi della rendita emessa onde fare fronte al pagamento dei lavori della ferrovia ligure dopo la convenzione 11 ottobre 1866, approvata con decreto reale del giorno stesso, per capitale ed inte-

ressi, conteggiati sempre come sopra, sono accreditate alla società lire 3,323,400 25, come dall'allegato C;

d) Per le sovvenzioni pagate dal Governo alla società pei tratti della ferrovia ligure, aperti all'esercizio, e della linea di Voltri, a partire dal 14 maggio 1865 fino al 30 giugno 1868, è accreditata al Governo, e addebitata alla società, tra capitale ed interessi, conteggiati come sopra, la somma di lire 2,376,281 06, come dall'allegato D.

Conseguentemente il conto di credito e di debito fra lo Stato e la Società per le cause indicate nell'articolo 2° della convenzione 30 settembre 1868, si dichiara sistemato e chiuso a tutto il 30 giugno 1868 con un credito fisso ed invariabile di lire 12,216,470 34 a favore della società delle strade ferrate romane.

#### Art. 2.

Il conto di debito e di credito tra lo Stato e la società per tutte le liti e per ogni compenso e pretesa della società verso il Governo, e per tutte le domande e tutti i rimborsi a cui il Governo medesimo può avere diritto per lavori e spese fatte, come all'articolo 3° della convenzione 30 settembre 1868, è stabilito invariabilmente in via di transazione nelle cifre seguenti:

a) A transazione di tutte le liti mosse dalla società contro il Governo, indicate nell'allegato E, e di tutte le altre sue domande e pretese non ancora proposte in giudizio e indicate pure in quello allegato, è accreditata alla società la somma complessiva di lire 2,668,187 04, mediante la quale si dichiarano cessate tutte le dette liti e tacitate tutte quelle domande e pretese;

b) Le domande ed i rimborsi a cui ha diritto il Governo per lavori e spese fatte, descritti nello allegato F, sono determinate nella somma complessiva invariabile di lire 1,890,917 25, la quale è composta dalle quantità indicate per ogni articolo dell'anzidetto allegato;

c) Le differenze per le garanzie della linea Ceprano-Napoli sino al 14 maggio 1865 inclusivamente, sul cui ammontare vi era disaccordo fra il Governo e la società, rimangono determinate in via di transazione nella somma complessiva ed invariabile di 1,006,258 07 lire (un milione seimila duecento cinquantotto e centesimi 97), come dall'allegato G, a favore della società, escluso ogni conteggio a titolo d'interessi, non potendosi estendere a tali differenze, non mai liquidate prima d'ora, il patto speciale contenuto nell'articolo 2, lettera e, della convenzione 30 settembre 1868.

Conseguentemente dal confronto dei rispettivi accreditamenti, indicati nel presente articolo 2, risulta a

favore della società un credito a bilancio della somma di lire 1,783,529 66.

Art. 3.

Per effetto delle disposizioni dei precedenti due articoli, il credito finale e complessivo della società resta determinato al 30 giugno 1868 nella somma di lire quattordici milioni, da erogarsi e pagarsi a' termini degli articoli 4 e 5 della convenzione del 30 settembre 1868, con dichiarazione però, che per quattro milioni eccedenti i dieci da pagarsi, a norma dell' articolo 9, sarà fatta preferibilmente la loro erogazione per lavori e provviste necessarie ed urgenti, in quanto la necessità ed urgenza loro sia riconosciuta dal Governo, senza che tale somma possa andare soggetta a variazioni in più od in meno per qualsivoglia ragione o pretesto, ritenendosi siccome il risultato finale di una complessiva ed indivisibile transazione.

Art. 4.

Si dichiara però che nei rispettivi conti di credito e di debito, di cui negli articoli precedenti, non è stato compreso il milione di lire italiane anticipato dal Governo alla società in data 28 maggio 1866 con riserva di rimborso, mediante emissione ed alienazione per conto di detta società, di una corrispondente quantità di nuove obbligazioni maremmane da servirsi ed ammortizzarsi a debito della società medesima; cosicchè il Governo rimane sempre in facoltà di fare emettere ed alienare le dette obbligazioni fino al compiuto suo rimborso; ma, finchè non userà di questa sua facoltà, sarà in diritto di trattenerne annualmente sulle sovvenzioni chilometriche dovute alla società, a partire dal 1° luglio 1868, quanto rappresenti l'interesse in ragione del sei per cento all'anno, e l'ammortamento annuale durante il restante tempo della relativa concessione della detta somma di lire un milione.

Art. 5.

Riguardo alla questione vertente tra la società ed il Governo intorno alla vecchia stazione di Napoli, si stabilisce e si conviene che il suo valore, da determinarsi in relazione al tempo in cui quel fabbricato serviva ad uso di stazione, dovrà essere compreso nel rimborso a farsi a norma dell'articolo 4 della convenzione 29 maggio 1861. Qualora però non si verificasse l'intero rimborso del valore anzidetto, non potendo la società alla fine della concessione più restituire in natura la detta stazione, sarà invece dovuta allo Stato la relativa somma non rimborsata nel modo anzidetto. Ciò mediante, resta anche cessata la lite vertente relativamente alla stazione stessa, e la società potrà

disporne e resterà libera da ogni vincolo d'ipoteca a favore dello Stato.

Art. 6.

Si dichiarano escluse dalle disposizioni dell'articolo 3 dell'anzidetta convenzione 30 settembre 1868 le liti o controversie indicate all'allegato H, avendo le parti riconosciuto e stabilito che le medesime non sieno della natura di quelle contemplate nell'articolo stesso, e perciò resteranno integre ed illese le rispettive ragioni al riguardo, nè potranno conseguentemente essere comprese nella renunzia e nell'abbandono di cui nella disposizione finale di detto articolo.

Art. 7.

È formalmente dichiarato e stabilito, come condizione indeclinabile, che nessuna questione di massima o di principio potrà essere od intendersi decisa, od anche solo pregiudicata colla transazioni avvenute colla presente convenzione; e che questa non potrà mai invocarsi come un precedente contro il Governo, nè da parte della società delle strade ferrate romane, nè da parte di chiunque altri per questioni simili od analoghe a quelle che formarono oggetto di dette transazioni, le quali furono unicamente determinate da specialissime considerazioni e circostanze non riguardanti alcuna questione di principio o di massima, dovendo anzi intendersi e ritenersi che ogni questione di principio o di massima o sia stata scartata o sia stata ritenuta nel senso sostenuto dall'amministrazione dello Stato.

Art. 8.

La presente convenzione si dichiara dipendente da quella del 30 settembre 1868 senza la cui approvazione ed efficacia neppure essa sarà valida ed efficace.

Consequentemente, ove la convenzione del 30 settembre 1868 (della quale la presente forma un allegato) non divenisse definitiva ed efficace, anche la convenzione presente s'intenderà come non avvenuta, e le parti rientreranno nel libero esercizio di tutti i precedenti loro diritti.

Fatto in duplo originale per un solo ed unico effetto

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: LODOVICO PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

Allegato **A.**

*Liquidazione delle garanzie dovute dal Governo alla società delle strade ferrate romane per la linea Ancona-Bologna.*

Somma domandata dalla società	L.	10,902,427	68
Somma liquidata dal Governo . . . »		9,494,093	71
Differenza . . . L.		1,408,333	97
<hr/>			
Somma concordata in via di transazione . . . . . »		9,993,741	03
Pagamenti fatti in conto dal Governo »		1,632,000	»
Debito residuo del Governo . . L.		8,361,741	03
Interessi 6 per cento, dal 15 maggio 1865 al 30 giugno 1868, sopra la detta somma residuale . . . . . »		1,569,716	45
Totale del debito del Governo verso la società . . . . . L.		9,931,457	48

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

**Allegato B.**

*Dimostrazione delle somme messe a carico della Società delle strade ferrate romane dal regio Governo in dipendenza della linea da Genova a Voltri, calcolate per capitale e interessi.*

Data	Puntó di partenza degli interessi	Prezzo di compra della Genova-Voltri	N° del giorno	Capitale	Interessi al 6 per cento	Totale
31 dicembre 1867	11 gennaio 1867	Ritenute dal Governo per l'acquisto della linea Genova-Voltri sopra L. 4.600,000 designate nella convenzione dell'11 ottobre 1866 (lettera c) . . . . .		848,673 42	"	848,673 42
		Interessi su questa somma al 7 1/2 per cento aggiunti ai Buoni del Tesoro e pagati dalla società dall'11 gennaio 1867 all'11 gennaio 1868 . . . . .	1 anno	63,650 50	"	63,650 50
		Interessi al 7 per cento aggiunti ai Buoni del Tesoro, rinnovati dall'11 gennaio 1868 al 30 giugno 1868 . . . . .	170	27,669 05	"	27,669 05
"	31 dicembre 1867	Somma ritenuta sopra le sovvenzioni del secondo semestre 1867, complemento dell'acquisto della Genova-Voltri . . . . .	6 mesi	2,445 19	73 "	2,518 19
<i>Rendita della Genova-Voltri.</i>						
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Ritenuta sulle sovvenzioni chilometriche . . . . .	1 anno	77,276 25	4,636 56	81,912 81
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Id. id. . . . .	6 mesi	77,276 25	2,318 28	79,594 53
30 giugno 1868	30 giugno 1868	Id. id. . . . .	"	77,276 25	"	77,276 25
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Ammortamento di questa rendita . . . . .	6 mesi	50,000 "	1,500 "	51,500 "
<i>Interessi ed ammortamento delle obbligazioni Genova-Voltri pagati dalla società.</i>						
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Interessi delle obbligazioni . . . . .	1 anno	30,355 42	1,821 30	32,176 72
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Interessi e ammortamento . . . . .	6 mesi	41,598 71	1,247 94	42,846 65
30 giugno 1868	Epoca	Id. id. . . . .	"	30,075 55	"	30,075 55
						1,337,893 62

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze.*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

## Allegato C.

*Dimostrazione delle somme ritenute dal Governo a carico della Società delle strade ferrate romane sulle sovvenzioni chilometriche per gli interessi della rendita emessa onde far fronte al pagamento dei lavori della ferrovia ligure dopo la convenzione 11 ottobre 1866 approvata con decreto reale del giorno stesso.*

Data	Punto di partenza degli interessi	Rendita emessa per i lavori della ligure	N° dei giorni	Capitale	Interessi al 6 per cento	Totale
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Due semestri ritenuti alla società sopra le sovvenzioni chilometriche . . . . .	1 anno	1,300,000 »	78,000 »	1,378,000 »
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Un semestre di questa rendita . . . . .	6 mesi	650,000 »	19,500 »	669,500 »
30 giugno 1868	Epoca	Un semestre di questa rendita, più un semestre di una nuova emissione di lire 1,200,000 . . . . .	Epoca	1,250,000 »	»	1,250,000 »
31 dicembre 1866	31 dicembre 1867	Lavori e pagamenti diversi . . . . .	1 anno	24,434 20	1,466 05	25,900 25
						3,323,400 25

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.



*Dimostrazione delle sovvenzioni pagate dal Governo alla Società delle strade ferrate romane nei tratti di ferrovia liguri aperti all'esercizio, e della linea Voltri, a partire dal 14 maggio 1865 al 30 giugno 1868.*

Data	Punto di partenza degli interessi	Sovvenzioni chilometriche pagate alla Società dal Governo	N° dei giorni	Capitale	Interessi al 6 per cento	Totale
31 dicembre 1866	31 dicembre 1865	Massa alla Spezia . Kil. 34 } Genova a Voltri . . . » 15 } 49 Dal 14 maggio 1865 al 31 dicembre 1865, ossia $231 \text{ giorni } \frac{49^k \times 231 \text{ g}^ni}{365} = 51^k \times 13250$	913	410,750 »	62,502 46	473,252 46
1866	Media 30 giugno 1866	Massa alla Spezia . . Kil. 34 » Avenza a Carrara $\frac{5^k \times 113 \text{ g}^ni}{365} \dots \dots \dots$ » 1 54 Genova Voltri . . . . . » 15 » $50 \text{ } 54 \times 13250$	730	669,655 »	80,358 60	750,013 60
1867	Media 30 giugno 1867	Massa alla Spezia . . . Kil. 34 Avenza Carrara . . . . » 5 Genova Voltri . . . . . » 15 $54^k \times 13250$	1 anno	715,500 »	42,930 »	758,430 »
1868	30 giugno 1868	Massa alla Spezia 34 kilom. Avenza Carrara . . 5 » Genova Voltri . . . 15 » $\frac{54^k \times 182 \text{ g}^ni}{182} = 26 \text{ } 85$ Voltri-Savona $\frac{29^k \times 37}{366} = 2 \text{ } 93$ $29 \text{ } 78 \times 13250$	Epoca	394,585 »	»	394,585 »
				2,190,490 »	185,791 06	2,376,281 06

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

Allegato **E.**

*Elenco delle liti, domande e pretese della società delle strade ferrate romane, transatte in esecuzione dello articolo 3 della convenzione 30 settembre 1868.*

1°

Tre cause relative all'imposta sulla ricchezza mobile, l'una avanti il tribunale di Firenze (Livornesi), la seconda avanti la Corte di appello di Torino (sezione Sud) e la terza avanti il tribunale di Siena.

Le pretese della società per codeste tre cause ascendono in complessivo a lire 1,047,734 94.

2°

Tre cause relative al prestito nazionale per le quali la società pretende in complessivo il rimborso di lire 700,000 per le perdite sofferte per essere stata assoggettata al detto prestito.

3°

Causa pendente davanti il tribunale civile di Firenze tra il Governo e la società delle strade ferrate romane, nella quale questa ultima reclamò il pagamento di pretesi ingenti crediti della antica società della ferrovia maremmana verso lo Stato, del complessivo ammontare di lire 6,207,496 14.

4°

Causa vertente avanti il tribunale civile di Firenze per ottenere la rettificazione delle somme addebitate alla società delle strade ferrate Romane a titolo di spese di controllo e di sorveglianza, nella quale causa le pretese della società ascendono a lire 373,670 98.

5°

Causa avanti il tribunale civile di Firenze per la rettificazione dei conti delle garanzie spettanti alla già società delle strade ferrate Livornesi, nella quale la società delle strade ferrate romane pretende dallo Stato lire 1,326,112 77.

6°

Causa vertente davanti il tribunale civile di Firenze tra il Governo e la società delle strade ferrate romane

relativamente al contratto di appalto coll'impresa Fiocca e De Rosa per il tronco di strada ferrata da San Severo a Solofra; causa di valore indeterminato tra il Governo e la società, e che rimpetto all'impresa anzidetta fu d'accordo ultimata con un recente contratto di transazione a seguito della risoluzione di quel contratto dichiarata d'ufficio dal Governo.

7°

Questione per indennizzi reclamati dalla società delle strade ferrate romane nella somma di 355,560 lire e 14 centesimi a cagione della affrettata apertura della linea Aretina.

8°

Pretesa della società contro il Governo di valore indeterminato per risarcimento dei danni arrecati in ottobre e novembre 1867 dai movimenti garibaldini.

9°

Pretesa della società verso il Governo, ascendente all'ingente somma di lire 10,797,437 per maggiori spese occorse a fronte dei calcoli, dei tracciati e delle perizie primitive nella linea Ancona-Roma, e in rilievo anche dei correlativi compensi reclamati contro la società dall'impresa costruttrice della linea.

10.

Pretesa della società per ripetizione di maggiori somme ritenute dal Governo sulle sovvenzioni chilometriche a titolo di spese di cambio per il pagamento a Londra degl'interessi sulle obbligazioni Centrale Toscana e Livornesi, per la quale pretesa la società reclama la somma di lire 152,396 95.

11.

Pretese della società, contro il Governo, di valore indeterminato per rifacimento di spese e danni per non averle fornito i mezzi di soddisfare la Banca Nazionale ed altri suoi creditori che fecero atti contro la società medesima.

12.

Preteso risarcimento di danno per la ritardata liquidazione delle lire 4,600,000, di cui allo articolo 1, lettera C, della convenzione 11 ottobre 1866.

13.

Causa vertente tra il Governo e la società relativamente alla impresa Scognamiglie per dadi di pietra ammanniti sulla linea Isoletta.

14.

Danni ed interessi chiesti dalla società al Governo in seguito alla sospensione del servizio cumulativo.

15.

Indennità pretesa dalla società per la ritardata consegna della ferrovia Asciano-Grosseto.

16.

Pretesa della società contro il Governo per somme pagate dal Ministero della guerra a Carlo Sordi che se le appropriò.

17.

Indennità pretesa dalla società per l'avvenuta cessazione del servizio delle lettere.

18.

Pretese della società relative alla liquidazione delle sovvenzioni dell'anno 1866, residuo credito della società.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

## Allegato F.

*Nota dei crediti del Governo verso la società  
per lavori e spese fatte.*

1° Spese fatte per il personale licenziato dalla società sulle linee Ceprano-Napoli e Canello-San Severino, liquidate in . . . . . L.	155,000 »
2° Credito del Governo, relativo alla linea aretina . . . . . »	26,717 38
3° Rimborso all'amministrazione dei telegrafi per altrettante spese fatte sulla linea di Ancona al confine pontificio in . . . . . »	17,662 53
4° Rimborso delle spese fatte dal Governo per la stazione centrale di Napoli al di 3 settembre 1861, in ordine all'articolo 6 della convenzione del detto giorno ed anno, ed all'articolo 7 della legge 21 luglio 1861 . . . . . »	167,605 89
5° Rimborso delle somme pagate e da pagarsi all'impresa De Rosa e Fiocca, costruttrice della linea da San Severino a Solofra.	
I pagamenti già fatti dal Governo furono conteggiati a debito della società, a termini dell'articolo 1, lettera b, della convenzione 11 ottobre 1866.	
I pagamenti a farsi dal Governo furono d'accordo accertati e liquidati tra l'impresa Fiocca e De Rosa, la società delle ferrovie romane e l'amministrazione dei lavori pubblici, con atto del 23 marzo 1869, nella somma di . . . . . »	640,000 »
la quale perciò si addebita alla società delle strade ferrate romane, fermi stando i conteggi e gli addebitamenti per le somme pagate precedentemente alla stessa impresa.	
6° Somma che il Governo deve rappresentare per conto della società delle Romane ai signori Incontri, Ferratoner e Nonnoni per depositi fatti a favore loro come proprietari espropriati per la linea aretina e restituiti alla società, che deve perciò rappresentarli . . . . . »	26,522 13

*Da riportarsi . . . L. 1,033,508 93*

	<i>Riporto</i> . . . L. 1,033,508 93
7° Rimborso della spesa del materiale mobile, provvisto dal Governo per la linea Asciano-Grosseto, e che sta a carico della società, a termini dell'articolo 17, lettera b, della convenzione 30 settembre 1868 . . . . . »	857,409 32
	<u>L. 1,890,917 25</u>

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

## Allegato G.

*Liquidazione delle garanzie dovute dal Governo alla società delle strade ferrate romane per la linea Ceprano-Napoli.*

### Somme domandate dalla società:

Anno 1862 . . .	L.	595,897	20	
» 1863 . . .	»	873,681	94	
» 1864 . . .	»	664,126	44	
» 1865 . . .	»	220,103	91	
<b>Totale L.</b>		<b>1,757,912</b>	<b>29</b>	<b>1,757,912 29</b>

### Somme liquidate dal Governo:

Anno 1862 (1) .	L.	597,524	63	
» 1863 . . .	»	320,227	01	
» 1864 . . .	»	88,507	33	
» 1865 . . .	»			(2)
<b>Totale L.</b>		<b>1,006,258</b>	<b>97</b>	<b>1,006,258 97</b>
<b>Differenza . . . L.</b>		<b>751,653</b>	<b>32</b>	

(1) La garanzia per quest'anno è stata domandata dalla società, ma non le è dovuta a termini dell'articolo 4 della convenzione 29 maggio 1861.

(2) Somma concordata in via di transazione e posta a debito del Governo, lire 1,006,258 97, sulla quale non sono dovuti gli interessi, perchè non compresa fra quelle indicate dall'articolo 2, lettera e, della convenzione 30 settembre 1868.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.



Allegato **H.**

*Elenco delle liti e delle questioni escluse dall'applicazione dell'articolo 3 della convenzione in data 30 settembre 1868.*

1<sup>a</sup>

Causa pendente davanti la Corte di appello di Firenze tra la società delle strade ferrate romane, la società delle ferrovie meridionali ed il Governo, intorno al contratto a stipularsi per la cessione della linea Ancona-Bologna.

2<sup>a</sup>

Domanda della società delle strade ferrate romane per far dichiarare che il suo reddito imponibile per la tassa di ricchezza mobile (interessi delle azioni e delle obbligazioni) deve andare esente dalle sovrimposte provinciali e comunali, e per la conseguente ripetizione delle somme pagate per tali sovrimposte in conto della quota del secondo semestre 1866 e dell'anno 1867. Cotesta domanda della società si lascia intatta ed impregiudicata solamente tra la società e le provincie ed i comuni interessati, e non potrà colpire il Governo.

3<sup>a</sup>

Causa vertente tra la società delle strade ferrate romane, la società delle ferrovie meridionali ed il Governo relativamente ai rispettivi diritti e rapporti intorno alla nuova stazione di Napoli.

4<sup>a</sup>

Domanda della società delle strade ferrate romane intorno al mancato versamento di ogni introito netto a favore di detta società per l'esercizio della linea Genova-Voltri dal 15 maggio al 31 dicembre 1865.

Siccome il detto esercizio venne fatto dalla società dell'alta Italia, si mantiene riservata ed impregiudicata una tale domanda, ma solamente tra le dette due società e non contro il Governo, che non profitto di detto esercizio.

5<sup>a</sup>

Causa arbitramentale tra l'amministrazione generale delle gabelle e la società delle strade ferrate ro-

mane relativamente al diritto doganale reclamato dalla prima contro la seconda sull'introduzione nel regno della locomotiva *Tevere*, sequestrata alla dogana di Isolletta nel 2 ottobre 1865.

Si osserva ad abbondanza che restano pure riservati ed integri i diritti dello Stato per l'estimo e rimborso dei lavori della linea da Ceprano a Capua e della strada da Capua a Napoli, compreso il materiale mobile, ai termini dello articolo 4 della convenzione del 29 maggio 1861.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: L. PASINI.

*Il direttore generale delle strade ferrate romane*

Firmato: GIACOMO DE MARTINO.

Nota d.

Debito galleggiante della società delle ferrovie romane al 28 febbraio 1869  
con gl'interessi regolati al 31 dicembre 1868.

<b>Rete nord.</b>			
<i>Costruttori.</i>			
G. Greembank e Comp. . . . .	L.	96,900 »	
Impresa Spagnoli . . . . .	»	1,719,612 87	
Impresa Sbriscia e Comp. . . . .	»	518,165 76	
Sestini e Tantini . . . . .	»	21,356 25	
T. Brassey . . . . .	»	328,565 95	
			2,684,600 83
<i>Fornitori di materiale mobile.</i>			
Società industriale svizzera . . . . .	L.	321,201 56	
Klett e Comp. . . . .	»	412,000 »	
Fabbrica di Esslingen . . . . .	»	150,712 75	
			883,914 31
<i>Imprestiti.</i>			
Municipio di Firenze . . . . .	L.	1,209,444 07	
Banca Nazionale Toscana . . . . .	»	515,000 »	
Banca Nazionale nel regno d'Italia. . . . .	»	742,000 »	
			2,466,444 07
<i>Diversi.</i>			
T. Brassey . . . . .	L.	75,760 05	
Cassa di pensioni . . . . .	»	357,849 09	
Cassa di soccorso . . . . .	»	124,278 48	
Cassa cooperativa . . . . .	»	700 »	
Espropriazioni . . . . .	»	1,479,157 22	
Cuponi arretrati . . . . .	»	143,802 74	
			2,181,047 58
<b>Centrale toscana.</b>			
G. Righi e Comp. . . . .	L.	1,172,000 »	
Credito Asciano-Grosseto . . . . .	»	1,224,604 13	
Credito id. . . . .	»	250,000 »	
			2,646,604 13
			8,216,006 79
			A riportarsi . . . L.

	<i>Riporto . . . L.</i>	2,646,604 13	8,216,006 79
E. Gouin e Comp. . . . .	»	270,000 »	
Espropriazioni . . . . .	»	600,000 »	
Cuponi arretrati . . . . .	»	7,250 »	
			3,523,854 13
<b>Rete sud.</b>			
Stabilimenti finanziari . . . . .	L.	22,922,932 24	
Creditori chirografari . . . . .	»	1,129,161 55	
Impresa Salamanca . . . . .	»	6,926,558 51	
Cuponi arretrati . . . . .	»	1,382,107 60	
			32,360,759 90
<b>Società fusa.</b>			
Imprestito nazionale . . . . .	L.		700,000 »
Da aggiungere : Cupone n° 21 sulle obbligazioni romane . . . . .	»		5,646,907 50
			50,447,528 32
<i>NB.</i> Dal debito verso il signor Salamanca liquidato in lire 6,926,558 51 si devono dedurre le seguenti somme :			
Per n° 10,000 obbligazioni della società delle strade ferrate romane a lire 210 ciascuna . . . . .	L.	2,100,000 »	
Per cessione di cambiali su Londra accettate dal signor Giovanni Olivier Jorch . . . . .	»	282,131 50	
Conferma di delegazione pel credito della società verso il Governo pontificio . . . . .	»	350,000 »	
Totale diminuzione debito Salamanca . . . . .	L.	2,732,131 50	
Abbuono accordato cogli stabilimenti finanziari sui loro crediti . . . . .	»	700,000 »	
Totale . . . . .	L.	3,432,131 50	3,432,131 50
	<b>Totale debiti . . . L.</b>		47,015,396 82
<b>ATTIVO.</b>			
Prezzo della linea da Firenze a Massa in ordine all'articolo 6 della convenzione del 30 settembre 1868 . . . . .	L.		35,000,000 »
Somme che il regio Governo deve pagare in contanti in ordine agli articoli 2, 3, 4 della convenzione suddetta . . . . .	»		10,000,000 »
	<i>A riportarsi . . . L.</i>		45,000,000 »

## Segue Nota d.

	Riporto . . . L.	45,000,000 »
Interessi del 2° semestre 1868 suddette somme . . . . . »	1,350,000 »	
A dedurre, prodotto netto pel 2° semestre 1868 linee Firenze-Spezia, Genova-Savona, e Genova-Chiavari . . . . . »	821,499 47	
	L.	528,500 53
		528,500 53
Risorse stabilite dalla convenzione al 31 dicembre 1868 . . . . . L.		45,528,500 53
Regolarizzazione della sovvenzione chilometrica del 2° semestre 1868 (a) . . . »	1,561,916 82	
Saldo sovvenzione pontificia . . . . . »	2,500,000 »	
	L.	4,061,916 82
		4,061,916 82
	Totale . . . L.	49,590,417 35

## Riassunto.

Attivo . . . . .	L. 49,590,417 35
Passivo . . . . .	» 47,015,396 82
	<hr/>
	Differenza attiva . . . . . L. 2,575,020 53

(a) Le lire 1,561,916 82 designate come provenienti dalla liquidazione delle sovvenzioni chilometriche si decompongono come appresso:

Saldo dovuto dal Governo al 30 giugno 1868 . . . . . L.	26,008 92
Somma ritenuta dal Governo al 30 giugno 1868 al seguito del sequestro Gouin, che deve essere restituita alla società dopo la regolarizzazione dei conti con Gouin . . . . . »	268,000 »
Sovvenzioni chilometriche per 6 mesi su 1163 chilometri a lire 13,250 . . . . . »	7,698,250 »
	<hr/>
	L. 7,992,258 92
Da dedurre:	
Titoli garantiti . . . . . L.	5,330,342 10
Imposta del decimo pel 1868 . . . . . »	1,100,000 »
	<hr/>
	L. 6,430,342 10
	<hr/>
	L. 1,561,916 82

*Retrocessione della ferrovia ligure e cessione della linea Massa-Firenze al Governo  
col passaggio delle linee stesse ad altra società costituita.*

Risultati finanziari a partire dal 1° luglio 1868.			
PASSIVO. — Pagamento della 1ª rata dei 35 milioni, acquisto della linea Massa-Firenze . . . . L.		9,000,000	»
Id. dei 10 milioni . . . . . »		5,000,000	»
Totale . . . L.		14,000,000	»
ATTIVO. — Sovvenzione risparmiata:			
Per la linea Firenze-Massa . . . . . Chil. 141	» L.	934,125	»
Pei tronchi in esercizio della ferrovia Ligure . . . . . » 54	» »	357,750	»
Pei tronchi della Ligure da aprirsi nell'anno:			
Voltri-Savona, lunghezza media . . . 17 50	} » 21 33 »	282,622 50	
Genova-Chiavari id. . . . . 3 83			
Prodotto netto delle linee suddette sopra la totale lunghezza di 216 chilometri, a lire 5000 al chilometro e per mesi 6 . . . »		540,000	»
Risparmio . . . L.		2,114,497 50	2,114,497 50
Differenza passiva . . . L.		11,885,502 50	
Incasso della 1ª quota di cessione . . . . . »		11,000,000	»
Resto passivo . . . L.		885,502 50	
<b>1869.</b>			
PASSIVO. — Pagamento della 2ª rata . . . . . L.		9,000,000	»
Id. dei 10 milioni . . . . . »		5,000,000	»
Totale . . . L.		14,000,000	»
ATTIVO. — Sovvenzione risparmiata:			
Per la linea Firenze-Massa . . . . . Chil. 141	L.	1,868,250	»
Pei vecchi tronchi della ferrovia Ligure . . . . . » 54	» »	715,500	»
Pei nuovi tronchi Voltri-Savona, Genova-Chiavari . . . . . » 65	» »	861,250	»
Risparmio . . . L.		3,445,000	3,445,000 »
Differenza passiva . . . L.		10,555,000	»
Incasso della 2ª quota di cessione . . . . . »		11,000,000	»
Resto attivo . . . L.		445,000	»

<b>1870.</b>			
PASSIVO. —	Pagamento della 3 <sup>a</sup> rata . . . . .	L.	9,000,000 »
ATTIVO. —	Sovvenzione risparmiata:		
	Per la linea Firenze-Massa . . . . .	Chil. 141 L.	1,868,250 »
	Tratti precedenti della linea Ligure . . . . .	» 119 »	1,576,750 »
	Tronco Chiavari-Sestri per tutto l'anno . . . . .	» 5 »	66,250 »
	Tronco Savona-confine francese, per mesi 6 . . . . .	» 114 »	755,250 »
	Risparmio . . . . .	L.	4,266,500 »
	Differenza passiva . . . . .	L.	4,733,500 »
	Incasso della 3 <sup>a</sup> quota di cessione . . . . .	»	11,000,000 »
	Resto attivo . . . . .	L.	6,266,500 »
<b>1871.</b>			
PASSIVO. —	Pagamento della 4 <sup>a</sup> ed ultima rata . . . . .	L.	8,000,000 »
	Id. degli interessi sulle 6 rate dei 45 milioni al 6 per cento . . . . .	»	4,191,000 »
	Totale . . . . .	L.	12,191,000 »
ATTIVO. —	Sovvenzione risparmiata:		
	Per la linea Massa-Firenze . . . . .	Chil. 141 L.	1,868,250 »
	Tratti precedenti della linea Ligure . . . . .	» 238 »	3,153,500 »
	Risparmio . . . . .	L.	5,021,750 »
	Differenza passiva . . . . .	L.	7,169,250 »
	Incasso della 4 <sup>a</sup> ed ultima quota di cessione . . . . .	»	12,000,000 »
	Resto attivo . . . . .	L.	4,830,750 »
<b>Riassunto dei risparmi.</b>			
Anno 1869 . . . . .		L.	445,000 »
Anno 1870 . . . . .		»	6,266,500 »
Anno 1871 . . . . .		»	4,830,750 »
	Totale . . . . .	L.	11,542,250 »
Si deduce il passivo dell'anno 1868 in . . . . .		»	885,502 50
	Totale risparmio . . . . .	L.	10,656,747 50



## FERROVIA DELL'ALTA ITALIA

ESERCIZIO (mese di aprile 1869)

*Prospetto dei prodotti approssimativi del traffico delle seguenti linee (dedotta l'imposta del decimo).*

Natura dei prodotti	Linea da Genova a Savona	Linea da Genova a Chiavari	Linee toscane già romane (Nord)	Osservazioni
Viaggiatori . . . . .	46,207 27	66,693 82	142,957 18	La linea Genova-Chiavari non è per ora aperta al servizio di piccola velocità.
Bagagli . . . . .	2,971 96	1,558 73	6,254 45	
Merci a grande velocità . . . . .	2,481 29	8,149 72	12,073 30	
Merci a piccola velocità . . . . .	31,644 90	»	81,639 90	
Prodotti vari . . . . .	»	»	»	
Totale . . .	83,305 42	66,402 27	242,924 83	

**Prodotto chilometrico.**

Genova-Savona . . . . .	L. 23,076 29	} L. 18,373 07 media complessiva.
Genova-Chiavari . . . . .	» 22,509 24	
Linee toscane . . . . .	» 16,424 93	

## Nota g.

*Spesa di costruzione della linea di ferrovia da Bussoleno a Bardonnêche, comprese le opere accessorie e le provviste del materiale mobile.*

1° Costo dei lavori pel corpo stradale e per l'armamento della via, secondo la stima del cavaliere Sommeiller . . . . .	L. 22,000,000
2° Raddoppiamento della sede stradale nel tratto tra Salbertrand e Bardonnêche sopra 18 chilometri:	
Maggiori lavori nel corpo stradale ed opere d'arte . . . . .	» 700,000
Armamento sopra 18 chilometri. . . . .	» 900,000
3° Via di sicurezza alle stazioni di Chaumont e di Meana sulla complessiva lunghezza di 800 metri a lire 200, comprese opere ed armamento, in totale. . . . .	» 160,000
4° Stazione di Bardonnêche ed ingrandimento nella stazione di Bussoleno . . . . .	» 400,000
5° Materiale mobile per un esercizio corrispondente in ragione di lire 40,000 a chilometro, sopra chilometri 47, compresa la galleria sul territorio italiano, in cifra rotonda . . . . .	» 1,800,000
<b>Totale spesa presunta . . . . .</b>	<b>L. <u>25,960,000</u></b>

Nota **h.**

*Calcolo del prodotto lordo chilometrico corrispondente alla garanzia per le reti della Lombardia, dell'Italia Centrale e del Piemonte.*

<i>Rete lombarda.</i> — Capitale impiegato per la costruzione; cifra accertata dalla Commissione, ma non ancora definitivamente liquidata, perchè trovasi tuttavia in pendenza una quistione di principio . . . . .	L.	122,238,344 68
Interesse garantito del 5 20 per cento sopra questo capitale . . . . .	L.	6,356,393 92
Perchè il Governo sia esonerato dal pagamento dell'insufficienza del prodotto ottenuto, occorre (ammesso che le spese di esercizio corrispondano al 50 per cento del prodotto lordo) che il prodotto lordo totale raggiunga la somma di . . . . .	L.	12,712,787 84
Ritenuto quindi che la lunghezza totale delle linee della rete lombarda è di chilometri 458 (non compresa la linea Gallarate-Varese, di chilometri 19, non garantita), il suddetto prodotto lordo complessivo corrisponde ad un prodotto chilometrico di . . . . .	L.	27,757 17
<i>Rete italo-centrale.</i> — Prodotto netto garantito nella somma fissa di . . . . .	L.	6,500,000 »
Perchè il Governo sia esonerato dal pagamento dell'insufficienza del prodotto ottenuto, occorre, computando le spese di esercizio al 50 per cento, come per la rete lombarda, che il prodotto lordo totale ascenda a . . . . .	L.	13,000,000 »
La lunghezza di questa rete essendo di chilometri 294, occorre pertanto un prodotto lordo chilometrico di . . . . .	L.	44,217 68
<i>Rete piemontese.</i> — Prodotto lordo garantito, secondo i termini della convenzione, in . . .	L.	28,000,000 »
A dedursi la quota relativa alla navigazione sui laghi . . . . .	»	447,532 45
Resta il prodotto lordo garantito sulle ferrovie . . . . .	L.	27,552,467 55
La lunghezza delle linee su cui cade la garanzia essendo di chilometri 909, perchè il Governo sia esonerato dal pagamento dell'insufficienza, occorre un prodotto lordo chilometrico di . . . . .	L.	30,310 74
<i>Reti riunite della Lombardia e dell'Italia Centrale.</i> — Prodotto lordo chilometrico della rete lombarda, come sopra . . . . .	L.	12,712,787 84
Prodotto lordo chilometrico della rete italo-centrale, come sopra . . . . .	»	13,000,000 »
Totale . . . . .	L.	25,712,787 84
La lunghezza delle due reti riunite essendo di chilometri $458+294=752$ , perchè il Governo sia esonerato dal pagamento dell'insufficienza occorre un prodotto lordo chilometrico di . . . . .	L.	34,192 53

## Nota I.

Calcolo scalare delle differenze a carico del Governo e delle somme di rimborso a cui ha diritto secondo le concessioni attuali

Anno	Rete Lombarda						Rete italo		
	Prodotto lordo chilometrico	Insufficienza di prodotto a carico del Governo	Interessi del 4 per cento sulle somme pagate dal Governo	Eccedenza di prodotto riservata al Governo in rimborso delle differenze dal medesimo anticipate alla Società negli anni precedenti.			Prodotto lordo chilometrico	Insufficienza di prodotto a carico del Governo	Interessi del 4 per cento sulle somme pagate dal Governo
				Per interessi	Per capitale	Totale			
Anni precedenti	>	>	>	>	>	>	>	3,115,606	185,856
1865	23,374	1,104,542	>	>	>	>	24,207	3,379,786	124,623
1866	23,279	1,040,043	44,182	>	>	>	37,007	792,342	259,816
1867	21,923	1,809,758	85,783	>	>	>	31,747	1,998,465	291,509
1868	22,000	1,462,000	158,174	>	>	>	31,747	1,833,341	371,448
1869	22,440	1,361,240	216,654	>	>	>	32,382	1,740,008	444,782
1870	22,889	1,258,465	271,103	>	>	>	33,039	1,644,808	514,382
1871	23,346	1,153,634	321,442	>	>	>	33,699	1,547,704	580,174
1872	23,813	1,046,702	367,587	>	>	>	34,364	1,448,658	642,082
1873	26,194	501,378	409,455	>	>	>	30,707	1,986,148	700,029
1874	28,813	>	429,511	98,485	>	98,485	31,014	1,941,010	779,475
1875	29,101	>	429,510	164,469	>	164,469	31,324	1,895,420	857,115
1876	29,392	>	429,511	231,114	>	231,114	31,637	1,849,375	932,932
1877	29,685	>	429,510	298,425	>	298,425	31,953	1,802,869	1,006,907
1878	29,981	>	429,511	366,409	>	366,409	32,272	1,755,898	1,079,023
1879	30,280	>	429,510	435,073	>	435,073	32,594	1,708,457	1,149,258
1880	30,582	>	429,511	504,423	>	504,423	32,919	1,660,542	1,217,596
1881	30,887	>	429,510	574,467	>	574,467	33,248	1,612,147	1,284,018
1882	31,195	>	429,511	645,212	>	645,212	33,580	1,563,269	1,348,503
1883	31,506	>	429,510	716,664	>	716,664	33,915	1,513,902	1,411,034
1884	31,821	>	429,511	788,830	>	788,830	34,254	1,464,041	1,471,580
1885	32,139	>	429,510	861,718	>	861,718	34,596	1,413,682	1,530,152
1886	32,460	>	429,511	935,335	>	935,335	34,941	1,362,819	1,586,699
1887	32,784	>	429,510	1,009,688	>	1,009,688	35,290	1,311,443	1,641,212
1888	33,111	>	429,511	686,726	398,059	1,084,785	35,642	1,259,582	1,693,470
1889	33,442	>	413,588	413,588	747,044	1,160,632	35,998	1,207,158	1,744,052
1890	33,776	>	383,706	383,706	853,532	1,237,238	36,357	1,154,230	1,792,338
1891	34,113	>	349,565	349,565	960,045	1,309,610	36,720	1,100,772	1,838,508
1892	34,454	>	311,163	311,163	1,076,543	1,387,706	37,087	1,046,780	1,882,538
1893	34,798	>	268,102	268,102	1,198,481	1,466,583	37,457	992,788	1,924,409
1894	35,145	>	220,162	220,162	1,326,087	1,546,249	37,831	937,716	1,964,121
1895	35,496	>	167,119	167,119	1,459,592	1,626,711	38,209	882,094	2,001,630
1896	35,850	>	108,735	108,735	1,599,243	1,707,978	38,591	825,915	2,036,914
1897	36,208	>	44,765	44,765	1,119,136	1,163,901	38,976	769,174	2,069,950
1898	36,570	>	>	>	>	>	39,365	711,866	2,100,717
1899	36,935	>	>	>	>	>	39,758	653,985	2,129,192
1900	37,304	>	>	>	>	>	40,155	595,525	2,155,351
1901	37,677	>	>	>	>	>	40,556	536,481	2,179,172
1902	38,053	>	>	>	>	>	40,961	476,846	2,200,631
1903	38,433	>	>	>	>	>	41,370	416,614	2,219,705
1904	38,817	>	>	>	>	>	41,783	355,781	2,236,360
1905	39,205	>	>	>	>	>	42,200	294,339	2,250,601
1906	39,597	>	>	>	>	>	42,622	232,282	2,262,365
1907	39,992	>	>	>	>	>	43,048	169,605	2,271,666
1908	40,391	>	>	>	>	>	43,478	106,302	2,278,450
1909	40,794	>	>	>	>	>	43,912	42,365	2,282,702
1910	41,201	>	>	>	>	>	44,351	>	2,284,397
1911	41,618	>	>	>	>	>	44,794	>	2,284,396
1912	42,029	>	>	>	>	>	45,244	>	2,284,397
1913	42,449	>	>	>	>	>	45,696	>	2,284,396
1914	42,873	>	>	>	>	>	46,152	>	2,284,397
		10,737,762	10,583,943	10,583,943	10,737,762	21,321,705		57,109,920	78,347,031

Dal calcolo pre-

1. Che nell'anno 1873 cessa per parte del Governo il pagamento della differenza sulla rete lombarda e che da quell'epoca comincia il rimborso delle somme predette coi relativi interessi ha termine col 1897 restando a quell'epoca, devoluto alla Società tutto il prodotto lordo della rete lombarda.
2. Che per la rete dell'Italia centrale l'onere pel Governo continua sino all'anno 1909.
3. Che la somma pagata dal Governo a tutto il 1909 epoca in cui comincia il rimborso è di lire 57,109,920.
4. Finalmente che secondo il nuovo sistema stabilito colla proposta convenzione l'onere pel Governo per differenza sulle due reti cessa.

delle reti della Lombardia e dell'Italia centrale in confronto coi risultati della unificazione nelle guarentigie delle due reti.

centrale			Reti riunite			Annotazioni
Eccedenza di prodotti riservati al Governo in rimborso delle differenze dal medesimo anticipate alla Società negli anni antecedenti.			Prodotto lordo chilometrico	Insufficienze di prodotto a carico del Governo	Interessi del 4 per cento sulle somme pagate dal Governo	
Per interessi	Per capitale	Totale				
>	>	>	>	3,115,606	185,856	Per stabilire questi calcoli si è ritenuto quanto segue: 1. Che il capitale impiegato nella costruzione della rete lombarda sia di lire 125,000,000 per cui l'interesse del 5 20 per 100 garantito ascende a lire 6,500,000. 2. Che a partire dall'anno 1868 sia ultimato il ponte sul Po a Pontelagoscuro, cosicchè resta per la rete dell'Italia centrale garantita la totale somma di lire 6,500,000. 3. Che le spese di esercizio corrispondano al 50 per 100 del prodotto lordo. 4. Che il prodotto lordo della rete lombarda sia pel 1868 di lire 22,000 per chilometro, che nei 4 anni successivi (1869-1872) esso aumenti del 2 per 100 all'anno; che per gli anni 1873 e 1874 l'aumento sia del 10- per 100 cadun anno in grazia specialmente dell'apertura della linea del Genisio che offrirà il percorso più breve al traffico tra il Sud dell'impero austriaco e la Francia meridionale, ed infine che trascorso questo periodo si ottenga un aumento medio dell'un per cento ogni anno. 5. Che il prodotto lordo della rete dell'Italia centrale sia pel 1868 uguale a quello ottenuto nel 1867, cioè di lire 31,747 per chilometro (superiore di lire 7000 a quello ottenuto nel 1865 in causa specialmente al cambio della sede del Governo fatto da tre anni compiuti), che nei quattro anni successivi (1869-1872) si ottenga un aumento del 2 per 100 cadun anno, che trascorso questo periodo subisca una diminuzione di lire 4000 per chilometro in conseguenza dell'apertura della linea Spezia-Chiavari-Genova e che successivamente si abbia un aumento medio dell'un per cento ogni anno.
>	>	>	22,358	4,484,323	124,624	
>	>	>	23,673	1,832,385	303,997	
>	>	>	25,817	3,808,223	377,293	
>	>	>	25,836	3,295,341	529,622	
>	>	>	26,326	3,101,248	661,435	
>	>	>	26,825	2,903,273	785,485	
>	>	>	27,390	2,701,338	901,616	
>	>	>	27,937	2,495,360	1,009,670	
>	>	>	27,958	2,487,526	1,109,484	
>	>	>	29,674	1,842,525	1,208,985	
>	>	>	29,970	1,730,951	1,232,686	
>	>	>	30,269	1,618,261	1,351,924	
>	>	>	30,521	1,504,444	1,416,655	
>	>	>	30,876	1,389,489	1,476,832	
>	>	>	31,184	1,273,384	1,532,412	
>	>	>	31,495	1,156,119	1,583,347	
>	>	>	31,809	1,037,680	1,629,592	
>	>	>	32,127	918,057	1,671,099	
>	>	>	32,441	797,238	1,707,822	
>	>	>	32,765	675,211	1,739,711	
>	>	>	33,092	551,964	1,766,719	
>	>	>	33,422	427,484	1,788,798	
>	>	>	33,756	301,755	1,805,897	
>	>	>	34,093	174,777	1,817,968	
>	>	>	34,433	46,526	1,824,959	
>	>	>	34,777	>	1,826,820	
>	>	>	35,124	>	1,826,819	
>	>	>	35,475	>	1,826,820	
>	>	>	35,829	>	1,826,819	
>	>	>	36,187	>	1,826,820	
>	>	>	36,548	>	1,826,819	
>	>	>	36,913	>	1,826,820	
>	>	>	37,282	>	1,826,819	
>	>	>	37,654	>	1,826,820	
>	>	>	38,030	>	1,826,819	
>	>	>	38,410	>	1,826,820	
>	>	>	38,794	>	1,826,819	
>	>	>	39,181	>	1,826,820	
>	>	>	39,572	>	1,826,819	
>	>	>	39,967	>	1,826,820	
>	>	>	40,366	>	1,826,819	
>	>	>	40,769	>	1,826,820	
>	>	>	41,176	>	1,826,819	
>	>	>	41,587	>	1,826,820	
>	>	>	42,002	>	1,826,819	
44,422	>	44,422	42,422	>	1,826,820	
174,866	>	174,866	42,846	>	1,826,819	
306,614	>	306,614	43,274	>	1,826,820	
439,680	>	439,680	43,736	>	1,826,819	
574,076	>	574,076	44,173	>	1,826,820	
1,539,658	>	1,539,658		45,670,493	77,264,976	

detto risulta:

rimborso delle somme pagate alla Società.  
magior prodotto.

nel 1889, venti anni prima di quello che arriva per l'Italia centrale, e le somme pagate sino a quell'epoca aumentano a lire 45,670,493.

*Passività annuali a carico dello Stato per la costruzione della ferrovia di Savona.*

1869	Interessi su 23,410 obbligazioni di lire 500 ciascuna fruttifere (al 3 per cento) e fondo di ammortizzazione (lire 15 75) . . . . . L.	368,707 50
	1° pagamento per debiti della società . . . . . »	3,000,000 »
	Id. per prezzo di lavori . . . . . »	2,000,000 »
	L.	5,368,707 50
1870	Fondo per interessi ed ammortizzazione come sopra . . . . . L.	368,707 50
	2° pagamento per prezzo di lavori . . . . . »	5,000,000 »
	Fondo per interessi (8 per cento) sulle lire 5,368,707 50 pagate nel 1869 . . . . . »	429,496 60
	L.	5,798,204 10
1871	Fondo per interessi ed ammortizzazione come sopra . . . . . L.	368,707 50
	3° pagamento per prezzo di lavori . . . . . »	7,000,000 »
	Fondo per interessi (8 per cento) sulle lire 11,166,911 60 pagate nel 1869 e 1870 . . . . . »	893,352 92
	L.	8,262,060 42
1872	Fondo per interessi ed ammortizzazione come sopra . . . . . L.	368,707 50
	4° pagamento per prezzo di lavori . . . . . »	7,000,000 »
	Fondo per interessi (8 per cento) sulle lire 19,428,972 02 pagate nel 1869, 1870 e 1871. . . »	1,554,317 76
	L.	8,923,025 26
1873	Fondo per interessi ed ammortizzazione come sopra. . . . . L.	368,707 50
	5° ed ultimo pagamento per prezzo di lavori . . . . . »	3,000,000 »
	Fondo per interessi (8 per cento) sulle lire 28,351,997 28 pagate nel 1869, 1870, 1871 e 1872 »	2,268,159 78
	L.	5,636,867 28
1874	Fondo per interessi ed ammortizzazione come sopra. . . . . »	368,707 50
	2° ed ultimo pagamento per debiti della società . . . . . »	3,000,000 »
	Fondo per interessi (8 per cento) sulle lire 33,988,864 56 pagate nel 1869, 1870, 1871, 1872 e 1873. . . . . »	2,719,109 16
	L.	6,087,816 66

Pertanto il Governo alla fine del 1874 avrà speso per la ferrovia di Savona la somma di . . . . . L.		40,076,681 22
Ed avrà inoltre il carico del servizio delle obbligazioni, portante l'annualità di lire 368,707 50, che, capitalizzata all'8 per cento, dà . . . . . »		4,608,843 74
	L.	44,685,524 96
Incassato dal Governo :		
Nel 1871 (il prodotto lordo del tronco Savona-Cairo, di chilometri 19, basterà a coprire le spese). . . . . L.	»	
Nel 1872 per prodotto netto linea (Savona-Cairo-Acqui, di chilometri 66) in ragione di lire 5000 a chilometro. . . . . »	330,000 »	
Nel 1873 per prodotto e supplemento sovvenzioni su 141 chilometri (Savona-Bra e Cairo-Acqui). . . . . »	3,000,000 »	
Interessi 8 per cento su lire 330,000, prodotto del 1872 . . . . . »	26,400 »	
Nel 1874 per prodotto e supplemento come sopra . . . . . »	3,000,000 »	
Interessi 8 per cento su lire 3,330,000, prodotto del 1872 e 1873 . . . . . »	266,400 »	
	L.	6,622,800 »
		6,622,800 »
	Differenza . . . . L.	38,062,724 96

## Nota III.

Quadro statistico della spesa ordinaria d'annua manutenzione del tronco di strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo, compreso tra la città d'Ivrea e quella d'Aosta, e di quella straordinaria da effettuarsi per la sistemazione dei tronchi non sistemati.

Designazione dei tronchi	Lunghezza dei tronchi	Costo annuo di manutenzione	Prezzo per ogni metro lineare di sistemazione	Importo parziale	Importo totale
<b>CAPO PRIMO.</b>					
<b>Manutenzione.</b>					
<b>Circondario d'Ivrea.</b>					
1	Tronco di strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo compreso tra la città d'Ivrea ed il limite del circondario d'Ivrea con quello d'Aosta . . . . .	16,995 50			
	1. Spese per rifornimento del suolo stradale per riparazioni alle opere d'arte e per opere ad economia come da contratto 1° febbraio 1859	"	7,561 43		
	2. Spurgo fossi . . . . .	"	1,189 68		
	3. Annualità per le traverse selciate che si corrispondono ai comuni di Ivrea . . . . .	708 50	283 19		
	— — di Montaldo . . . . .	233 "	96 74		
	— — di Borgofranco. . . . .	405 30	167 95		
	4. Annualità da corrispondersi per occupazione provvisoria di terreni nel territorio di Cesnola:				
	1. Ai proprietari come da convenzione 23 agosto 1848. . . . .	"	74 31		
	2. Al comune di Cesnola come da decreto del Ministero dei lavori pubblici del 4 dicembre 1862 . . . . .	"	19 66		
	5. Paghe pei cantonieri:				
	1. Un capo cantoniere a lire 60 al mese . .	"	720 "		
	2. Sei cantonieri a lire 45 al mese . . . . .	"	3,240 "		
	Totale costo annuo di manutenzione nel circondario d'Ivrea . . . . .	"	13,352 96	"	13,352 96
<b>Circondario d'Aosta.</b>					
2	Tronco di strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo compreso tra il limite della città d'Ivrea e la città d'Aosta . .	49,990 "			
	<i>Da riportarsi . . .</i>	68,332 30			13,352 96



. Segue Nota III.

Designazione dei tronchi	Lunghezza dei tronchi	Costo annuo di manutenzione	Prezzo per ogni metro lineare di sistemazione	Importo parziale	Importo totale
<i>Riporto . . .</i>	Metri 68,332 30	»	»	13,352 96	
1. Spesa pel rifornimento del suolo stradale per riparazioni alle opere d'arte e per opere ad economia, come da contratto in data 1° febbraio 1859 . . . . .	»	17,742 44			
2. Spurgo fossi . . . . .	»	1,844 39			
3. Annualità da corrispondersi ai seguenti comuni per manutenzione delle loro traverse, cioè:					
1. Al comune di Verrès . . . . .	351 »	169 84			
2. Id. di Saint-Vincent . . . . .	373 »	180 49			
3. Id. di Chatillon . . . . .	478 40	231 49			
4. Id. di Nus . . . . .	256 »	123 87			
5. Id. di Villafranca Quart . . . . .	231 30	111 92			
4. Paghe pei cantonieri:					
1. Due capi cantonieri a lire 60 al mese . .	»	1,440 »			
2. Sedici cantonieri a lire 45 al mese . . .	»	8,640 »			
Totale lunghezza della strada, compresi i tronchi da sistemare che trovansi aperti al carreggio.	70,022 90				
Totale importo dell'annua manutenzione nel circondario di Aosta . . . . .		30,484 44	»	30,484 44	
Totale costo generale della manutenzione delle tratte suddette da Ivrea ad Aosta . . .				43,837 44	
Capitalizzando questa somma annua di manutenzione al 6 per cento, risulta il capitale di . . . . .					730,624 »
<b>CAPO SECONDO.</b>					
<b>Sistemazione.</b>					
<b>Circondario d'Ivrea.</b>					
1. Tronchi di strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo, compresi:	Metri				
1. Tra il confine di Montalto con Borgofranco e l'abitato di Borgofranco . . . . .	690 30	»	32	22,089 »	
2. Tra Borgofranco ed il rivo San Germano . . .	1,086 »	»	35	38,010 »	
3. Tra il ponte sulla Rivalesa e la strada di Cesnola.	1,238 »	»	37	45,806 »	
4. Tra il ponte Cesnola e la rupe Bardesia . . . .	2,150 »	»	50	107,500 »	
<i>Da riportarsi . . .</i>	5,164 30	»	»	213,405 »	730,624 »

Designazione dei tronchi	Lunghezza dei tronchi	Costo annuo di manutenzione	Prezzo per ogni metro lineare di sistemazione	Importo parziale	Importo totale
<i>Riporto . . .</i>	Metri 5,164 30	»	»	213,405 »	730,624 »
5. Tronco tra la cappella di San Grato ed il limite del circondario d'Aosta. . . . .	1,627 »	»	40	65,080 »	
Totale importo della spesa per tronchi da sistemare nel circondario d'Ivrea. . . . .	»	»	»	278,485 »	278,485 »
<b>Circondario d'Aosta.</b>					
1 Tronchi della strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo, aperti al carreggio e da sistemare:					
1. Tra l'abitato di Bard e quello di Arnaz . . . .	5,340 »	»	55	<sup>(a)</sup> 293,700 »	
2. Tra l'abitato di Verrès e la salita del Montjovet	5,360 »	»	60	<sup>(a bis)</sup> 321,600 »	
3. Tra la salita suddetta e l'abitato di Braïl inferiore . . . . .	10,808 »	»	100	<sup>(b)</sup> 1,080,800 »	
4. Dal detto punto al piano di Chambave. . . . .	1,322 »	»	60	<sup>(c)</sup> 79,320 »	
5. Tra Diemoz ed il ponte sul torrente Buthier all'ingresso della città d'Aosta. . . . .	14,806 »	»	50	<sup>(d)</sup> 740,300 »	
Totale lunghezza dei tronchi da sistemare .	44,427 30				
Totale importo per spesa presunta di sistemazione . . . . .				2,515,720 »	2,515,720 »
Totale generale . . . . .					3,524,829 »

(a) Strada sostenuta da muri e difesa dalla Dora, con gettate e rivestimenti in muratura.

(a<sup>bis</sup>) Idem Idem Idem

(b) Strada sostenuta da muri di grande altezza, scavata in parte nella roccia con due gallerie della lunghezza complessiva di 160 metri e due viadotti di grande elevazione e lunghezza.

(c) Strada sostenuta da muri e difesa dalla Dora con gettate e rivestimenti in muratura.

(d) Idem Idem Idem

Torino, il 2 settembre 1865.

L'ingegnere capo

Firmato: GALIMBERTI.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

Sono approvate le convenzioni seguenti, cioè: .

I. Convenzione stipulata addì 30 settembre 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società concessionaria delle strade ferrate romane per la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine francese, lungo il litorale ligure, colla diramazione da Avenza a Carrara, e per lo acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca. (Allegato 1.)

II. Convenzione conchiusa addì 4 gennaio 1869 fra i predetti ministri e la società delle strade ferrate dell'alta Italia: (Allegato 2.)

a) Per lo appalto alla ridetta società del mantenimento e dello esercizio delle linee da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, da Pisa a Massa e da Massa alla frontiera francese, per il litorale ligure, compreso il tratto da Avenza a Carrara, coll'obbligo eventuale di esercitare la linea da Savona a Bra, colla diramazione dal Cairo ad Acqui, e la linea da Lucca a Viareggio, e col carico di anticipare al Governo la somma di 45 milioni di lire.

b) Per la costruzione e lo esercizio del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, che dovrà far parte della rete dell'alta Italia, e pel diritto di esercitare quel tratto del traforo delle Alpi (detto del Moncenisio) tra Bardonnèche e Modane che cade sul territorio italiano, mediante il concorso del Governo nella spesa di costruzione per un capitale di 12 milioni di lire, sotto deduzione delle somme già pagate per lavori eseguiti nella suindicata linea.

c) E finalmente per alcune modificazioni che vengono arretrate ai patti delle precedenti convenzioni.

III. Convenzione in data del 10 giugno 1868 tra il ministro dei lavori pubblici e la società delle strade ferrate meridionali, relativa allo esequimento ed all'esercizio della linea da Foggia a Candela. (Allegato 3.)

IV. Convenzione conclusa addì 14 ottobre 1868 tra i detti ministri e la suindicata società delle strade ferrate meridionali, colla quale la medesima, mediante una riduzione sulla sovvenzione chilometrica accordata sul complesso della sua rete, rimane esonerata dall'obbligo di costruire la linea da Termoli allo incontro di quella da Napoli a Benevento, e la linea da Pescara a Rieti per Aquila, conservando però l'obbligo di assumerne lo esercizio. (Allegato 4.)

V. Convenzione conclusa addì 21 ottobre 1868 tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori Vitali Giuseppe e Francia Edmo, colla quale i medesimi assumono l'obbligo della formazione, secondo un sistema economico, dei progetti tecnici delle linee, delle quali è stata esonerata la società delle ferrovie meridionali, insieme al diritto condizionato di eseguirne la costruzione per conto dello Stato. (Allegato 5.)

VI. Convenzione conclusa addì 19 novembre 1868 tra i detti ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la ditta Israel e Guastalla e compagnia di Modena, per la quale il Governo sottentra ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta società della ferrovia da Torino a Savona in forza della convenzione 5 dicembre 1866 e la ditta suddetta si obbliga a dar compiuta la linea da Savona a Bra, colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale suo rischio e pericolo e mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dello esegimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni menzionate all'articolo 12 della convenzione suddetta. (Allegato 6.)

VII. Convenzione stipulata addì 2 novembre 1868 tra il ministro dei lavori pubblici ed il signor Fazzari Achille, colla quale questi si obbliga di costruire per conto dello Stato la galleria di Stallati, lungo la linea ferroviaria del litorale Ionio alle condizioni stabilite nel capitolato annesso alla detta convenzione. (Allegato 7.)

VIII. Convenzione conclusa addì 24 marzo 1869 tra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, e la società delle ferrovie sarde, per lo esegimento dei lavori necessari a compiere le linee di strada ferrata stabilite con legge 23 agosto 1868. (Allegato 8.)

Art. 2.

Mediante apposito stanziamento sul bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provveduto:

a) Al pagamento delle somme dovute rateatamente alla società delle ferrovie romane per lo acquisto della strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca,

nonchè per le altre somme da corrispondersi alla detta società a mente degli articoli 2, 3 e 8 della convenzione del 30 settembre 1868;

b) Al pagamento dei 12 milioni che rappresentano il concorso del Governo nella costruzione del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche sotto deduzione delle somme già spese dal Governo per lo esequimento dei relativi lavori;

c) Al pagamento ai signori Vitali e Francia delle rate annue che potranno ai medesimi essere dovute per la costruzione delle due linee da Termoli allo incontro della linea di Benevento e da Pescara ad Aquila, stanziando nel bilancio pel 1870 la somma di 3 milioni di lire;

d) Al pagamento dei trenta milioni relativi al riscatto della concessione ed al compimento dei lavori per la ferrovia Savona-Torino da eseguirsi in dipendenza della convenzione 19 novembre 1868, non che al fondo annuo occorrente per il servizio degli interessi ed ammortizzazione delle 23,410 obbligazioni, che resta a carico del Governo;

e) Al pagamento al signor Fazzari Achille delle rate che gli saranno dovute sul prezzo attribuito alla costruzione della galleria di Stallati.

#### Art. 3.

Frattanto con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione sul bilancio passivo pel 1869:

a) Delle prime rate dovute alla società delle ferrovie romane sul corrispettivo della cessione della linea da Firenze a Massa e sui di lei crediti verso il Governo;

b) Della somma accordata alla società delle strade ferrate meridionali in anticipazione delle sovvenzioni a termini degli articoli 7 ed 8 della convenzione conclusa colla società medesima;

c) Della prima rata sui trenta milioni da pagarsi a termini della convenzione 19 novembre 1868 riguardante la ferrovia da Savona a Torino, non che delle somme occorrenti al servizio delle obbligazioni per l'anno 1869;

d) Di lire 500,000 per le spese riguardanti la costruzione della galleria di Stallati.

#### Art. 4.

D'altra parte verranno a suo tempo iscritte nella parte straordinaria del bilancio attivo dello Stato le somme annue che la società della ferrovia dell'alta Italia deve versare sino alla concorrenza dell'anticipazione dei quarantacinque milioni stabilita colla convenzione 4 gennaio 1869 ed intanto mediante decreto reale verrà ordinata la iscrizione sul detto bilancio

attivo per l'esercizio 1869 della prima rata da pagarsi sull'anticipazione suddetta.

Nella parte straordinaria del suddetto bilancio attivo per gli anni dal 1870 al 1876 saranno stanziati le somme corrispondenti pel graduale ricupero della anticipazione da farsi come sopra alla società delle strade ferrate meridionali.

Art. 5.

Il Governo del Re è autorizzato:

I. A concludere con quella società che offrirà migliori condizioni una convenzione per la concessione delle linee costrutte e da costruirsi a complemento della rete ferroviaria della Sicilia e delle Calabrie, come era posseduta dalla disciolta società Vittorio Emanuele in forza della legge di concessione 25 agosto 1863 e ciò alle condizioni ed ai patti espressi nel capitolato programma annesso alla presente legge. (Allegato 9.)

Verrà con apposito stanziamento sul bilancio passivo dello Stato provvisto pel servizio e per lo ammortamento delle obbligazioni che con guarentigia del Governo devono emettersi pel pagamento dei lavori ancora da eseguirsi per completare la suddetta rete.

II. A stipulare definitivamente col comitato promotore della ferrovia Modena-Mantova una convenzione per la costruzione e lo esercizio della linea medesima in base alla convenzione provvisoria conclusa col Governo dal comitato suddetto sotto la data del 26 ottobre 1868. Mediante appositi stanziamenti sul bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provvisto pel pagamento della quota di concorso convenuto pel lavori dei ponti provvisorio e definitivo sul Po a Borgoforte e delle opere per il passaggio del lago a Mantova. (Allegato 10.)

III. A concedere alla società delle strade ferrate meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere dando in sussidio dell'opera le lire 200 mila destinate all'esecuzione della strada nazionale fra i detti due punti, compresa nel progetto di legge relativo alla costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali, oltre ad una annualità non eccedente la somma di lire sessanta mila, nella quale dovranno concorrere per una terza parte i comuni e corpi morali interessati.

IV. Ad accordare in base all'annesso capitolato la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante un sussidio in somma non maggiore di tre milioni e cinquecento mila lire, che sarà

pagata al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno. (Allegato 11.)

Verrà a suo tempo iscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio.

V. Ad accordare alla società anonima Briantea concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio la somma di lire quattrocento mila a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

La predetta somma verrà iscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei lavori pubblici per l'esercizio 1870, e sarà pagata ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge.

VI. A stipulare per la concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6 lettera d della legge 14 maggio 1865, numero 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire ventimila, sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova.

#### Art. 6.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 5,600,000 occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio pei due anni 1869 e 1870 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

La predetta somma verrà iscritta nel bilancio passivo dei lavori pubblici ripartitamente sui seguenti esercizi:

1869. . . . .	L. 1,500,000
1870. . . . .	» 2,800,000
1871. . . . .	» 1,300,000

In somma . . . L. 5,600,000

#### Art. 7.

Il Governo è autorizzato durante il triennio successivo alla data della promulgazione della presente legge ad accordare per decreto reale concessioni di ferrovia a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche e per la durata non maggiore di anni novanta.

Potranno essere accordate ai concessionari le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo f dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865.

## Allegato I.

**Convenzione per la retrocessione al Governo per parte della società delle strade ferrate romane della linea del litorale ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca.**

L'anno 1868, addì 30 del mese di settembre in Firenze, tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze contraenti in nome dello Stato, ed il cavaliere Tommaso Mangani, presidente della Commissione mista delle strade ferrate romane, contraente in nome e quale rappresentante della società delle ferrovie suddette, in virtù dei poteri avuti con deliberazione della suindicata Commissione in data 21 settembre 1868, si è convenuto e stipulato quanto segue:

### Art. 1.

La società delle strade ferrate romane retrocede al Governo e questi accetta la linea della ferrovia da Massa al confine francese concessa alla società medesima colla convenzione 22 giugno 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865, e tale retrocessione è fatta ed accettata con tutti i diritti e gli oneri risultanti dalla detta concessione, niuno escluso nè riservato, quali diritti perciò la società rinunzia a favore del Governo e rispettivamente il Governo rileva la società dagli oneri come se la concessione stessa non le fosse stata mai fatta.

La società rinunzia altresì al sussidio di lire 36 milioni di capitale sopra i 38 milioni concessile a forma della convenzione sopracitata.

La retrocessione e rinunzia è fatta ed accettata senza alcun reciproco compenso salvo solamente i patti e le condizioni di cui negli articoli seguenti.

### Art. 2.

Per effetto della retrocessione e rinunzia di cui nell'articolo precedente:

a) Il Governo pagherà alla società le differenze per guarentigia sulla linea Bologna Ancona, dovute dal medesimo dal giorno dell'apertura della detta linea allo esercizio fino al 14 maggio 1865, differenze imputate in conto dei rimborsi dovuti al Governo pei lavori eseguiti sulla ferrovia lungo il litorale ligure in conformità della già citata convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865;

b) Il Governo restituirà tutte le somme messe a carico della società medesima in dipendenza dello acquisto della linea da Genova a Voltri ed assumerà per



l'avvenire l'onere degli interessi delle obbligazioni e del servizio della rendita data in cambio delle azioni per l'acquisto della ferrovia medesima;

c) Il Governo rimborserà alla società le somme ritenute sulle sovvenzioni chilometriche per gl'interessi della rendita emessa, onde far fronte al pagamento dei lavori della ferrovia ligure dopo la convenzione 11 ottobre 1866 approvata con decreto reale del giorno stesso.

d) La Società restituirà al Governo le sovvenzioni ricevute pei tratti della ferrovia Ligure aperti allo esercizio e della linea di Voltri a partire dal 14 maggio 1865;

e) Nella liquidazione delle somme indicate ai paragrafi *a, b, c, d*, si porteranno in conto gl'interessi al 6 per 100, a contare dal giorno delle ritenute o dei pagamenti a favore dell'una e dell'altra parte;

f) La società rinuncia al rimborso delle spese di impianto dell'esercizio pei diversi tronchi della ferrovia ligure, delle spese di sorveglianza governativa alla costruzione e di quelle del personale addetto alla costruzione medesima per conto della società ed in compenso il Governo rinuncia ad ogni diritto sul prodotto netto ricavato dalla società dallo esercizio di detti tronchi.

#### Art. 3.

Tutte le liti pendenti ed ogni compenso e pretesa della società verso il Governo e reciprocamente tutte le domande e tutti i rimborsi a cui il medesimo può aver diritto per lavori e spese fatte saranno definitive e liquidate d'accordo in una somma determinata, che verrà invariabilmente con apposita transazione stabilita prima che la convenzione presente venga sottoposta al Parlamento.

Eseguita la detta liquidazione ogni altra diversa o maggiore pretesa s'intenderà rispettivamente rinunziata ed abbandonata.

#### Art. 4.

Le somme delle quali può rimanere debitore il Governo in conformità della liquidazione di cui all'articolo 2, verranno dal medesimo pagate alla società sino alla concorrenza di 10 milioni in rate, come è espresso nel successivo articolo 9.

Ogni rimanenza sarà dal Governo ritenuta in diminuzione del credito che il Governo stesso ha verso la società per le anticipazioni fatte in Buoni del Tesoro a mente della convenzione 11 ottobre 1866, ovvero erogata nel pagamento dei lavori e provviste necessarie ed urgenti a beneplacito dello stesso Governo.

## Art. 5.

Quando dalla liquidazione di tutte le pretese, di cui all'articolo 3, la società risulti creditrice verso il Governo, le somme alla medesima dovute saranno portate in diminuzione dei Buoni del Tesoro suddetti od erogate in pagamento di lavori e provviste come al secondo alinea dell'articolo precedente.

## Art. 6.

Il Governo acquista inoltre dalla società delle ferrovie romane, mediante il corrispettivo prezzo di trentacinque milioni di lire italiane, la linea di strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, cioè il corpo stradale con tutto il materiale fisso, tutti i fabbricati delle stazioni e case di guardie, i caselli e gli edifici d'ogni genere con tutti gli accessori, escluse soltanto le stazioni di Firenze e quella di Pisa, a sinistra dell'Arno, per le quali il Governo, o chi per esso, avrà il diritto di uso in comune colla società delle strade ferrate romane a termini dell'articolo 12 della presente.

Questa somma insieme ai 10 milioni, di cui all'articolo 4, dovrà essere erogata per estinguere il debito galleggiante della società e per provvedere ai lavori urgenti e fare le provviste necessarie.

Il debito galleggiante dovrà risultare da uno stato che sarà formato dall'amministrazione sociale col concorso di un delegato speciale del Governo, affinché i conti dei vari creditori vengano definitivamente regolati sulla base del debito originale, ovvero delle somme effettivamente pagate alla società, aumentate di quegli interessi e spese che in linea d'equità saranno concordati.

Lo stato medesimo dovrà essere definitivamente compilato ed accettato dai creditori prima che la presente convenzione venga sottoposta all'approvazione del Parlamento.

## Art. 7.

La società delle strade ferrate romane s'impegna, finché al regio Governo piacerà, di esercitare la linea da Firenze alla Spezia mediante la prelevazione del 52 per cento dell'incasso lordo a titolo di rimborso per le spese di esercizio, più lire 100,000 all'anno a titolo di nolo del materiale mobile occorrente.

Ogni rimanenza sarà mensualmente versata nelle casse dello Stato secondo le disposizioni che saranno date dal Governo.

La ripresa dello esercizio per parte del regio Governo, o di chi per esso, sarà fatta dietro un preavviso di tre mesi, allo spirare dei quali per cura del

regio Governo, o di chi per esso, sarà provvisto il materiale mobile necessario ed ordinata ogni parte del servizio, prendendo all'uopo preventivi concerti colla società ed avuto riguardo al personale impiegato sulla linea anzidetta.

La società delle strade ferrate romane ed il Governo, o chi per esso, dovranno astenersi da ogni concorrenza con favori o tariffe differenziali sulle rispettive linee che collegano Pisa a Firenze per la riva sinistra e destra dell'Arno, e dovranno mettersi d'accordo ove volessero operare cambiamenti di tariffe fra i due punti suddetti.

#### Art. 8.

Nell'atto della consegna delle linee suddette sarà fatto in contraddittorio delle parti l'inventario di tutte le provviste ed oggetti di ricambio e di consumo esistenti sulle linee.

Il regio Governo, o chi per esso, non avrà obbligo d'acquistarle, ma, se lo riconoscesse utile, avrà facoltà di ottenere la cessione in tutto od in parte delle provviste suddette a sua scelta e salvo a stabilirne il prezzo di comune accordo o dietro perizia.

Occorrendo procedere alla detta perizia e non accordandosi le parti sulla scelta del perito o dei periti, saranno nominati tre periti dal pretore del terzo mandamento di Firenze.

Il prezzo stabilito sarà pagato entro mesi tre dal giorno della consegna.

Nel detto inventario non saranno compresi i mobili delle stazioni, il prezzo della cessione sopra stabilito, dovendo comprendere tutto quello che esiste nelle stazioni, e sul piano stradale destinato all'esercizio ed al mantenimento delle linee, meno il materiale mobile e le provviste.

#### Art. 9.

La presente convenzione dovrà essere approvata dall'adunanza generale degli azionisti prima di essere sottoposta al Parlamento.

In qualunque tempo venga la medesima approvata per legge, gli effetti in quanto ai compensi reciprocamente dovuti ed alla liquidazione dei conti relativi dovranno partire dal 1° luglio 1868, e saranno ritenute da questo giorno cessate le sovvenzioni e devoluto al Governo il prodotto netto delle linee cedute, calcolando gli interessi sulle somme rispettivamente dovute alla ragione del 6 per cento.

Il regio Governo pagherà la somma indicata di 35 milioni in rate annue di 9 milioni ciascuna, comprensive tali rate degli interessi al 6 per cento sulla somma

che resterà di mano in mano dovuta, e la restante parte in conto del capitale.

La scadenza della prima rata viene stabilita al 31 dicembre dell'anno corrente, ovvero 15 giorni dopo la promulgazione della legge qualora la convenzione non avesse ricevuto entro l'accennata epoca la definitiva sanzione del potere legislativo. Le altre rate saranno pagate per metà al 30 giugno e per metà al 31 dicembre di ogni anno, a cominciare dall'anno 1869 fino all'ultimo, che sarà formato col residuo capitale dovuto e relativi interessi.

I 10 milioni di cui all'articolo 4 saranno pagati per una metà assieme alla prima rata suddetta dei 35 milioni e per l'altra metà entro l'anno 1869 insieme ai relativi interessi.

I pagamenti dietro regolare mandato della società in capo a ciascun creditore entro i limiti della somma segnata nell'elenco da formarsi a mente dell'articolo 6, saranno fatti dalle casse dello Stato per ritirare le relative quietanze.

#### Art. 10.

Il regio Governo, dopo che la convenzione sarà stata sottoscritta dalle parti ed approvata dall'adunanza generale degli azionisti, previa la deliberazione del Consiglio dei ministri, si riserva di dare alla medesima un principio di esequimento senza portare aggravio alla pubblica finanza, sia assumendo per sé o per chi gli piacerà di delegare, l'esercizio delle linee cadute in quei modi e con quelle condizioni che saranno di accordo stabilite affine di procurare alla società, colla cessione dell'esercizio per un tempo determinato, una anticipazione di capitali da impiegare nel pagamento delle passività le più urgenti, ossia in quell'altro modo che potrà essere accordato colle debite cautele.

#### Art. 11.

Il Governo consente a lasciare vivo il suo credito per i Buoni del Tesoro per quella somma che risulterà, dopo dedotto dal credito attuale quanto verrà liquidato a favore della società secondo è stabilito agli articoli 4 e 5, ed a portare in aumento del capitale l'interesse dei medesimi per gli anni 1868, 1869, 1870 e 1871.

Il prodotto netto dell'esercizio in un colle sovvenzioni governative, e col canone pagato dalla società delle ferrovie meridionali per la cessione della linea Bologna-Ancona, saranno applicati:

- 1° Al pagamento degli interessi ed all'ammortamento dei titoli garantiti dal Governo;
- 2° Al pagamento degli interessi ed all'ammortiz-

zazione delle obbligazioni comuni non garantite dal Governo.

Alla fine dell'anno 1871, estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte, incomincerà il pagamento regolare sulla rendita annua da farsi al Governo degli interessi pel suo credito in Buoni del Tesoro.

Il residuo attivo della società che rimanesse disponibile dopo pagati gl'interessi del credito del Governo e soddisfatti come sopra gl'interessi e l'ammortamento dei titoli garantiti dallo Stato, e delle obbligazioni e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privilegio, spetterà per una metà al Governo in conto del suo credito fino alla totale estinzione del medesimo e l'altra metà alla società.

Art. 12.

Il Governo sarà libero di cedere a chi gli piacesse tanto la ferrovia ligure quanto quella da Massa a Firenze, e la società delle ferrovie romane, sia che il Governo eserciti direttamente le dette linee, sia che le ceda ad altri, dovrà prestarsi al servizio in comune della stazione centrale di Firenze, di quella delle merci presso la Porta al Prato di detta città, e della stazione dei passeggeri a Pisa.

All'incontro il Governo, o chi per esso, dovrà prestarsi all'uso in comune della stazione delle merci presso Porta Nuova a Pisa, che rimane compreso nella cessione, e tutto ciò secondo le norme ed i regolamenti da adottarsi dal Governo, come è detto all'articolo 17 della presente, e mediante gli annui compensi reciproci che verranno preventivamente stabiliti.

Qualora il regio Governo si determinasse a cedere separatamente il semplice esercizio della linea da Firenze per Pistoia a Pisa mediante il pagamento di un'annua prestazione, la società delle strade ferrate romane avrà il diritto di preferenza sopra ogni altra a parità di condizioni, con che entro il termine di tre mesi dall'avuta partecipazione dichiarò di farne uso e dimostri d'aver a sua disposizione i mezzi necessari per provvedere con la massima regolarità ai bisogni del servizio nei limiti che il Governo sarà per richiedere.

Per evitare ogni dissenso tra gli esercenti delle due linee alla destra ed alla sinistra dell'Arno, tanto per l'uso in comune delle suddette stazioni di Firenze e di Pisa, quanto pella concorrenza vietata coll'articolo 7 della presente, il Governo si riserva il diritto inappellabile d'imporre per le dette due linee le tariffe pei trasporti di ogni genere, gli orari delle corse ed ogni

altra disciplina d'ordine e di sicurezza pubblica sul principio della perfetta uguaglianza, e si riserva altresì il diritto d'imporre i regolamenti sul servizio comune delle stazioni, salvo il diritto ai medesimi esercenti di richiedere il giudizio di arbitri per la determinazione dei compensi che potessero essere a' termini di giustizia reciprocamente dovuti in conseguenza dei regolamenti imposti.

Art. 13.

La società delle strade ferrate romane tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui potrà disporre, si obbliga a portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo nel caso quel nuovo tracciato più economico che sarà approvato, coll'impiego, se occorre, dei nuovi sistemi di trazione riconosciuti idonei per superare le forti pendenze.

Qualora il prodotto e gli altri mezzi di cui sopra non fossero sufficienti per assicurare il compimento della linea da San Severino ad Avellino per la fine del 1870, il Governo disporrà della somma per cui fu fatta riserva all'articolo 4, ovvero potrà anticipare, in pagamento dei lavori la sovvenzione chilometrica affarata alla linea da Canello a San Severino ed ai tronchi che fossero successivamente aperti verso Avellino.

Il Governo proseguirà la costruzione della ferrovia da Torrenieri a Grosseto, che dovrà essere terminata al più tardi entro il giugno 1870, ed il medesimo consente fin d'ora che siano aperti all'esercizio i diversi tronchi di mano in mano che saranno ultimati.

Art. 14.

La presente convenzione non avrà il suo effetto se la società delle ferrovie romane non proverà di aver concluso:

a) Una convenzione col Governo pontificio che assicuri il pronto incasso della garanzia riducendola ad un sussidio annuo di lire 2,500,000;

b) Un contratto coi costruttori della linea da Civitavecchia al Chiarone che stabilisca il modo col quale verrà assicurato il pagamento dei loro crediti indipendentemente dagli assegni sociali provenienti dalle rendite che essa avrà nel regno d'Italia;

c) Coi costruttori della ferrovia da Orvieto ad Orte un altro contratto allo scopo d'assicurare il tempo ed il modo del pagamento dei loro crediti, ed il compimento della costruzione di quella linea.

Art. 15.

L'amministrazione sociale dovrà essere ricostituita secondo il nuovo statuto concordato col Ministero di

agricoltura, industria e commercio, quale statuto dovrà essere accettato definitivamente dall'assemblea generale degli azionisti nella stessa adunanza nella quale verrà approvata la presente convenzione.

Art. 16.

Salvi gli effetti della presente convenzione, s'intendono mantenute e conservate a favore del Governo tutte indistintamente le guarentigie stipulate nella convenzione 11 ottobre 1866, per assicurare il rimborso delle anticipazioni fatte alla società in Buoni del Tesoro.

Art. 17.

Per prevenire ogni dissenso tra il Governo e la società in ordine all'applicazione delle tariffe pei trasporti, allo eseguitamento dei lavori delle linee Asciano, Grosseto e San Severino-Avellino, ed al compimento della stazione centrale di Napoli, e nel tempo stesso per risolvere tutte le difficoltà relative al servizio cumulativo, ed a quello in comune delle stazioni di Napoli e d'Ancona, restano definitivamente stabiliti i seguenti patti:

a) La società dovrà col 1° gennaio 1869 applicare ai trasporti per tutte le linee in esercizio nel territorio del regno le tariffe e le condizioni generali riguardanti l'applicazione di esse contenute nel progetto di regolamento comunicato alla società con lettera del dì sei giugno 1867, n° 1505, del Ministero dei lavori pubblici.

I prezzi stabiliti nel prementovato regolamento non potranno essere oltrepassati dalla società, ma questa avrà facoltà di adottare con l'approvazione del Governo, rispetto ad alcuni articoli e ad alcune località, prezzi minori per favorire lo sviluppo del traffico sulle sue linee, adottando intanto le tariffe speciali contenute nel regolamento suddetto;

b) La società dovrà, al pari delle altre società ferroviarie, prestarsi, senza eccezione, alla esatta osservanza delle norme che in quanto al servizio cumulativo con le medesime saranno dal Governo stabilite, salvo il diritto a regolare, in caso di disaccordo tra le società, la rispettiva applicazione delle norme medesime ed i compensi reciproci che potranno essere dovuti, per mezzo di arbitri, nei modi prescritti dalla legge di concessione 14 maggio 1865;

c) La ferrovia da Asciano a Grosseto dovendo, a termini della convenzione, essere costruita a spese del Governo, e consegnata alla società in ogni sua parte ultimata, e disposta per un regolare esercizio, la provvista del materiale mobile rimane a carico esclusivo della società.

In quanto riguarda il compimento dei lavori e la provvista del materiale fisso, a norma e nei limiti del progetto approvato dal Ministero, si dichiara che la linea avrà termine nella stazione di Montepescali, ove si congiungerà con quella della Maremma.

Il servizio dei convogli però sarà spinto fino alla stazione di Grosseto, nella quale si faranno quei raddoppiamenti di binario e quell'aumento di fabbricati che possono essere richiesti dalla regolarità del servizio.

Con tali disposizioni non s'intende derogare, in quanto riguarda la sovvenzione, ai termini della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865.

La società poi rimborserà al Governo le spese fatte per lo addietro per provviste di materiale mobile ed ogni oggetto relativo all'esercizio del tratto suddetto da Asciano a Torrenieri, dovendosi procedere alla liquidazione delle medesime, in conformità di quanto è stabilito all'articolo 3;

d) Ove il Governo, per migliorare e variare, secondo le convenienze, il tracciato della linea in costruzione da San Severino ad Avellino, voglia promuovere, a termine della legge pei lavori pubblici, lo scioglimento dei contratti coll'impresa Fiocca e De Rosa in data 15 maggio e 12 giugno 1862, la società sarà obbligata ad acconsentire ad una transazione, purchè questa non imponga oneri maggiori di quelli che risulteranno dalla liquidazione dei lavori eseguiti e loro accessori, quale liquidazione, in caso di dissenso, sarà stabilita mediante un giudizio arbitramentale, procedendo, ben inteso, a termine di legge, alla ricognizione e constatazione esatta di tutti i lavori eseguiti e delle provviste fatte in dipendenza del contratto medesimo per liquidare e pagare ogni avere all'impresa, secondo le somme che verranno come sopra determinate;

e) Quando il Governo lo richiegga, la società dovrà costruire ed esercitare il breve tronco di ferrovia, che deve congiungere la linea di Canello-San Severino con quella di Castellammare, tra le stazioni di Codola e di San Clemente, della lunghezza presunta di 5 chilometri circa, alle stesse condizioni delle altre linee comprese nella concessione;

f) Sarà in facoltà del Governo d'esonerare la società delle ferrovie romane, senza che da questa si possano far eccezioni od elevare pretese, dall'incarico che si era assunto colla convenzione del 3 settembre 1861 per la costruzione della stazione centrale di Napoli nei limiti segnati dal decreto ministeriale in data del 25 corrente mese; e, ferme restando tutte le altre



condizioni in quanto a preferenza ed a possesso, il Governo potrà incaricare la società delle ferrovie meridionali dell'eseguimento dei lavori e dell'anticipazione delle spese, salvo a ricevere dalla società delle Romane il rimborso della metà della somma che risulterà dalla liquidazione a cui si dovrà procedere in fine dell'anno.

Nel caso come sopra previsto, sarà riservato alla società delle Romane il diritto d'intervenire nell'adozione dei progetti, d'assistere agli appalti e di sorvegliare i lavori, il tutto per quanto porta la tutela dei propri interessi.

g) Dalla società pertanto verranno accettate le modificazioni che nel senso predetto saranno dal Governo, in caso di dissenso, stabilite, e saranno nel tempo stesso senz'altra eccezione adottate le disposizioni che in ordine al servizio comune nella stazione di Napoli saranno dal Governo prescritte.

Art. 18.

Sarà applicato al presente atto il disposto dell'articolo 100 del capitolato d'oneri annesso alla convenzione 22 giugno 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: G. CANTELLI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il presidente della Commissione mista*

Firmato: T. MANGANI.

*Il direttore capo di Divisione  
al Ministero dei lavori pubblici*

Firmato: P. MARSI.

## Allegato 2.

Convenzione fra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia, contraenti in nome dello Stato, e la società ferroviaria dell'alta Italia, rappresentata dal signor commendatore Paolo Amilhau, come da poteri a lui conferiti nella seduta del Consiglio d'amministrazione in data del 15 dicembre 1868, venne convenuto quanto segue :

### Premesso :

Che in forza della convenzione fatta colla società delle strade ferrate romane sotto la data del 30 settembre 1868 la società medesima ha retroceduto al Governo la linea della ferrovia da Massa al confine francese, concessa ad essa società colla convenzione 22 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, numero 2279, ed ha venduto al Governo medesimo la linea di strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoja e Lucca, già posseduta dalla società predetta in forza di decreti del Governo toscano 10 febbraio e 2 marzo 1860, e della legge 9 giugno 1861, numero 54;

Che volendo il Governo del Re assicurare in modo regolare l'esercizio delle linee predette, senza assumersene direttamente il carico, aprì trattative per concordare fin d'ora colla società dell'alta Italia le condizioni alle quali la medesima, appena che per la intervenuta sanzione legislativa possa avere il suo pieno effetto la citata convenzione 30 settembre 1868, assumerebbe in via di appalto per concessione governativa l'esercizio di dette linee, che per intanto le verrebbe affidato in forza di particolare contratto colla società delle strade ferrate romane;

Che il Governo del Re ha riconosciuto anche opportuno di regolare fin d'ora ed in attesa del prossimo compimento del traforo del Cenisio quanto riguarda la costruzione e l'esercizio di una ferrovia per congiungere Bussoleno con Bardonnèche, e così anche l'esercizio della strada ferrata da Savona a Bra;

E che per dare esecuzione a tutto ciò, ed a corrispettivo degli oneri che verrebbe ad assumere la società dell'alta Italia, si è riconosciuto pur necessario di modificare alcuni patti relativi agli atti di concessione di cui già trovasi investita.

Dopo ripetute conferenze si è venuti d'accordo a stabilire i seguenti patti :

*Concessione alla società ferroviaria dell'alta Italia  
dell'esercizio di diverse linee.*

Art. 1.

Il Governo concede in appalto alla società dell'alta Italia il mantenimento e l'esercizio delle linee di ferrovia da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, da Pisa a Massa, e da Massa alla frontiera francese per il litorale ligure sopra un totale sviluppo di quattro cento venticinque chilometri, compreso il tratto tra Avenza e Carrara, come ricadono in proprietà del Governo in forza della convenzione in data 30 settembre 1868 passata tra il Governo e la società delle ferrovie romane.

Art. 2.

L'appalto si intenderà duraturo fino al termine della concessione delle diverse linee (fra cui le suddette trovansi comprese) fatta alla società delle strade ferrate romane nel territorio del regno d'Italia colla convenzione 22 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, numero 2279. Ed in quanto all'esercizio le nuove linee faranno parte integrante della rete dell'alta Italia alle stesse condizioni portate nella convenzione in data 30 giugno 1864, approvata colla suddetta legge 14 maggio 1865 in quanto vi possano essere applicabili.

Le condizioni che regger debbono l'appalto dell'esercizio, anche per quanto riguarda la regolarità del servizio ed il rimborso delle spese relative, sono determinate dai capitoli uniti in fine alla presente convenzione.

Art. 3.

Tutte indistintamente le spese per il mantenimento e per l'esercizio delle linee suddette saranno fatte dalla società, la quale assume nel tempo stesso l'obbligo di anticipare le somme necessarie per l'acquisto del materiale mobile e quelle per i lavori di adattamento e di miglioramento della via ferrata da Firenze a Massa per Pistoia, e segnatamente quella pel raddoppiamento del binario tra Firenze e Pistoia, e per le ampliamenti indispensabili nei fabbricati della stazione di Firenze, onde agevolare la parte di servizio speciale e tutto quanto interessa l'esercizio delle linee concesse in appalto colla presente convenzione.

I lavori da eseguirsi saranno approvati dal Governo sulle proposte della società in senso del seguente articolo 10.

## Art. 4.

Dal prodotto lordo delle linee esercitate in forza della presente convenzione la società preleverà annualmente le spese di mantenimento e di esercizio, non che l'interesse e l'ammortizzazione nel termine dell'appalto sulle somme impiegate per la provvista del materiale mobile e pei lavori di complemento previsti all'articolo 3, spese tutte che saranno determinate nel modo espresso nei capitoli speciali uniti alla presente.

## Art. 5.

Dal reddito netto dell'esercizio, ossia dalla somma che resterà disponibile dopo detratte dal prodotto lordo le spese di mantenimento e di esercizio e l'importare degli interessi e della ammortizzazione di cui è detto all'articolo antecedente, la società preleverà a titolo di corrispettivo e di premio il decimo, andando i rimanenti nove decimi a beneficio esclusivo del Governo per essere convertiti nel pagamento degli interessi e nel rimborso della somma dei quarantacinque milioni che la società deve anticipare in forza del seguente articolo.

## Art. 6.

La società sulla parte suddetta di prodotto spettante al Governo anticiperà la somma capitale di lire quarantacinque milioni in oro od in biglietti di Banca al corso del cambio del giorno precedente a quello in cui deve avere luogo il pagamento.

Questa somma sarà pagata come segue:

La prima rata di . . . . .	L. 11,000,000
appena si sarà adempiuto alle condizioni stabilite agli articoli 3 e 14 della convenzione 30 settembre 1868 tra il Governo e la società delle strade ferrate romane, sicchè null'altro più manchi per la sua efficacia tranne l'approvazione legislativa.	
La seconda rata di . . . . .	» 11,000,000
al 31 dicembre 1869.	
La terza rata di . . . . .	» 11,000,000
al 31 dicembre 1870.	
La quarta rata di . . . . .	» 12,000,000
al 31 dicembre 1871.	
Totale . . . . .	<u>L. 45,000,000</u>

Alla società è accordata la preferenza nel caso che si abbia a scontare una o più rate suddette, e questo accadendo, avrà la medesima facoltà di fare lo sconto al saggio stabilito dalla Banca Nazionale nel giorno del pagamento.

## Art. 7.

Per i lavori e le provviste che saranno eseguiti a termini dell'articolo 3 la società assume l'obbligo di anticipare le somme necessarie fino alla concorrente di lire diciotto milioni, di cui dodici per materiale e sei per lavori.

## Art. 8.

Ogni altro oggetto o maggior lavoro al di là del limite dei diciotto milioni dichiarati all'articolo antecedente e di cui nel corso dell'appalto si rendesse necessaria la provvista o l'eseguimento sarà portato in conto colle somme anticipate a senso dell'articolo predetto e l'interesse assieme all'ammortizzazione ne sarà dedotto dal prodotto lordo giusta l'articolo 4.

## Art. 9.

In quanto alle spese per i lavori di straordinaria riparazione, quali sono designati nei capitoli uniti alla presente, faranno oggetto di un conto separato di spese per gli effetti contemplati dall'articolo 7 dei capitoli medesimi.

## Art. 10.

Per tutte le provviste o lavori sia di adattamento e di miglioramento, sia di straordinarie riparazioni, la società dovrà presentare all'approvazione del Governo le proposte relative coi progetti particolareggiati e col presuntivo calcolo della spesa relativa tanto per le opere di ampliamento quanto per le straordinarie riparazioni.

Quanto alle riparazioni, che si devono eseguire in via di urgenza per non interrompere il servizio, sarà dato avviso al Governo delle avarie e dei guasti appena avvengano onde ne sia verificata l'entità.

## Art. 11.

Sulla somma di quarantacinque milioni e sulle altre anticipazioni contemplate agli articoli 3, 7, 8 e 9, il Governo corrisponderà l'interesse annuo dell'otto per cento in proporzione delle rate pagate e delle spese riconosciute computando i pagamenti in oro od in biglietti di Banca al corso del cambio, come all'articolo sesto, per le somme soddisfatte in oro.

Tali interessi decorreranno per la anticipazione dei quarantacinque milioni dal giorno del pagamento di ciascuna rata.

Per il materiale mobile e per le spese indicate agli articoli 3 e 7 saranno presentati i conti alla fine di ciascun trimestre dell'anno ed i relativi interessi decorreranno dal primo giorno del trimestre successivo.

## Art. 12.

Al trenta aprile di ciascun anno saranno liquidate

e pagate tutte le somme dovute sulle anticipazioni fatte dalla società al 31 dicembre precedente e sarà messa a credito del Governo la parte di prodotto netto accertata nell'esercizio dell'anno scaduto, portando a diminuzione del debito del Governo verso la società ogni rimanenza attiva a cui il Governo medesimo avrebbe diritto.

Nel caso in cui il prodotto netto non fosse bastate per coprire in tutto od in parte, tanto le spese straordinarie previste nell'articolo 9, quanto gl'interessi delle anticipazioni fatte dalla società, il Governo pagherà alla medesima la differenza.

Art. 13.

Estinto ogni debito del Governo verso la società, la medesima nella prima quindicina successiva alla scadenza di ciascun trimestre verserà nella cassa dello Stato i quattro quinti della quota spettante al Governo sul prodotto ottenuto nel trimestre medesimo, e col 30 aprile di ciascun anno pagherà le somme dovute a saldo della quota suddetta per l'esercizio dell'anno precedente, secondo la liquidazione definitiva a cui si dovrà procedere nel modo stabilito nei capitoli.

Art. 14.

Finchè non sia approvata per legge la convenzione passata tra il Governo e la società delle romane in data del 30 settembre 1868, la società dell'alta Italia dovrà, sotto le condizioni di cautela contemplate in questo stesso articolo, prestarsi ad assumere per conto della società delle romane l'esercizio della linea da Firenze a Spezia per Pistoia, Lucca, Pisa e Massa e dei tratti della ligure aperti o che verranno ad esserlo successivamente, compresa la ferrovia di Voltri, provvedendo il materiale mobile necessario e sostenendo tutte le altre spese relative alle stesse condizioni con cui in forza della presente convenzione essa prende in appalto dal Governo le linee indicate all'articolo 1.

La società dell'alta Italia anticiperà alla società delle romane, in oro od in biglietti al corso del cambio, come all'articolo 6, la somma capitale di undici milioni colla quale saranno soddisfatti i debiti più urgenti nel modo e nei termini che saranno dal Governo approvati; e tale anticipazione dovrà farla appena siasi verificato l'adempimento delle condizioni stabilite agli articoli 3 e 14 dell'anzidetta convenzione 30 settembre 1868, cosicchè nulla altro più manchi per la sua efficacia tranne l'approvazione legislativa.

Fra la società dell'alta Italia e la società delle romane prima del pagamento della somma suddetta avrà luogo sulle basi del presente articolo un'apposita

convenzione con approvazione ed intervento del Governo per istabilire le condizioni della cessione dell'esercizio e per assicurare alla società dell'alta Italia la ritenuta di tutti i prodotti dell'esercizio, finchè non sia rimborsata degli undici milioni e di ogni altro capitale anticipato compresi i relativi interessi, il tutto ai patti e sulle basi già concordate in massima.

Art. 15.

Approvata per legge la convenzione tra il Governo e la società delle romane del 30 settembre 1868, s'intenderà di pien diritto risolta con effetto retroattivo la convenzione contemplata all'articolo precedente tra la società dell'alta Italia e quella delle romane; e la somma degli undici milioni anticipata dalla società dell'alta Italia rappresenterà la prima rata dei pagamenti in forza della presente convenzione dalla medesima dovuta al Governo, e quindi un primo acconto sulle somme che in dipendenza della precitata convenzione in data 30 settembre 1868 sono dal Governo dovute alla società delle romane, e l'effetto della presente convenzione tra il Governo e la società dell'alta Italia rimonderà al giorno in cui la detta società avrà assunto l'esercizio in virtù della convenzione accennata nell'articolo precedente.

Art. 16.

Qualora invece la detta convenzione del 30 settembre 1868 non fosse approvata per legge rimarrà in pieno vigore ed avrà tutti gli effetti legali di piena esecuzione la convenzione di cui all'articolo 14 predetto, locchè pure avrà luogo nel caso in cui non fosse approvata per legge la convenzione presente.

Art. 17.

Le linee concesse in appalto alla società dell'alta Italia vengono dal Governo garantite libere da qualsiasi onere tranne quelli stipulati colla presente convenzione, per cui non potrà la società concessionaria essere passibile di molestie che potessero derivare da debiti di costruzione o di esercizio delle dette linee nè da pagamento di interessi o di altra passività.

Art. 18.

In caso di riscatto delle linee che compongono la rete della società dell'alta Italia il contratto d'appalto per l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 si intenderà risolto, ed il Governo rimborserà alla società le somme anticipate per la parte di cui sarà verso la medesima debitore.

Art. 19.

Qualora venga dalle provincie o corpi morali interessati costrutto il tronco di ferrovia da Lucca a Via-

reggio in congiunzione colle linee contemplate nella presente convenzione, la società avrà l'obbligo di estendere l'esercizio al tratto medesimo ai patti ed alle condizioni con cui ha assunto l'appalto delle suddette linee, mediante, cioè, i rimborsi, i prelievi ed il premio del dieci per cento pattuiti nei precedenti articoli 4 e 5.

Alle stesse condizioni si obbliga la società di esercitare, a richiesta del Governo, la linea da Savona a Bra, meno per quanto riguarda il corrispettivo o premio riservato alla società a sensi del detto articolo 5, premio che sarà ridotto al solo cinque per cento, e con patto espresso di stabilire pel transito sulla linea Bra-Cavallermaggiore tariffe differenziali ridotte in modo che i trasporti dalla linea suddetta verso Torino e viceversa non siano aggravati da spesa maggiore di quella che corrisponde al percorso diretto della linea tra Bra e Carmagnola.

La società avrà diritto di prendere parte alla sorveglianza ed al collaudo delle diverse sezioni e dovrà rivolgersi al Governo per quelle osservazioni che credesse opportuno di fare sullo stato dei lavori e sui lavori di complemento che le paressero richiesti dai bisogni dello esercizio.

Nel tratto da Carrara ad Avenza la società avrà la preferenza per la costruzione delle ferrovie pubbliche che fossero concesse per comunicazione alle cave e per il tratto da Avenza al mare, e dovrà in ogni caso, anche trattandosi di ferrovie private, permettere sul tronco suddetto il passaggio dei convogli diretti dalle cave allo scalo in mare ad Avenza, mediante il diritto a quei compensi per l'uso e per il consumo della via che saranno d'accordo col Governo, od in difetto per mezzo d'arbitri stabiliti.

## PARTE SECONDA

*Concessione alla società dell'alta Italia della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche.*

### Art. 20.

Il Governo concede alla società ferroviaria dell'alta Italia, sotto le condizioni infra espresse, la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, non che il diritto di esercitare quella parte del traforo delle Alpi, detto del Moncenisio, tra Bardonnèche e Modane che cade sul territorio italiano.



## Art. 21.

La linea e tratto di galleria suddetta dell'approssimativa lunghezza di quarantasette chilometri farà parte integrante della rete del Piemonte già spettante allo Stato e ceduta alla società ferroviaria dell'alta Italia colla convenzione del 30 giugno 1864 approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279. L'esercizio ne sarà fatto alle condizioni stesse dichiarate in quell'atto, tanto per riguardo ad ogni particolarità di servizio, quanto per l'applicazione delle tariffe.

Il Governo si riserva espressamente la facoltà di sottoporre ad una tassa speciale in aumento alle tariffe ordinarie, di cui nell'atto suddetto, i trasporti di qualsiasi genere si a grande che a piccola velocità tra Bussoleno ed il centro della galleria del Cenisio; e la società si obbliga di riscuotere quella tassa addizionale nella misura che verrà stabilita dal Governo ed a versarne il prodotto nella cassa dello Stato nei modi e termini che saranno dal Ministero dei lavori pubblici d'accordo con quello delle finanze determinati. S'intende che è anche riservato al Governo la facoltà di variare a suo piacimento la misura di questa tassa addizionale.

## Art. 22.

La società dell'alta Italia si obbliga di eseguire a totale suo rischio e pericolo tutti indistintamente i lavori e le provviste necessarie per la costruzione della ferrovia suddetta, da Bussoleno all'entrata sud della galleria delle Alpi, in base al progetto di massima presentato dalla direzione tecnica del traforo ed approvato in seduta del 23 dicembre 1863 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in modo da assicurare l'apertura della linea medesima al pubblico servizio alla stessa epoca in cui la grande galleria suddetta sarà ultimata e disposta pel regolare esercizio.

I lavori di costruzione saranno eseguiti in conformità dei progetti particolareggiati già approvati o da approvarsi dal Governo, con facoltà però alla società di introdurvi, con approvazione del Ministero, tutte le modificazioni atte ad assicurare il più sollecito esegimento delle opere.

In quanto ai lavori di stabilimento delle stazioni per la distribuzione e la forma dei fabbricati, per il raddoppiamento dei binari, per tettoie, rimesse ed ogni accessorio e per tutto il materiale fisso richiesto dal servizio dei viaggiatori e delle merci, si seguiranno gli stessi tipi adottati per le stazioni lungo le altre linee della rete dell'alta Italia.

## Art. 23.

La ferrovia predetta sarà eseguita per un solo binario nel tratto da Bussoleno a Salbertrand, ed in quello successivo da Salbertrand all'entrata sud della galleria la sede stradale sarà invece preparata per doppio binario, ma l'armamento del secondo binario fra le due stazioni suddette di Salbertrand e di Bardonnèche in tutto o in parte della distanza, non sarà posto in opera se non quando lo richiederanno i bisogni del traffico.

## Art. 24.

La intiera strada da Bussoleno a Bardonnèche sarà armata con guide, ruotaie o regoli di acciaio del modello Vignolle già approvato dal Governo per il rinnovamento della linea Torino-Genova, colla differenza però che ad ogni regolo di 6 metri di lunghezza corrisponderanno 7 traversine di rovere o di faggio iniettate col solfato di rame, ovvero traversine formate di lamiera di ferro.

## Art. 25.

La società provvederà altresì a totali sue spese il materiale mobile per l'esercizio, onde possa questo avere luogo colla massima regolarità nelle eccezionali condizioni di pendenza e di clima in cui la ferrovia trovasi costituita.

## Art. 26.

Lo Stato, in relazione al disposto dell'articolo 20, cede gratuitamente alla società i terreni di sua proprietà esistenti nell'interno della stazione di Bardonnèche, i movimenti di terra ed i manufatti eseguiti sull'area medesima e così pure i fabbricati di qualunque genere essi siano attualmente usati per uffizi, alloggi, magazzini ed officine per quanto saranno necessari per il completo e comodo servizio della stazione.

L'adattamento però di questi fabbricati alla loro nuova definitiva destinazione rimarrà a tutto carico della società.

La simultanea o successiva loro consegna dovrà avere luogo in modo da permettere l'uso per l'esercizio della linea col giorno in cui essa verrà aperta al pubblico servizio.

Quando si verifichi nello esercizio attraverso il grande sotterraneo delle Alpi la necessità di usare artificiale ventilazione, la società avrà l'obbligo di eseguire tutti i lavori necessari per la piena sicurezza delle persone, ed il Governo cederà gratuitamente per la produzione dell'aria compressa l'uso di tutti o di quella parte degli stabilimenti e delle macchine esi-

stenti nei cantieri che saranno necessari per tale produzione con obbligo alla società di mantenerli in perfetto stato e di fare attorno ai medesimi tutti gli adattamenti necessari.

Art. 27.

La società dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri dal medesimo assunti in forza dei contratti in corso per provviste, e per esequimento dei lavori lungo la linea concessa, ed il Governo con regolare procura investirà la società delle facoltà necessarie per curare l'eseguimento dei contratti in corso, la di cui liquidazione resta a carico della società.

Art. 28.

Quando fosse dal Governo autorizzata la società ad abbandonare l'esercizio del tronco da Susa a Bussoleno, dovrà a totali sue spese costruire una buona strada carreggiabile, con pendenze non superiori al sei per cento, fra la città di Susa e la nuova stazione di Meana-Susa, od in qualunque altro punto che potrebbe essere di accordo stabilito.

Verificandosi questo abbandono di esercizio il tronco da Bussoleno a Susa rimarrà di piena proprietà della società, la quale potrà disporre dei binari ed alienare a proprio vantaggio i materiali, fabbricati, tettoie e terreni di compendio del tronco predetto.

Art. 29.

Il Governo pagherà alla società a titolo di concorso nelle spese di costruzione del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche la somma di dodici milioni nel modo seguente :

Al primo luglio 1870 quattro milioni.

Al primo luglio 1871 quattro milioni.

Al primo luglio 1872 quattro milioni.

L'ultima rata, quando ne faccia domanda la società, sarà pagata a Parigi sui premi promessi dal Governo francese per ogni anno anticipato sul termine fissato per l'apertura della galleria delle Alpi.

Nella prima rata saranno computate le spese tutte fatte dal Governo per l'eseguimento dei lavori, nei tratti in corso di costruzione fra Bussoleno e Serre de la Voûte, dal giorno in cui i lavori furono iniziati sino al giorno in cui avrà luogo la consegna che sarà fatta tosto approvata per legge la presente convenzione.

Quando le somme spese eccedessero l'importare della prima rata la residua parte sarà portata in diminuzione della seconda come sopra stabilita.

Art. 30.

Il Governo assicura alla società un prodotto lordo di due milioni all'anno in aumento alla quantità gua-

rentita alla società in forza dell'articolo 10 dell'atto 2 febbraio 1865 addizionale alla citata convenzione del 30 giugno 1864 approvata colla legge del 14 maggio 1865.

Art. 31.

Il materiale per la costruzione della linea ed il materiale mobile per metterla in esercizio, saranno introdotti colla esenzione delle tasse doganali nei termini e nei limiti stabiliti per le linee dell'Italia centrale dall'articolo 26 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860.

Art. 32.

I contratti relativi alla concessione, alla costruzione ed all'esercizio della linea saranno soggetti al diritto fisso di una lira.

PARTE TERZA.

*Modificazioni agli anteriori atti di concessione.*

Art. 33.

La società dell'alta Italia, quantunque non ne abbia obbligo a termini della convenzione 30 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, numero 2279, tuttavia, in corrispettivo delle modificazioni alle anteriori concessioni stipulate colla presente convenzione, si obbliga di rimborsare allo Stato tutte le somme che il medesimo dalla data della convenzione suddetta al giorno in cui l'introito lordo raggiungerà il limite di lire quarantaquattro mila prestabilito all'articolo 36 seguente avrà pagate alla società per differenze sulla garanzia per tutte le linee alla medesima cedute in forza della convenzione suddetta, comprese le maggiori somme relative alla linea di Bardonnèche di cui si fa la concessione colla presente. Il rimborso delle somme predette si farà nei modi, tempi e condizioni indicati nel citato articolo 36.

Art. 34.

Saranno unificate le guarentigie sotto diversa forma concesse per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale, onde poter riunire in un solo sistema la gestione e la contabilità delle due reti.

Tale unificazione verrà fatta alle condizioni indicate dall'articolo seguente.

Art. 35.

La garanzia fissa concessa, in dipendenza della convenzione 25 giugno 1860, per la rete dell'Italia centrale nella somma di sei milioni cinquecento mila lire sarà convertita in una garanzia del cinque e due decimi

per cento sul capitale di costruzione, secondo che fu in detta convenzione stipulato per la rete Lombarda, a condizione espressa però che per tutte le spese fatte fino al fine dell'anno 1868, comprese quelle da farsi per il compimento del ponte sul Po a Pontelagoscuro e dei tratti di accesso al ponte medesimo, resti ferma ed invariabile la predetta somma fissa di 6,500,000 lire di prodotto guarentito.

Al primo gennaio 1869 i conti relativi delle due reti della Lombardia e dell'Italia centrale saranno riuniti, previa la liquidazione e la determinazione definitiva della quotità dell'interesse dovuto in ragione del capitale impiegato per la rete lombarda, per formare coi suddetti sei milioni e mezzo un'annualità complessiva che rappresenti il limite del prodotto netto guarentito dal Governo per le due reti riunite.

Per tutte le opere straordinarie e per tutti gli ingrandimenti o raddoppiamenti di via, che fossero necessari per le ferrovie costituenti le due reti, saranno le spese occorrenti portate in aumento del capitale, e perciò la guarentigia suddetta verrà accresciuta della quota corrispondente all'interesse del cinque e due decimi per cento.

#### Art. 36.

Il rimborso che, tanto a termini della convenzione 25 giugno 1860 approvata con legge dell'8 luglio stesso anno, quanto a termini dell'articolo 33 della presente convenzione, deve operarsi dalla società per le somme che le furono e le saranno pagate dallo Stato per guarentigia a datare dall'epoca dell'apertura delle linee all'esercizio per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale, e dall'epoca della cessione quanto alle linee dello Stato, avrà principio tosto che il prodotto lordo della nuova rete risultante dalla riunione delle tre reti della Lombardia, dell'Italia centrale e del Piemonte, raggiungerà la somma di lire quarantaquattro mila per chilometro e per anno.

La eccedenza del prodotto sarà divisa per metà tra la società ed il Governo, e la parte spettante al Governo verrà imputata annualmente al rimborso delle somme pagate per guarentigia alla società, dopo il quale integrale rimborso cesserà ogni partecipazione del Governo sul prodotto delle linee.

Tale rimborso si effettuerà per tutte le linee senza interessi a carico della società.

#### Art. 37.

Il termine stabilito nella convenzione 27 febbraio 1866 col Governo austriaco per la scadenza della con-

cessione della rete veneta, si dichiara esteso a tutte le linee facenti parte della rete dell'alta Italia.

Nello stesso modo il termine dopo il quale è riservato al Governo il diritto di riscatto resta, a modificazione del prescritto dalle antecedenti concessioni, stabilito per tutte indistintamente le linee suddette a venticinque anni da decorrere dalla data della presente convenzione, dichiarando dovere il riscatto operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell'alta Italia.

Tanto in caso di riscatto, come allo spirare della presente concessione, si seguiranno le norme stabilite negli articoli 61, 62, 63, 64 e 65 del capitolato annesso alla legge 14 maggio 1865, salvo per il materiale mobile, il quale sarà ripreso dal Governo a prezzo di estimo per tutta la parte di esso materiale spettante alla rete dell'Italia centrale.

Art. 38.

La società dell'alta Italia per l'anno 1868 e per gli anni successivi pagherà allo Stato per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia centrale, l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno 1867, nè sarà obbligata ad alcuna maggiore imposta nè diretta, nè indiretta, nè afferente all'industria, alle azioni, alle obbligazioni, alla loro circolazione, ai dividendi ed interessi.

Il reddito imponibile di ricchezza mobile concernente quella parte di detta imposta che si riferisce alle linee esercitate nelle provincie del Piemonte, sarà notificato proporzionalmente nei comuni delle provincie stesse a norma dell'articolo 67 del regolamento 8 novembre 1868 esecutivo della legge 7 luglio 1868, n° 4513, nè la società dell'alta Italia potrà essere obbligata di pagare ai comuni ed alle provincie, nelle quali si trovano i detti tre gruppi di linee, imposte che già non fossero costituite nell'anno 1867, o sovraimposte che eccedano la misura autorizzata dalla detta legge del 7 luglio 1868, n° 4513.

Il pagamento delle dette imposte da farsi allo Stato, alle provincie ed ai comuni nella misura suindicata continuerà soltanto fino all'epoca stabilita all'articolo 36 della presente convenzione per l'intero rimborso allo Stato delle somme pagate alla società dell'alta Italia sulle garanzie ad essa promesse dagli anteriori atti di concessione e per effetto della presente convenzione.

Dalla detta epoca dell'effettuato rimborso in avanti la società dell'alta Italia pagherà allo Stato, alle provincie ed ai comuni le imposte e sovraimposte d'ogni

natura nella misura che saranno allora in vigore, rinunciando la società dell'alta Italia, come fin d'ora per allora rinunzia, al beneficio della esenzione delle imposte che le è accordata, quanto alle linee dell'Italia centrale, per tutto il periodo della concessione dall'articolo 27 della convenzione 25 giugno 1860 approvata colla legge dell'8 luglio dello stesso anno.

Art. 39.

Il pagamento delle guarentigie concesse alla società si effettuerà nel modo seguente:

Al 30 giugno di ogni anno il Governo pagherà alla società la metà della somma totale nella quale le guarentigie di qualunque natura saranno state liquidate per l'anno precedente.

Sulla presentazione dei conti, alla scadenza dell'anno, il Governo pagherà, ove dal conto risulti un saldo a favore della Società, i quattro quinti della relativa somma di cui verrà addebitata nel conto.

Il saldo definitivo sarà corrisposto subito che sarà concordata tra le parti la liquidazione dei conti dell'anno.

Ove colla liquidazione del conto definitivo venga a risultare che la società ha percepito qualche somma in eccedenza a quella che le è dovuta per l'intera annata, la società rimborserà al Governo, subito dopo la liquidazione del conto, il fondo riscosso in più.

Art. 40.

La presente convenzione sarà definitiva ed efficace quando venga approvata per legge e andrà soggetta al diritto fisso di una lira.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze oggi quattro gennaio mille ottocento sessantanove.

*Il Ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il Ministro dei lavori pubblici*

Firmato: LODOVICO PASINI.

*Il rappresentante la Società dell'Alta Italia*

Firmato: P. AMILHAU.

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

Firmato: MATTEO COBOEVICH.

**Capitoli per l'esercizio delle linee da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca e da Massa alla frontiera francese.**

**Art. 1.**

L'esercizio delle linee da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, e da Massa alla frontiera francese, concesso in appalto alla società dell'alta Italia colla convenzione in data di oggi, s'intenderà dover essere fatto con tutta la regolarità e sicurezza prescritta dai regolamenti in vigore e colle stesse norme e discipline che sono attualmente o saranno, colla approvazione del Governo, applicate all'attuale rete che nel regno d'Italia appartiene alla società medesima.

Saranno pertanto in ogni parte del servizio esattamente osservate le condizioni stabilite dalla convenzione 30 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, per la cessione delle linee dello Stato alla società suddetta in tutto ciò che riguarda l'esercizio, per modo che s'intenderà dovere le nuove linee (date in appalto) formare parte integrante di quelle nella precitata cessione contemplate.

**Art. 2.**

La società nelle disposizioni relative all'ordinamento del servizio, tanto pel personale quanto per il materiale d'ogni genere, avrà la stessa libertà di azione che le spetta per riguardo alle altre sue linee, ma dovrà, secondo la richiesta del Governo, giustificare nella resa dei conti che per ogni trattamento e per ogni particolarità dei diversi servizi di mantenimento, di trazione e di traffico in circostanze eguali, sono adottati gli stessi principii e gli stessi termini che trovansi applicati ed osservati sulle linee comprese nella precitata convenzione 30 giugno 1864, in modo che le spese ordinarie riescano esattamente proporzionali tanto sulle nuove, quanto sulle attuali linee della rete suddetta, avuto riguardo alle particolari condizioni in cui si trova la ferrovia data in appalto.

Nelle spese di mantenimento si intendono comprese tutte le provviste e le somministranze necessarie per mantenere in istato normale il piano della via, compreso l'armamento, il corpo stradale, le opere d'arte, i fabbricati ed ogni accessorio, escluse le riparazioni prodotte da casi straordinari di mareggiate, di scorrimenti di suolo, di piene nei fiumi o torrenti e da ogni circostanza impreveduta derivante da forza maggiore.

**Art. 3.**

Il conto definitivo delle spese ordinarie sarà per o-



gni anno di esercizio presentato al commissariato governativo non più tardi della fine di marzo dell'anno susseguente, secondo le forme e la divisione in categorie con cui la società presenta all'Assemblea generale il rendiconto annuale.

Saranno quindi le spese ordinarie riassunte nei seguenti titoli:

a) Direzione e servizi amministrativi, personale, spese d'ufficio e diverse ragguagliate a percorso chilometrico sulle varie reti dell'alta Italia, limitatamente alle spese generali dell'amministrazione e della direzione generale avente sede in Italia.

b) Servizio di manutenzione:

- 1° Corpo stradale ed opere d'arte;
- 2° Armamento delle vie;
- 3° Fabbricati;
- 4° Sorveglianza;
- 5° Spese diverse.

c) Servizio della locomozione:

- 1° Macchine;
- 2° Vetture;
- 3° Spese diverse.

d) Servizio del traffico e del movimento:

- 1° Personale;
- 2° Spese diverse.

e) Spese generali:

- 1° Imposte;
- 2° Pubblicità;
- 3° Assicurazioni;
- 4° Spese diverse.

La Società dovrà contemporaneamente somministrare al Governo una copia dei conti relativi desunti dal proprio libro maestro.

#### Art. 4.

Nel caso che insorgessero difficoltà nell'accertamento delle spese e nella liquidazione definitiva dei conti, le differenze saranno rimesse al giudizio di arbitri, secondo le norme stabilite dall'articolo 66 del capitolato annesso alla convenzione in data 30 giugno 1864.

Gli arbitri non potranno essere funzionari né del Governo, né della società, né avere sotto qualunque forma, interesse nella gestione della società medesima.

#### Art. 5.

In ogni caso, ritenute le norme indicate agli articoli 1 e 2 che debbono reggere l'esercizio, si stabilisce fin d'ora:

Che la spesa media per chilometro percorso non

potrà per le nuove linee essere superiore a quella ottenuta nel medesimo anno sulla rete in generale ;

Che il materiale fisso e mobile, i combustibili ed ogni oggetto di consumo saranno della forma e qualità usati sovra una o più delle altre linee della rete italiana appartenente alla società.

La società pertanto somministrerà agli arbitri, nel caso in cui si debba avervi ricorso, tutti gli schiarimenti e le giustificazioni necessarie perchè i medesimi abbiano i mezzi di dare un maturo giudizio.

Art. 6.

Le provviste del materiale mobile necessario per l'esercizio saranno fatte in ragione della estensione o lunghezza delle linee, nei limiti del più assoluto bisogno, e saranno accresciute in giusta proporzione a misura che aumenterà lo sviluppo del movimento e che crescerà il prodotto dell'esercizio.

Si stabilisce poi che il numero e la qualità delle locomotive e dei veicoli d'ogni genere dovrà essere regolato in base del percorso chilometrico, che in ragione del movimento presunto si potrà presupporre doversi verificare, onde non discostarsi dal limite medio che si ottiene sulle altre linee della rete dell'alta Italia.

Art. 7.

Le spese per lavori straordinari di mantenimento e di rifacimento, non che quelle per riparazioni e per difesa in conseguenza di guasti eccezionali per mareggiate, temporali, straripamenti di fiumi e torrenti, franamenti, ecc., saranno, previo accertamento e previa l'approvazione del Governo, computate in conto separato, ed imputate sul prodotto lordo dell'anno in corso o degli anni seguenti dopo il prelevamento delle somme riservate :

- a) Per le spese di mantenimento e di esercizio;
- b) Per l'interesse ed ammortamento del materiale mobile;
- c) Per l'interesse delle somme da impiegarsi nei lavori di miglioramento o di ampliamento, come agli articoli 3, 7 ed 8 della convenzione;
- d) Del premio dovuto alla società in base all'articolo 5 della medesima.

Art. 8.

Le spese che si riferirebbero ai lavori di mantenimento iniziati negli anni precedenti, i compensi per avario, bagnamenti, mancanze successe negli anni anteriori saranno compresi nella liquidazione delle spese di esercizio dell'anno in cui verranno pagati, e viceversa i pagamenti di qualunque somma riferentesi ad

arretrati saranno ascritti al credito dell'esercizio per l'anno in cui saranno effettuati.

Art. 9.

Finchè non sia aperta la intera linea ligure, il numero dei treni per i viaggiatori per i nuovi tronchi aperti successivamente all'esercizio non sarà minore di tre al giorno in ciascuna direzione tanto in andata come al ritorno.

In ciascuno dei tronchi fin d'ora aperti all'esercizio da Genova a Voltri e da Firenze a Spezia per Pisa e Massa il numero dei treni non sarà minore di quello che si verifica attualmente.

Fatti, letti e sottoscritti in duplice originale a Firenze, oggi 4 gennaio 1869.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il ministro dei lavori pubblici.*

Firmato: LODOVICO PASINI

*Il rappresentante la società dell'alta Italia*

Firmato: P. AMILHAU.

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

Firmato: MATTEO COBOEVICH.

## Allegato 3.

Convenzione per il compimento e lo esercizio della  
ferrovia da Foggia a Candela.

Visti gli articoli 18, 19, 20, 21 della convenzione colla società delle strade ferrate meridionali del 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, coi quali articoli, previsto il caso della costituzione di un regolare consorzio fra le provincie ed i comuni interessati alla conservazione del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, si stabilì che la società predetta mediante il pagamento di una somma fissa annua di lire 125 mila delle quali 75 mila a carico del Governo e 50 mila delle provincie e comuni interessati, avrebbe assunto lo esercizio del tronco suddetto completando a sue spese i lavori necessari al regolare esercizio della strada.

Vista la nota della direzione generale della società delle ferrovie meridionali 20 luglio 1866, numero 6473, 2473, colla quale si annuisce a che la sovvenzione fissa annua di cui sopra sia ridotta a lire 110 mila purchè in compenso vengano concesse alla società alcune facilitazioni in essa nota specificate, tanto per la ultimazione del tronco suddetto, quanto per attivarvi un servizio economico.

Vista l'altra nota della direzione generale predetta in data del 29 ottobre 1866, numero 9856-3665, colla quale essa dichiara di accettare in massima le proposte fatte dal Ministero colla nota 26 ottobre medesimo, numero 42331-2155;

Premesso poi che il Ministero in seguito alle intelligenze prese colla società significava alla prefettura di Foggia che la quota assegnata alle provincie ed ai comuni poteva essere ridotta a lire 40 mila e la invitava intanto a promuovere dai corpi morali interessati le deliberazioni necessarie per la costituzione del consorzio, deliberazioni che vennero fatte conoscere colla nota del 4 dicembre 1866, numero 17899-2819;

Vista la deliberazione della deputazione provinciale di Capitanata in data 10 maggio 1867, colla quale è ordinato e reso esecutivo il consorzio per il pagamento delle lire 40 mila di concorso sulle basi precedentemente espresse;

Il ministro dei lavori pubblici per l'amministrazione dello Stato per una parte e la società delle strade ferrate meridionali dall'altra, rappresentata dal suo direttore generale hanno convenuto e convengono quanto segue:

## Art. 1.

La sovvenzione annua di cui all'articolo 18 della convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, è ridotta da lire 125 mila a lire 110 mila, delle quali 70 mila a carico del Governo e 40 mila a carico delle provincie e dei comuni costituiti in regolare consorzio.

## Art. 2.

La società si obbliga contro il pagamento della suddetta sovvenzione di lire 110 mila, ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'esercizio del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada di cui fu in via temporaria autorizzato l'esercizio sino dal giorno 15 maggio primo prossimo.

## Art. 3.

Il Governo s'incarica di esigere dalle provincie e dai comuni la quota annua di lire 40 mila loro assegnata e di pagare direttamente alla società la sovvenzione intiera di lire 110 mila.

Il pagamento della medesima è guarentito dal Governo e comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio della strada suddetta e sarà fatto per semestre.

Fel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada ferrata da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di lire settemila per chilometro, la eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle provincie e comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

## Art. 4.

Per l'ultimazione del tronco suddetto la società è autorizzata a compiere le opere in conformità dei progetti approvati in data 31 maggio 1864 ed annessi al verbale di ricognizione redatto in data 30 aprile 1868, dai delegati del Governo signor cavaliere Amato, ingegnere capo del Genio civile e commissario tecnico governativo e cavaliere Poggi, ingegnere capo con quelle riserve che nel verbale medesimo sono espresse, ed a condizione che siano costruiti in modo stabile, ed in relazione al servizio a cui sono destinati, i fabbricati delle stazioni nel termine non minore di otto anni, e sia accresciuto il numero delle case cantoniere tosto che lo sviluppo del movimento ed il bisogno del servizio lo possano richiedere e sia dal Ministero giudicato indispensabile.

## Art. 5.

Il servizio del trasporto delle merci a grande ed a

piccola velocità tra il suddetto tronco di strada ferrata e le altre linee della società avrà luogo col mezzo di risedizione nella stazione di Foggia per cura della società e senza corrispettivo di sorta.

**Art. 6.**

Il servizio di carico e di scarico delle merci nelle stazioni, eccettuata quella di Foggia, potrà essere dalla società lasciato a cura dei mittenti e dei destinatari, ed in questo caso la società non potrà percepire che il diritto fisso di 10 centesimi per tonnellata portato dalla tariffa generale.

**Art. 7.**

Per il tronco di ferrovia, di cui nella presente convenzione, la società applicherà le tariffe generali in vigore sulle linee principali della sua rete e non vi potrà introdurre delle modificazioni senza che ne sia dimostrata la convenienza e vengano le medesime approvate dal Ministero.

**Art. 8.**

La concessione della strada ferrata da Foggia a Candela sarà duratura pel termine stabilito per le strade ferrate meridionali coll'articolo 29 della convenzione 28 novembre 1864 annessa alla legge 14 maggio 1865, n° 2279.

**Art. 9.**

La presente convenzione, che dovrà esser ammessa dall'Assemblea generale degli azionisti, non sarà valida che dopo la sua approvazione a termini di legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Firenze oggi 10 giugno milleottocento sessantotto.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: G. CANTELLI.

*Per la società delle ferrovie meridionali*

Firmato: BONA.

*Il direttore capo Divisione*

Firmato: MARSI.

Convenzione colla società delle strade ferrate meridionali colla quale viene riassunta dal Governo la costruzione delle due linee da Termoli allo incontro della ferrovia da Napoli a Benevento e da Pescara a Rieti per Aquila.

Questo giorno quattordici ottobre mille ottocento sessantotto in Firenze:

Fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze contraenti in nome dello Stato da una parte, ed il commendatore Bartolommeo Bona direttore generale delle strade ferrate meridionali contraente in nome e quale rappresentante della società stessa dall'altra parte, resta convenuto e stipulato quanto segue.

Art. 1.

È riservato al Governo il diritto di far costruire in quel modo e con quei mezzi e sistemi che ravviserà più utili e convenienti la linea di ferrovia da Termoli allo incontro di quella da Napoli a Benevento, e la linea da Pescara per Aquila a Rieti.

Conseguentemente cessa per la società delle ferrovie meridionali ogni diritto ed ogni obbligo per le dette due linee di cui nella convenzione 28 novembre 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865 restando per tal modo diminuita di 320 chilometri circa la lunghezza complessiva della rete concessa all'anzidetta società.

Art. 2.

Sarà però in obbligo la società delle ferrovie meridionali di assumere, alle condizioni che saranno espresse negli articoli seguenti, l'esercizio delle due linee sovraccennate, tosto che ne sia richiesta dal Governo, in qualunque tempo siano le medesime ultimate, tanto sull'intero sviluppo, quanto pei tratti parziali.

Art. 3.

Per lo esercizio di cui nello articolo precedente il Governo dovrà a totale suo carico provvedere il materiale mobile e tutti i mezzi di trazione necessari ed inerenti al sistema che sarà da esso adottato nello interesse della maggiore economia di costruzione e celerità di esequimento.

Art. 4.

La società, sulla richiesta del Governo, assumendo lo esercizio delle linee precitate, dovrà provvedere alle spese che saranno riconosciute necessarie per la perfetta manutenzione e conservazione del corpo stradale dei fabbricati e degli accessori dipendenti, pel ri-

fornimento e rinnovamento del materiale fisso e mobile di trazione di traffico, e per il personale di servizio, mediante quel corrispettivo che sarà stabilito in apposito capitolato, sulla base dello intero rimborso alla società delle spese per un regolare e soddisfacente esercizio.

Art. 5.

La società incasserà per conto del Governo i pro-dotti tutti dello esercizio ed oltre al rimborso delle spese accennate nello articolo precedente parteciperà agli utili nella quota del 10 per cento sul prodotto netto che, detratte le spese si ricaverà dal traffico sulle dette due linee.

Art. 6.

A partire dal 1° gennaio 1869, la sovvenzione di lire 20,000 al chilometro, accordata alla società delle strade ferrate meridionali coll'articolo 17 della convenzione 28 novembre 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865, sarà ridotta pel 1869 a lire 19,000 a chilometro, pel 1870 a lire 18,500 e pel 1871 ed anni successivi sino al termine della concessione a lire 18,000.

Ben s'intende che tanto la detta sovvenzione quanto l'indennità fissa di lire 500 per chilometro, di cui nello stesso articolo 17 della convenzione summentovata, saranno dovuti alla società soltanto sui chilometri che formeranno la sua rete ridotta conformemente al disposto dell'articolo 1 della presente convenzione.

Restano ferme le disposizioni dello anzidetto articolo 17 della convenzione 28 novembre 1864 circa il modo di applicare la sovvenzione chilometrica a scala mobile, e circa la liquidazione annuale della medesima.

Le scadenze dei semestri pel pagamento delle dette sovvenzioni a senso dell'articolo 22 della convenzione 28 novembre 1864 s'intendono per l'avvenire fissati al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno.

Art. 7.

Il Governo oltre alla anticipazione dei due semestri dell'anno 1869 accordata colla convenzione 16 novembre 1867 si obbliga di anticipare alla società un altro semestre nella seconda metà di dicembre corrente anno a semplice di lei richiesta e sempre che la società abbia esattamente adempite le condizioni della concessione.

L'anticipazione per ciascuno di detti tre semestri è concordata in lire italiane dodici milioni e sarà fatta con Buoni del Tesoro ad un anno di scadenza, l'interesse dei quali sarà sempre a carico della società.

I detti Buoni saranno rinnovati alla loro scadenza a



cura ed a spese della società, ed in difetto li rinvierà il Governo a spese sempre della medesima, il tutto fino al termine delle rispettive imputazioni delle anticipazioni di cui allo articolo seguente.

Art. 8.

Le anticipazioni dei tre semestri di sovvenzione, di cui è parola allo articolo precedente, saranno imputate sulle sovvenzioni dovute dal Governo alla società nel modo seguente:

Sulle sovvenzioni dovute pel 1° semestre del 1870 . . . . .	L. 1,000,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 1,000,000
Su quelle del 1° semestre del 1871 . . . . .	» 1,500,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 1,500,000
Su quelle del 1° semestre del 1872 . . . . .	» 2,000,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 2,000,000
Su quelle del 1° semestre 1873 . . . . .	» 2,500,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 2,500,000
Su quelle del 1° semestre 1874 . . . . .	» 3,000,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 3,000,000
Su quelle del 1° semestre 1875 . . . . .	» 4,000,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 4,000,000
Su quelle del 1° semestre 1876 . . . . .	» 4,000,000
Su quelle del secondo semestre . . . . .	» 4,000,000

Conseguentemente il Governo pagherà integralmente le sovvenzioni semestrali dovute alla società per l'annata 1869, restando in tal modo derogato alla convenzione 16 novembre 1867 e le sovvenzioni semestrali successive saranno pagate alle scadenze di cui all'articolo 6 nelle somme che verranno liquidate, diminuite però delle rate rispettive di anticipazioni imputate come sopra.

Art. 9.

A maggiore garanzia del Governo, la società, prima che abbia luogo l'anticipazione da farsi nella seconda quindicina di dicembre 1868 a forma dello articolo 7 della presente, dovrà avere depositate nella cassa dei depositi e prestiti duecento mila delle sue obbligazioni di lire 500 l'una, fruttifere 3 per cento delle quali s'intenderanno far parte quelle che ancor trovansi depositate nelle casse erariali sulla quantità prevista allo articolo 7 della convenzione 16 novembre 1867.

La restituzione di queste obbligazioni avrà luogo in proporzione delle rate stabilite allo articolo 8 per la imputazione delle fatte anticipazioni.

Art. 10.

Il debito dello Stato per sovvenzioni e indennità chilometriche di cui nei precedenti articoli si dichiara fin d'ora estinto sino a concorrenza delle anticipazioni

fatta ed in ragione delle imputazioni convenute, nè il Governo potrà mai per qualsivoglia motivo ed eventualità venire obbligato a pagare nuovamente o rappresentare a chicchessia le sovvenzioni e le indennità come sopra anticipate ed estinte.

Art. 11.

In tutto quanto non è contrario alla presente convenzione rimangono mantenute tutte le condizioni della concessione, salvo per ciò che riguarda alla linea da Lecce ad Otranto, la quale rimane per ora limitata alla stazione di Maglie, e fermo sempre l'obbligo alla società di eseguire il tratto restante in quindici mesi, dal giorno in cui avrà ricevuto l'ordine di porre mano ai lavori.

Aperto il nuovo tratto all'esercizio, la sovvenzione sarà regolata nei limiti stabiliti coll'articolo 6, nè la società potrà aver diritto a qualsiasi compenso per ritardo nell'ordine di compiere i lavori.

Art. 12.

La presente convenzione dovrà essere approvata dall'assemblea generale degli azionisti prima di venire presentata al Parlamento, e non sarà valida se non dopo la sua approvazione per legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale il giorno, mese ed anno di cui sopra.

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

*Il ministro delle finanze*  
Firmato: CAMBRAY-DIGNY.

*Il direttore generale delle ferrovie meridionali*  
Firmato: BONA.

*Il direttore capo divisione*  
Firmato: MARSI.

**Convenzione per gli studi e la costruzione delle strade ferrate da Termoli a Benevento e da Pescara ad Aquila.**

L'anno mille ottocento sessantotto, addì ventuno del mese di ottobre in Firenze:

Tra il ministro dei lavori pubblici contraente in nome dello Stato, ed i signori Vitali Giuseppe, Francia Edmo e Soci, si è convenuto e stipulato quanto segue:

Il real Governo concede ai signori Giuseppe Vitali, Edmo Francia e Soci la formazione dei progetti tecnici e la successiva costruzione delle linee di strada ferrata da Termoli per Campobasso all'incontro della linea da Napoli a Benevento . . . . . Chilometri 125  
Da Pescara per Popoli ad Aquila . . . . . » 135

Chilometri 260

ed eventualmente il prolungamento della linea da Aquila verso Rieti, e sino a Terni per la lunghezza di chilometri 91, mediante il prezzo di lire centocinquanta al chilometro in media su tutta la lunghezza suindicata, ritenuto questo prezzo come invariabilmente stabilito, colle riserve e sotto le condizioni espresse nei seguenti articoli.

**Art. 1.**

Per determinare la natura e la entità dei lavori, da eseguire in ragione del prezzo come sopra stabilito, saranno eseguiti a spese, rischio e pericolo dei concessionari, e saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici prima gli studi preliminari e di massima, quindi gli studi definitivi delle suddette due linee di via ferrata.

**Art. 2.**

I progetti di massima dovranno contenere:

a) Una carta topografica di assieme alla scala, non minore di uno a centomila per ciascuna delle due linee, nella quale sia segnato l'andamento generale della ferrovia con tutti gli abitati, corsi d'acqua, ed oggetti rimarchevoli;

b) Un piano generale nella scala non minore di uno a venti mila con la indicazione del corso delle catene montuose, e delle valli per le quali sarà tracciata la strada, segnando sul piano stesso i torrenti, rivi e corsi d'acqua non che le strade pubbliche e private che saranno intersecate dalla ferrovia, senza omettere la designazione delle accidentalità di luogo le più

notevoli e dei caseggiati principali a cui la strada passerà vicina ;

c) Un profilo longitudinale sull'asse della ferrovia nella scala non minore di uno a cinque mila per le distanze e di uno a cinquecento per le altezze, notando i chilometri e gli ettometri ai quali corrisponderà una battuta di livello oltre le battute in quelli altri punti intermedi richieste dall'andamento del terreno ;

d) Una serie di sezioni trasversali nella scala di uno a cinquecento corrispondenti alle divisioni chilometriche del profilo con quelle altre intermedie che valgono a somministrare un'idea bastantemente chiara del terreno ;

e) Una descrizione delle principali opere d'arte pel passaggio di torrenti e rivi e per traversate di strade ordinarie, dei fabbricati delle stazioni, delle case cantoniere dell'armamento e di ogni altro oggetto.

#### Art. 3.

Gli studi definitivi da presentarsi dai signori Vitali, Francia e Soci al seguito dell'approvazione governativa degli studi di massima, dovranno comprendere per ciascuna linea e per ciascun tronco di linea ;

a) Un piano generale nella scala di uno a 2500 che contenga una zona di cinquanta metri da una parte e dall'altra dell'asse stradale, dove circostanze speciali non richiedano una larghezza maggiore ;

b) Un profilo longitudinale nella scala di uno a due mila cinquecento per le lunghezze e di quella di uno a duecento cinquanta per le altezze, le di cui quote saranno riferite al livello del mare ;

c) Un conveniente numero di sezioni trasversali e le diverse sezioni normali della via ;

d) Un quadro contenente tutte le indicazioni relative alle lunghezze dei tratti rettilinei e curvilinei ai raggi delle curve ed alle inclinazioni delle livellette ;

e) I disegni di pianta, alzato e spaccato di tutte le principali opere d'arte. Per le minori di queste opere, e così per i ponti, ponticelli, acquedotti e sifoni di una luce larga meno di otto metri, per i cavalcavia e sottovia di larghezza minore di metri cinque e per le case e caselle di guardia potranno bastare dei moduli da servire di norma nelle costruzioni a seconda dei casi. Nei piani delle stazioni o fermate dovranno essere chiaramente indicati la distribuzione di tutti i binari, tanto principali quanto secondari, i piazzali, gli accessi e tutte le altre dipendenze ;

f) Il computo metrico della quantità dei lavori di ogni genere formante subbietto dell'accollo ;

g) Le analisi dei prezzi unitari dei lavori ;

h) La stima dei lavori medesimi.

i) Il capitolato per determinare il modo di esegui-  
mento di ogni genere di lavoro ;

l) Una relazione, colla quale siano spiegate e  
giustificate le disposizioni planimetriche ed altimetri-  
che del tracciato, e sia dato ragione di tutti gli altri  
particolari del progetto.

#### Art. 4.

Gli studi di massima di cui nel precedente articolo  
saranno intrapresi tosto che venga approvata per  
legge la cessione al Governo delle linee di ferrovia in-  
dicate all'articolo 1. e saranno ultimati e presentati  
all'approvazione del Ministero non più tardi di sei  
mesi dal giorno della emanazione della legge me-  
desima.

Dovranno tuttavia i concessionari prestarsi allo in-  
vito del Ministero quando, prima della suddetta legge  
approvativa, fosse il medesimo per richiedere l'inco-  
minciamento degli studi, fermo restando il termine di  
sei mesi dal giorno in cui i concessionari riceveranno  
l'ordine preciso di eseguirli.

#### Art. 5.

Approvati dal Ministero gli studi di massima pre-  
detti, saranno immediatamente per cura ed a spese  
dei concessionari intrapresi gli studi pei progetti defi-  
nitivi i quali potranno essere presentati per sezione di  
linea o per tronchi, secondo la divisione segnata nel  
piano generale, onde agevolarne lo esame e l'approva-  
zione per parte del Ministero dei lavori pubblici, sen-  
tito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, tanto  
sulla parte tecnica, quanto sulla parte estimativa per  
accertare la convenienza del prezzo normale stabilito  
all'articolo 1.

Gli studi definitivi delle intiere due linee dovranno  
essere ultimati e presentati al Ministero entro mesi  
otto, dal giorno in cui l'approvazione governativa de-  
gli studi di massima sarà partecipata ai concessionari.

#### Art. 6.

Il Governo si riserva la facoltà di far sorvegliare  
per mezzo d'ingegneri commissari il procedimento  
degli studi dei progetti, particolarmente per quanto  
riguarda la scelta del tracciato di massima ed il modo  
e l'esattezza con cui saranno fatte le operazioni di ri-  
levamento e le esplorazioni relative.

#### Art. 7.

Terminati ed approvati che siano gli studi, se il sud-  
detto prezzo di lire centocinquanta mila per chilo-  
metro sembrasse al Governo eccessivo, o ai concessionari  
paresse per contro insufficiente, nè riuscissero le parti

a mettersi fra loro d'accordo, s'intenderà sciolta la presente convenzione.

Se lo scioglimento proverrà dal Governo per ritenuta eccedenza di prezzo o dal Parlamento per rifiutata approvazione della presente convenzione, gli studi rimarranno proprietà dello Stato, il quale ne pagherà il prezzo nella somma fin d'ora fissata di lire mille per chilometro.

Nel caso che lo scioglimento provenga da parte dei concessionari per ritenuta insufficienza di prezzo, gli studi rimarranno parimente proprietà dello stato, il quale pagherà solamente a titolo di parziale indennizzo la somma di lire cinquecento per chilometro semprechè siano adempite le condizioni di cui all'articolo 5. Bene inteso che, ordinando il Ministero la formazione degli studi secondo la facoltà al medesimo riservata dal predetto articolo 4, saranno i progetti portati a compimento e presentati al Ministero nelle forme e termini sopra stabiliti come se la convenzione dovesse avere il suo effetto.

#### Art. 8.

Partendo dal giorno in cui sarà reso definitivo ed irretrattabile il prezzo d'accollo, i signori Vitali, Francia e Soci avranno l'obbligo di cominciare e proseguire i lavori delle due linee su quei tronchi e con quell'ordine che sarà dal Governo prescritto, ben inteso che i tronchi da costruirsi debbano sempre far capo ad una delle strade ferrate già in esercizio o ad uno dei tronchi che i signori Vitali, Francia e Soci avranno costruito.

#### Art. 9.

Prima però che gli studi di tutte le linee siano compiuti e che abbia luogo l'assoluta determinazione del prezzo di accollo di cui all'articolo precedente, il Governo potrà ordinare l'incominciamento dei lavori per i primi tronchi, per cui dovranno a richiesta del Governo essere presentati in tempo i progetti definitivi, sulla base del prezzo risultante dalla perizia unita, e incominciati i lavori saranno regolarmente spinti sino al compimento del tronco, quand'anche non avesse luogo la concessione definitiva, salvo quelle condizioni speciali che saranno stabilite d'accordo prima di dar mano all'opera.

#### Art. 10.

L'ammontare complessivo dei lavori da eseguirsi per ogni anno sarà non minore di cinque milioni, né maggiore di dieci milioni, salvo per quanto riflette un limite maggiore gli accordi che potessero intervenire fra il Governo ed i signori Vitali, Francia e Soci.

L'ordine dei lavori, o almeno il tempo in cui debbono avere principio, sarà dal Governo notificato ai concessionari entro un mese da quello in cui lo accolto sarà definitivo.

Art. 11.

Entro il mese di cui nel precedente articolo 10 i signori Vitali, Francia e Soci, dovranno, sotto pena di decadenza, dalla concessione, depositare nelle casse dello Stato una cauzione di lire duecento di rendita italiana per ogni chilometro. Il Governo per contro, ogni volta che essi avranno compiuti e consegnati cinquanta chilometri di via ferrata, dovrà restituire loro la metà della corrispondente somma ricevuta in cauzione.

Art. 12.

Ogni qual volta che in una delle due linee suindicate i lavori eseguiti, compresi i materiali a piè d'opera regolarmente riconosciuti ed accettati, ascenderanno all'ammontare di lire duecento mila, (200,000) il Governo ne farà ai concessionari il pagamento in contanti o in rendita italiana al corso della giornata.

Il suddetto ammontare sarà determinato col concorso dei commissari regi sopra un elenco di prezzi unitari da convenirsi precedentemente per categorie di lavori e tronco per tronco, in ragione del costo al medesimo attribuito nella perizia che ha servito per stabilire il prezzo medio chilometrico, in guisa che questo nell'insieme non possa essere sorpassato.

Sui primi pagamenti il Governo farà la ritenzione del cinque per cento sino a formare la totale somma di un milione che dovrà rimanere nelle mani del Governo assieme alla cauzione per garantire l'esatto adempimento delle condizioni del presente contratto.

I pagamenti successivi avranno luogo per intero senza alcuna diminuzione.

Per un 25 per cento di ciascuno dei pagamenti che il Governo dovrà fare egli potrà dare in luogo di denaro o di rendita italiana al corso della giornata tanti buoni del Tesoro ad un anno di scadenza e rinnovabili per gli altri tre anni.

Art. 13.

Per far luogo alla restituzione di cui all'articolo 11, appena sia ultimato un tronco qualunque, il Governo farà procedere alla ricognizione ed alla collaudazione dei lavori eseguiti prima di prenderli o darli in consegna per l'esercizio.

Fatta la collaudazione e consegna degli ultimi tronchi per dare la rete finita e risultando essere esser-

vati tutti i patti della convenzione, sarà restituita ai signori Vitali, Francia e Soci la cauzione nei modi e termini che saranno stabiliti nel capitolato.

Art. 14.

Nel prezzo di lire centocinquantamila per chilometro s'intendono valutati e pagati tutti i lavori e tutte le spese necessarie per la formazione del corpo stradale, per l'armamento e raddoppiamenti della via occorrenti nelle stazioni, per fabbricati, accessori, case cantoniere, caselli di guardia, chiudimenti della via e delle stazioni, piazzali delle medesime, e quanto altro è necessario per mettere la strada in istato di poter essere lodevolmente esercitata, comprese tutte le spese per compensi diretti ed indiretti, per occupazioni di terreno e di oneri arrecati in qualsivoglia modo ai proprietari od utenti, ed i signori Vitali, Francia e Soci, dovranno, senz'altro corrispettivo che l'indicato prezzo di lire 150,000 per chilometro, dare e consegnare al Governo le linee che hanno assunto in acollo, in perfetta condizione di solidità e sicurezza per l'esercizio, restando a carico del Governo unicamente la provvista del materiale mobile.

Rimane però stabilito che in quanto ai fabbricati delle stazioni, alle case ed ai caselli di guardia, la spesa complessiva non potrà eccedere in media la somma di lire diecimila (10,000) per chilometro.

I fabbricati suddetti saranno eseguiti sopra moduli che verranno dal Governo approvati ed il pagamento del loro importare sarà fatto, applicando i prezzi unitari che avranno servito per determinarne il costo.

Art. 14 bis.

Le condizioni generali secondo le quali si intende debba essere disposta la ferrovia, sono:

a) Il corpo stradale sarà costruito nelle debite forme, fiancheggiato da fossi sufficienti per lo scolo delle acque, dando alle scarpe dei terreni in taglio ed a quelle dei rilevati la inclinazione segnata nei progetti definitivi;

b) La larghezza del piano stradale sarà di metri cinque e centimetri cinquanta, misurata sotto la massicciata, e di questa larghezza saranno tenute anche le opere d'arte;

c) La massicciata dovrà avere l'altezza di centimetri cinquanta;

d) Lo scartamento fra le rotaie avrà una misura eguale a quella dei binari delle ferrovie meridionali;

e) Le suddette linee saranno predisposte per l'applicazione del sistema di locomozione Fell o di quello economico che potesse essere conosciuto a giu-



dizio del Governo di eguale se non di maggiore convenienza e sicurezza per la locomozione e per lo esercizio;

f) Per l'armamento della via e particolarmente per quanto alla forma e peso dei regoli e per ogni accessorio, meno la distanza tra le rotaie, si dovrà prendere per limite *minimum* tutto quanto si trova eseguito sulla ferrovia Fell nella linea tra Saint Michel e Susa a traverso il Moncenisio, salvo quelle variazioni che fossero richieste da quel qualunque altro sistema economico che potesse essere preferito come è detto nel paragrafo e) precedente;

g) Saranno ammesse pendenze sino al cinquanta per mille ed in casi eccezionali sino al limite massimo del sessanta per mille, quando le condizioni di suolo rendano difficile e costoso il tenersi al limite minore in tratti di mediocre lunghezza; ed il profilo sarà regolato in modo che il passaggio da una pendenza all'altra si operi gradatamente e che un tratto orizzontale sufficiente sia interposto all'incontro delle contropendenze;

h) I raggi minimi delle curve saranno di centocinquanta metri da potersi ridurre sino a metri cento nei casi di difficoltà straordinarie ed un tratto rettilineo sarà disposto tra due flessi contrari;

i) I ponti, viadotti, ecc., di luce maggiore di 10 metri potranno essere costrutti con spalle in muratura ordinaria e con travature in ferro od in legname, secondo che ne sarà giustificata la convenienza e sarà prescritto nel capitolo di eseguimento approvato come all'articolo terzo.

#### Art. 15.

È concesso ai signori Vitali, Francia e Soci la facoltà di occupare colla ferrovia tutta o parte della sede delle strade nazionali ordinarie esistenti in quei tratti nei quali la ferrovia dovrebbe passare in prossimità delle strade predette, a condizione però che queste strade ordinarie vengano ristabilite con una larghezza non minore di cinque metri e centimetri cinquanta e che, qualora lo esiga la sicurezza pubblica, le due vie siano separate da muri o da altri ripari di una altezza conveniente e di bastante robustezza.

Potranno ancora valersi per la ferrovia dei ponti e delle altre opere d'arte delle suddette strade nazionali, facendovi in caso gli occorrenti lavori di consolidamento ed allargamento.

#### Art. 16.

I lavori di ogni genere indistintamente, in confor-

mità dei progetti approvati, saranno eseguiti con tutta la cura e la perfezione richieste dalle buone regole d'arte, esclusa ogni parte di lusso o di semplice apparenza secondo le particolari prescrizioni del capitolato d'appalto.

Il Governo ne farà sorvegliare l'esecuzione, ed in questo, come per le ricognizioni parziali e la finale collaudazione, si richiama l'osservanza della legge sui lavori pubblici.

Art. 17.

A titolo di cauzione primordiale per la formazione dei progetti i signori Vitali, Francia e Soci hanno depositato nella cassa di depositi e prestiti la somma di lire diecimila in titoli di rendita pubblica al valor nominale.

Non adempiendo i medesimi ai termini prescritti per la presentazione dei progetti, senza che il ritardo possa essere ascritto a cause di forza maggiore incorreranno nella perdita della cauzione primordiale suddetta, e nella decadenza di ogni diritto che in forza della presente convenzione può ai medesimi competere.

Art. 18.

Si dichiara espressamente che per le linee da Aquila a Rieti e da Rieti a Terni eventualmente comprese nella presente convenzione a senso dell'articolo 1, il Governo è in facoltà di ordinare ai concessionari la formazione dei progetti di massima e definitivi prima delle scadenze dei termini prefissi per la presentazione degli studi di cui all'articolo 4 e 5 onde stabilire il prezzo di costruzione delle linee medesime, senza che per un tal fatto i concessionari abbiano diritto all'esecuzione dei lavori quando al Governo non piaccia di comprenderli nella presente convenzione.

Art. 19.

Nel caso in cui la presente convenzione non ottenesse la sua approvazione per legge, la cauzione depositata dai concessionari a termini dell'articolo 17 verrà ai medesimi integralmente restituita.

Art. 20.

Se i signori Vitali, Francia e Soci, assumendo l'obbligo della costruzione, mancasse in qualche modo agli obblighi portati dalla presente convenzione, il Governo sarà in diritto di provvedere direttamente al proseguimento dei lavori e di riappaltare la costruzione a maggiori spese dei concessionari conservando la cauzione e le ritenute per cuoprire le differenze che nell'esecuzione dei lavori si potessero verificare.

I concessionari perderanno definitivamente ogni di-

ritto a riprendere il lavoro, ed il contratto s'intenderà intieramente cessato nei suoi effetti in quanto ai diritti medesimi.

**Art. 21.**

I signori Vitali, Francia e Soci dovranno designare un loro rappresentante per ricevere le notificazioni e le intimazioni che occorresse d'indirizzare ai medesimi.

La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del regno.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria della prefettura della capitale del regno.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale nel giorno mese ed anno di cui sopra.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: G. CANTELLI.

*I concessionari*

Firmati: G. VITALI — EDMO FRANCIA.

*Il direttore capo divisione*

Firmato: MARSI.

Allegato **G.**Convenzione per il compimento dei lavori  
della strada ferrata di Savona.

Firenze, l'anno mille ottocento sessantotto, addì 19 del mese di novembre :

Ritenuta la convenzione 14 novembre 1861 approvata con regio decreto 17 stesso mese (numero 337) per la concessione di una strada ferrata da Savona a Torino per Carmagnola, e del tronco di diramazione da Cairo ad Acqui, mediante il premio di dieci milioni di lire da corrispondersi dal Governo alla società concessionaria, oltre quelle somme che avrebbero votate i comuni e gli altri corpi morali per la linea principale, e mediante l'assicurazione da parte del Governo del prodotto lordo di lire venticinquemila al chilometro per il tronco Cairo-Acqui;

Ritenuta la successiva convenzione 17 settembre 1865, approvata con decreto reale 18 stesso mese (numero 2513) colla quale in esecuzione dell'articolo 7 della legge 14 maggio 1865 (numero 2279) il Governo ha garantito alla società concessionaria di detta strada il sei per cento annuo sopra il capitale di 54 milioni di lire, stimato necessario allo eseguitamento dei lavori, e così l'annuo prodotto netto di lire tre milioni dugento quarantamila in corrispettivo della rinuncia ivi pattuita al residuo premio di otto milioni di lire che restavano a conseguirsi sul premio di dieci milioni concesse dallo Stato, ed alla garanzia di 25,000 lire al chilometro del ramo Cairo-Acqui, come anche in corrispettivo degli obblighi assunti dalla società nella stessa convenzione;

Ritenuta ancora l'ultima convenzione 5 dicembre 1866, approvata con regio decreto 11 febbraio 1867, numero 3613, in seguito all'adesione prestatavi dall'assemblea generale degli azionisti della ferrovia anzidetta in data 14 gennaio 1867, colla quale convenzione la mentovata società non essendo più in grado per molte circostanze di far fronte ai propri impegni, trasferì la sua concessione ed i relativi suoi diritti nella impresa costruttrice I. Guastalla e C. alle condizioni e cogli obblighi ivi indicati, tra i quali è specialmente da notarsi quelle di soddisfare ai diversi debiti della società tassativamente descritti, ed ascendenti a lire quattro milioni quattrocento ventotto mila trecento novantotto e centesimi quarantatré (comprese lire due milioni novecento cinquantaseimila trecento novantaquattro dovute alla stessa impresa

Guastalla) oltre il servizio dal primo gennaio 1867, e l'ammortamento di 17,660 obbligazioni di lire 500, valore nominale fruttante il tre per cento all'anno, già emesse dalla società, e quello eziandio di mettere a disposizione della cedente società oltre 5750 obbligazioni simili, mentre il Governo, riconosciuta ed accettata la ditta I. Guastalla e C. siccome surrogata alla suddetta società concessionaria, si obbligò di anticipare alla nuova compagnia, che dovea crearsi dalla stessa ditta Guastalla, sei milioni di lire da imputarsi sui prodotti netti della strada, e sulla garanzia del sei per cento sul capitale di lire 54 milioni sopra menzionati;

Ritenuto che in detta ultima convenzione furono dichiarate spettanti intieramente ed esclusivamente alla ditta I. Guastalla e C. le nominali lire dugentomila, tuttora depositate in rendita del debito pubblico nelle casse dello Stato a guarentigia degli obblighi assunti verso il Governo dalla società concessionaria della ferrovia di Savona e furono anche ceduti alla stessa ditta tutti indistintamente i diritti di detta società sopra i terreni espropriati ed acquistati in altro modo per la formazione della strada e delle sue dipendenze e sopra i lavori già eseguiti, locchè tutto, giusta i deconti presentati dalla società, ascendeva già a tutto aprile 1866 a lire 14,774,469 28, ed il residuo dei sussidi ancora dovuti dai comuni ed altri corpi morali, che al 1° maggio 1866 ascendeva a lire 1,507,797 50;

Considerato che mentre la nuova società indicata nell'anzidetta convenzione 5 dicembre 1866 non poté essere costituita nel tempo prefisso, tanto il comitato di stralcio della società precedente, valendosi dei poteri a lui concessi dalla medesima, quanto il Governo riconobbero di dovere mantenere e mantennero sempre aperte nel comune interesse le relative pratiche e trattative;

Considerata infine la necessità rappresentata dalla ditta I. Guastalla e Compagnia, di non più differire una conclusione, essendo ormai divenuto impossibile di mantenere lo stato attuale d'incertezza sulle sorti di quella strada, e quindi di tutta urgenza condurre a fine le trattative e pratiche anzidette;

Quindi colla presente scrittura in doppio originale tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, contraenti in nome dello Stato, e la ditta I. Guastalla e Compagnia, rappresentata dal cavaliere Isdraele Guastalla di Modena, si è convenuto e stipulato quanto segue:

## Art. 1.

La convenzione 5 dicembre 1866, approvata con regio decreto 11 febbraio 1867, n° 3613, sarà eseguita e sortirà il suo pieno effetto colle modificazioni di cui nei patti infra tenorizzati.

## Art. 2.

L'impresa I. Guastalla e Compagnia, investita per parte della società della strada ferrata di Savona, in virtù della citata convenzione 5 dicembre 1866, di tutti i diritti e ragioni in favore della predetta società concessionaria derivanti dalle convenzioni 14 novembre 1861 e 12 settembre 1865, e da ogni altro atto relativo, dichiara di rinunziare, come rinunzia, a favore del Governo ad ogni diritto in essa pervenuto a termini di detta convenzione 5 dicembre 1866, e conseguentemente anche ad ogni effetto della garanzia promessa coll'articolo 4 della seconda delle convenzioni suddette, e così alle lire 3,240,000 di annuo prodotto netto, nonchè al residuo del premio votato dai comuni o corpi morali.

## Art. 3.

Tutti i terreni espropriati ed acquistati in altro modo per la formazione di detta strada e delle sue dipendenze e tutte le opere eseguite, nonchè quelle che dovranno ancora eseguirsi, tanto per esaurire le anticipazioni decretate, quanto in dipendenza della presente convenzione, sono, come si dichiarano, passate col loro annessi e connessi in piena e libera proprietà dello Stato, risolto a di lui favore qualsiasi diritto dipendente dalla intervenuta concessione e convenzioni relative.

## Art. 4.

Il rimborso al Governo di quella parte di premio stato votato dai comuni ed altri corpi morali a favore della strada ferrata di Savona, che fu anticipato nella forma portata dai regi decreti 21 agosto 1866, n° 3120, 17 novembre 1867, n° 4053, e 27 settembre 1868, n° 4627, sarà eseguita in 4 anni, 1869, 1870, 1871 e 1872, determinati come nell'articolo 6, per lo esperimento ed ultimazione dei lavori nelle quote rispettivamente dovute, che saranno accertate nei termini di diritto e riconosciute dai singoli corpi morali e comuni prima che il Governo dia la sua definitiva sanzione alla presente convenzione.

## Art. 5.

L'impresa Guastalla dal canto suo si obbliga di ultimare tutte le opere che all'epoca infra fissata del 1° gennaio 1869 si dovranno ancora eseguire per compiere la strada ferrata Savona-Torino, a partire dalla

principale stazione di Savona, sino a quella di Bra, nonchè la diramazione da Cairo ad Acqui, secondo i progetti approvati o da approvarsi definitivamente dal Ministero dei lavori pubblici.

Si dichiara che il detto obbligo dell'impresa I. Guastalla e Compagnia comprende tutti i lavori e le provviste di materiale fisso e tutte le spese decritte nel quaderno d'oneri del 21 luglio 1861, n° 150, escluso il materiale mobile ed ogni altro oggetto indicato nel paragrafo 5 del quaderno suddetto, limitando però in quanto alla stazione di Savona gli obblighi dell'impresa suddetta a fare i binari di servizio ed i fabbricati per le rimesse delle locomotive e delle vetture nella stazione sulla ferrovia ligure, il tutto in quanto sia indispensabile per l'esercizio della linea tra Savona e Torino e della diramazione tra Cairo ed Acqui.

Tutte le opere e provviste saranno eseguite in piena conformità delle norme prescritte dal quaderno suddetto, e saranno condotte in modo che i diversi tronchi, nei quali la ferrovia s'intende divisa, possano essere come infra ultimati ed aperti all'esercizio fra anni quattro a partire dal 1° gennaio 1869.

#### Art. 6.

Le opere a compiersi sono distinte nei tronchi e saranno regolate nei tempi seguenti:

- a) A tutto il 31 dicembre 1870 la prima parte della linea principale da Savona a Cairo;
- b) A tutto il 31 dicembre 1871 il ramo da Cairo ad Acqui;
- c) A tutto il 31 dicembre 1872 la parte rimanente della linea principale fra Cairo e Bra.

I termini suddetti sono di rigore salvo, unicamente i casi di forza maggiore debitamente constatati.

Durante il tempo stabilito per il compimento dei suddetti tronchi il Governo sarà in facoltà di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione entro un congruo termine del tronco da Bra a Carmagnola al prezzo di lire italiane un milione e seicentomila.

#### Art. 7.

I tronchi suddetti saranno a misura della loro ultimazione consegnati all'amministrazione dello Stato, nel di cui libero possesso e godimento rimane espressamente convenuto debba passare l'intera linea, con ciò che siano osservate le condizioni infra espresse.

#### Art. 8.

In corresponsivo della cessione e degli obblighi di cui sopra, il Governo pagherà nei modi di cui infra la somma di 30 milioni di lire, di cui per la concorrente di sei milioni in compenso e cogli accolti determinati

agli articoli 9 e 10, e per 24 milioni in compenso dei lavori da eseguirsi come all'articolo 5.

Art. 9.

La somma suddetta di sei milioni si suddivide nel seguente modo:

Tre milioni saranno ritenuti dal Governo come somma calcolata in massa e senza detrazione o bonificazione per risultati diversi che potranno averosi dalla liquidazione delle partite descritte alle lettere *a, b, c, d, e, f, g*, mediante la qual somma il Governo si accolla direttamente ed accetta rispettivamente il pagamento ed il compenso di dette partite coi loro rispettivi accessori, cioè:

a) Di lire ottocentomila a pareggio dell'anticipazione fatta come all'articolo 13 della convenzione 5 dicembre 1866;

b) Di lire settecento novantaquattro mila settecento interessi di sei semestri 1866, 1867 e 1868, dovuti sulle 17,660 obbligazioni emesse;

c) Di lire un milione dovuto alla società del credito mobiliare italiano;

d) Di lire cinquantamila cento trentatrè per rimborso spese di controllo a tutto il 1868;

e) Di lire cinquecento per sorveglianza del commissario amministrativo;

f) Di lire trentamila importo tasse sulla ricchezza mobile, a carico del deficit della società concessionaria;

g) Di lire dodici mila trecento cinquanta per esonero dal prestito nazionale.

Art. 10.

Gli altri tre milioni a saldo dei sei di cui nell'articolo 8 saranno applicati per l'estinzione:

a) Delle lire 2,956,394 48 residuo credito della ditta Guastalla verso la società per costruzioni, liquidato come alla lettera *A* dell'articolo 3 della convenzione 5 dicembre 1866;

b) Delle lire 20 mila debito della società verso l'ingegnere cavaliere Amedeo Peyron, come alla lettera *C* del suddetto articolo 3;

c) Delle lire 3000 residuo fatto come alla lettera *d*, articolo suddetto;

d) Delle lire 20,000 a saldo stipendi arretrati degli impiegati della antica compagnia concessionaria.

La somma predetta di tre milioni di cui nel presente articolo sarà pagata all'impresa Guastalla come infra nell'anno 1874 senza alcun diritto ad interessi, con obbligo di soddisfare, d'accordo col comitato di stralcio, le dette tre ultime partite rilevanti a lire 43,000.



## Art. 11.

La somma di 24 milioni, impôrto a prezzo fatto ed invariabile dei lavori ad eseguirsi, verrà pagata all'impresa Guastalla a rate mensuali a misura dello avanzamento dei lavori debitamente constatato come infra nei termini seguenti:

Nell'anno 1869 . . . . .	L.	2,000,000
» 1870 . . . . .	»	5,000,000
» 1871 . . . . .	»	7,000,000
» 1872 . . . . .	»	7,000,000
» 1873 . . . . .	»	3,000,000
Totale . . . . .		L. 24,000,000
Nell'anno 1874 pagamento come allo articolo precedente . . . . .	»	3,000,000
Complessivo L.		<u>27,000,000</u>

## Art. 12.

Il Governo come proprietario della strada rimane in obbligo, come si assume, di servire gli interessi e provvedere all'ammortamento a far tempo dal 1° gennaio 1869:

a) Del numero 17,660 obbligazioni emesse (Allegato 1);

b) Di altre 5750 obbligazioni che saranno nel 1869 consegnate al Comitato di stralcio per gli effetti dell'articolo 5 della convenzione 5 dicembre 1866, mediante l'osservanza e le cautele prescritte dagli articoli 360 e 361 della legge vigente sui lavori pubblici 20 marzo 1865, per chiunque potesse avere delle ragioni verso la disciolta società concessionaria.

## Art. 13.

I pagamenti a carico del Governo non potranno eccedere le somme come sopra fissate per ciascun anno.

L'impresa non avrà diritto di richiederne il pagamento, salvo in quanto risulti avere eseguito tanti lavori per somme corrispondenti. Essa però sarà libera di procedere nei vari tronchi come crederà, purché dia ultimati nei termini fissati all'articolo 6 i vari tronchi ivi indicati.

I lavori che si eseguiranno nel corso del 1872 ove eccedino la quota mensile di lire 583,233 33, rispondente al dodicesimo delle lire 7 milioni assegnati per detto anno, saranno sino alla concorrenza della quota mensile di lire 250,000, corrispondente ai 3 milioni assegnati nel 1873, accreditati all'impresa, e per il relativo ammontare delle corrispondenti rate mensili del 1873 il Governo rilascerà alla impresa Guastalla dei buoni del Tesoro a dodici mesi collo interesse però a carico della impresa stessa.

I tre milioni assegnati al 1874 saranno nel gennaio di detto anno pagati parimente con buoni del Tesoro a dodici mesi, restando pure a carico dell'impresa Guastalla i relativi interessi, previa la finale collaudazione dei lavori e l'esaurimento delle prescrizioni degli articoli 360 e 361 della già citata legge sui lavori pubblici che dovranno compiersi prima del gennaio 1874.

Art. 14.

Per regolare i pagamenti mensili durante l'esecuzione dei lavori l'impresa Guastalla presenterà all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una estimazione delle opere da farsi in ciascuno dei tronchi indicati all'articolo 6 in modo che si trovi per ciascuno assegnata una quota proporzionale dei 24 milioni.

Art. 15.

La responsabilità per la buona condotta, riuscita e conservazione dei lavori e dei materiali di ogni genere somministrati rimane accollata esclusivamente alla ditta I. Guastalla e Compagnia fino alla definitiva collaudazione ed accettazione di tutti i tronchi, eccettuati i casi di forza maggiore; dichiarandosi però espressamente, che per quanto riflette la suaccennata responsabilità non saranno fra i detti casi di forza maggiore compresi i danni derivanti da piene anche straordinarie di fiumi e torrenti.

La sorveglianza esercitata sui lavori dagli impiegati del Governo non iscemerà in nulla la responsabilità della ditta I. Guastalla e Compagnia, come non potrà un tale fatto invocarsi per scusare un vizio di costruzione od una imperfezione, qualunque ne sia il genere, che si venisse a scoprire nei lavori.

Le spese di detta sorveglianza saranno a carico del Governo.

Art. 16.

Le opere che fossero per soffrire danni od avarie per qualsiasi causa e nelle quali si scoprissero difetti tali da renderle inaccettabili verranno escluse e dedotte dalle situazioni e dai certificati mensili di pagamento e la ditta predetta avrà l'obbligo di provvedere a totali sue spese al rifacimento d'ogni opera male riuscita o male eseguita.

Art. 17.

A guarentigia degli obblighi che assume la ditta I. Guastalla e Compagnia in forza della presente convenzione, oltre il suo credito di lire 2,956,394.48 di cui alla lettera A dell'articolo 10, lascerà depositate nelle casse dello Stato in rendita pubblica le lire 200,000, residuo del deposito fatto da essa per la società con-

cessionaria della ferrovia di Savona e che coll'articolo 6 della citata convenzione 5 dicembre 1866 fu riconosciuta siccome appartenente intieramente ed esclusivamente alla stessa ditta.

Art. 18.

In caso d'inadempimento da parte della ditta predetta ai patti stipulati colla presente convenzione, perderà a beneficio dello Stato le lire 200,000 di cauzione accennate nell'articolo precedente, salvo il caso di forza maggiore legalmente constatato ed indipendente dal fatto proprio.

Nel caso di ritardo nel compimento dei diversi tronchi, di cui all'articolo 6, incorrerà in una multa a favore del Governo in ragione di lire duemila al giorno per ogni tronco in ritardo, e qualora il ritardo fosse maggiore di tre mesi, escluso sempre il caso di forza maggiore, decaderà, senza bisogno di costituzione in mora e mediante semplicemente un decreto del ministro dei lavori pubblici, da ogni diritto alla prosecuzione dei lavori, dei quali colla presente convenzione si è assunto lo esequimento; ed il Governo sarà libero di farli continuare in quel modo che ravviserà più opportuno a maggiori spese della ditta predetta.

Le multe per i semplici ritardi saranno prelevate sulla cauzione e sul credito della ditta I. Guastalla e Compagnia, di cui nello articolo 17.

Art. 19.

L'impresa I. Guastalla e Compagnia dovrà eleggere un domicilio legale in Firenze e farsi in oltre legittimamente rappresentare sui cantieri da persona idonea, alla quale si possa dagli ingegneri del Governo fare le comunicazioni necessarie nello interesse del buon andamento dei lavori.

Per il fatto di tali suoi rappresentanti e di ogni suo dipendente è sempre responsabile la ditta appaltatrice verso l'amministrazione e verso i terzi.

Art. 20.

Restano fermi e si applicheranno alla ditta I. Guastalla e Compagnia favori accordati alla società concessionaria della ferrovia di Savona cogli articoli 83 (lettera a), 84, 90 e 91 del quaderno d'onori annesso alla legge 21 luglio 1861, numero 150, in quanto possono riferirsi alla esecuzione della presente convenzione.

Art. 21.

La ditta I. Guastalla e Compagnia si obbliga di presentare entro un mese da questa data una formale dichiarazione del comitato di stralcio della società di Savona che esso aderisce alla presente convenzione.

## Art. 22.

Dopo che la ditta J. Guastalla e Compagnia avrà adempiuto all'articolo precedente, la presente sarà sottoposta all'approvazione per legge senza la quale sarà come non avvenuta.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

*Il Ministro dei lavori pubblici.*

Firmato: L. PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: CAMBRAY-DIGNY.

*Per la ditta J. Guastalla e Compagnia*

Firmati: J. GUASTALLA di MODENA.

*Il direttore*

*capo di divisione al Ministero dei lavori pubblici*

Firmato: MARSÌ.

## Allegato alla Convenzione.

*Elenco autentico delle diciassettemila seicento sessanta obbligazioni emesse dalla Compagnia ferroviaria Torino-Savona-Acqui, dall'origine sino al giorno d'oggi, 10 gennaio 1869.*

Numeri	Quantitativo	Numeri	Quantitativo
130 a 140 . . . . .	11		<i>Riporto . . .</i> 10,166
10,001 a 10,646 . . . . .	646	20,816 a 20,959 . . . . .	144
10,648 a 10,650 . . . . .	3	20,961 a 21,546 . . . . .	586
10,652 . . . . .	1	21,667 a 21,698 . . . . .	32
10,657 a 10,665 . . . . .	9	21,701 a 22,308 . . . . .	608
10,764 a 10,850 . . . . .	87	22,319 a 22,455 . . . . .	137
10,855 a 11,027 . . . . .	173	22,458 a 22,616 . . . . .	159
11,040 a 11,055 . . . . .	16	22,618 a 23,551 . . . . .	934
11,057 a 11,489 . . . . .	433	23,556 a 23,749 . . . . .	194
11,501 a 11,548 . . . . .	48	23,752 . . . . .	1
11,550 a 11,574 . . . . .	25	23,756 a 23,798 . . . . .	43
11,579 a 14,008 . . . . .	2,430	23,896 a 23,444 . . . . .	549
14,010 a 15,666 . . . . .	1,657	24,446 a 24,871 . . . . .	426
15,669 a 15,962 . . . . .	294	24,873 a 25,570 . . . . .	698
15,973 a 16,340 . . . . .	368	25,574 a 25,576 . . . . .	3
16,555 a 16,853 . . . . .	299	25,580 a 25,670 . . . . .	91
16,864 a 16,869 . . . . .	6	25,675 a 25,716 . . . . .	42
16,902 a 16,954 . . . . .	53	25,719 a 26,471 . . . . .	753
16,995 a 17,250 . . . . .	256	31,001 a 31,140 . . . . .	140
17,256 a 17,281 . . . . .	26	31,472 a 31,618 . . . . .	147
17,302 a 17,500 . . . . .	199	31,719 . . . . .	1
17,503 a 17,802 . . . . .	300	31,919 a 31,979 . . . . .	61
17,820 a 17,917 . . . . .	98	31,984 a 32,000 . . . . .	17
17,920 a 18,181 . . . . .	262	69,501 a 69,903 . . . . .	403
18,184 a 19,330 . . . . .	1,147	70,501 a 71,145 . . . . .	645
19,351 a 19,406 . . . . .	56	71,148 a 71,151 . . . . .	4
19,408 a 19,486 . . . . .	79	71,154 a 71,207 . . . . .	54
19,511 a 19,977 . . . . .	467	71,258 a 71,277 . . . . .	20
19,980 . . . . .	1	71,280 a 71,281 . . . . .	2
19,983 . . . . .	1	71,501 a 72,000 . . . . .	500
20,078 a 20,359 . . . . .	282	73,501 a 73,600 . . . . .	100
20,377 a 20,809 . . . . .	433		
<i>A riportare . . .</i>	10,166		<b>Totale generale . . .</b> 17,660

La presente lista è dichiarata esatta nei numeri e quantitativo delle diciassettemila seicento sessanta obbligazioni.

Torino, 10 gennaio 1869.

Per il Comitato di stralcio della Società ferroviaria Torino-Savona-Acqui

*Il presidente*

Firmato: G. F. GALVAGNO

*Il segretario*

Firmato: PIERRE VAN LOO.

Per unirla alla convenzione 19 settembre 1868 si rimette al Ministero dei lavori pubblici.

Torino, 14 detto.

Per l'Impresa

Firmato: J. GUASTALLA.

## Allegato 7.

Convenzione per la costruzione della galleria detta di Stallati lungo la linea ferroviaria del litorale ionio tra i chilometri 50 e 53 del tronco dal torrente Assi alla fumarella di Catanzaro.

L'anno 1868 addì 2 del mese di novembre in Firenze:

Vista la legge 31 agosto 1868, n° 4587, colla quale è stabilito doverci, a cura del Governo, preparare i progetti per lo esequimento dei lavori di parecchi tratti delle ferrovie calabro-sicule e segnatamente quelli della galleria di Stallati;

Ritenuto che la galleria suddetta, avente la lunghezza di circa mille settecento metri, richiede, per la difficoltà di luogo, molto tempo per la sua esecuzione, e che ogni ritardo nell'incominciamento dei lavori per la medesima, riesce a danno del regolare e sollecito compimento della linea ferroviaria del litorale ionio da Reggio a Taranto;

Ritenuta l'urgenza di fare sollecitamente preparativi efficaci per aver modo di sviluppare con tutta l'attività necessaria i lavori occorrenti, tostochè dal Parlamento venga approvato l'eseguimento dei lavori medesimi;

Fra il ministro dell'interno reggente il Ministero dei lavori pubblici contraente in nome dello Stato, ed il signor Achille Fazzari, si è convenuto e stipulato quanto segue:

## Art. 1.

Il signor Fazzari Achille si obbliga a costruire, in conformità e nei termini del capitolato speciale annesso alla presente convenzione, la galleria di Stallati lungo la linea ferroviaria del litorale ionio tra i chilometri 50 e 53 del tronco dal torrente Assi alla fumarella di Catanzaro, secondo il progetto approvato con decreto ministeriale del 6 settembre 1865.

## Art. 2.

La presente convenzione non avrà effetto se non dopo l'approvazione del Parlamento, ed intanto il signor Fazzari si obbliga di fare tutti i preparativi e tutti i lavori di esperimento e di esplorazione che occorreranno per potere sviluppare colla sicurezza e colla attività necessaria il lavoro appena ne riceval'ordine dal Governo.

## Art. 3.

Qualora poi la convenzione non fosse dal Parlamento approvata, s'intenderà la medesima come non

avvenuta, ed il signor Fazzari dovrà immediatamente, e senza alcuna eccezione, cedere al Governo tutte le opere preparatorie, mediante il pagamento del prezzo dei lavori, dei materiali e dei mezzi d'opera eseguiti o provvisti, in quanto siano utili, riservato al Governo il diritto d'intervenire o di approvare preventivamente ogni disposizione che l'impresa sarà per fare, nonchè quello di sorvegliare e di riconoscere la bontà di ogni lavoro e provviste fatte.

Art. 4.

Per quanto riguarda alle opere si troveranno eseguite al giorno della risoluzione del contratto, saranno alle medesime applicati i prezzi di cui nell'elenco allegato al capitolato annesso alla presente, e, per quanto alle provviste e mezzi d'opera, il loro valore verrà determinato di accordo col Governo, ed in caso di dissenso verrà il medesimo stabilito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in conformità dell'ultimo alinea dell'articolo 16 del capitolato annesso alla presente.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale il giorno, mese ed anno di cui sopra.

*Il ministro dell'interno reggente il Ministero  
dei lavori pubblici*

Firmato: G. CANTELLI.

Firmato: ACHILLE FAZZARI, *intraprendente*.

*Il direttore capo di divisione*

Firmato: MARSI.

Capitolato per la costruzione della galleria di Stallati lungo il litorale Ionio in senso della convenzione in data d'oggi.

## CAPITOLO I.

### *Disposizioni preliminari e condizioni generali.*

#### Art. 1.

I lavori che si appaltano consistono nell'escavo e rivestimento della galleria di Stallati e nella costruzione delle sue teste d'accesso, compresi gli adiacenti tratti di strada colle relative opere d'arte, per quella sola estensione che può compiersi coll'impiego delle materie provenienti dagli estremi tronchi del sotterraneo, escluse le materie tutte che, per maggiore facilità ed economia di lavoro, possono essere estratte dai pozzi o dagli attacchi intermedi, le quali saranno gettate a mare.

La direzione tecnica governativa stabilirà i precisi limiti di detti tratti secondo le circostanze locali, quali limiti non potranno eccedere quelli del piano e profilo longitudinali, faciente parte integrante del presente capitolato.

#### Art. 2.

La galleria e gli adiacenti tronchi di strada saranno aperti nell'andamento e profilo di massima risultanti dai suddetti disegni planimetrici ed altimetrici, salvo quelle varianti che nel tracciamento definitivo fossero dall'ingegnere direttore in concorso coll'impresa suggerite, e che dal Ministero venissero approvate dopo riconosciutane l'opportunità tecnica e la convenienza economica.

#### Art. 3.

La forma della galleria, colle dimensioni normali risultanti dalle sezioni unite al piano e profilo di massima faciente parte del presente capitolato, non che la forma e le dimensioni pel corpo stradale e per le opere d'arte cadenti nei tratti di strada agli accessi in ogni condizione, sia di scavo che di rialzo, corrisponderanno ai disegni di dettaglio che saranno approvati dal Ministero, e dall'ingegnere direttore consegnati all'appaltatore.

Spetterà all'ingegnere direttore il prescrivere l'applicazione dei diversi moduli ai vari tratti di via, come meglio giudicherà consentaneo alla natura dei terreni incontrati, e così pure stabilirà egli le dimensioni, le qualità e le forme da assegnarsi ai rivestimenti nei vari tronchi di galleria aumentando lo spessore normale



delle murature o diminuendolo od ancor sopprimendo il rivestimento in tutto il contorno del cavo od in parte di esso.

Di tutto ciò solo giudice inappellabile sarà la direzione sullodata, e l'intraprendente dovrà interamente prestarsi agli ordini che riceverà in proposito senza poter presentare eccezioni o pretese di sorta alcuna, rimanendogli la sola responsabilità dell'esatta e perfetta esecuzione.

#### Art. 4.

Le superficie degli scavi in galleria compresa l'area da occuparsi dai rivestimenti, se prescritti, saranno geometricamente misurate in corrispondenza delle sezioni normali stabilite dall'ingegnere direttore per ciascun tratto.

In quanto allo scavo in piccola sezione, od avanzata, sarà questo calcolato sopra una superficie costante di sette metri quadrati qualunque siano le dimensioni che il medesimo può avere in fatto ricevute.

#### Art. 5.

Non sarà computato all'intraprendente lo scavo dell'apertura dei pozzi, cunicoli e finestroni a mare, per gli attacchi intermedi lasciando in sua facoltà d'aprire, nelle debite forme e condizioni quanti vorrà, onde procurarsi tutte le opportune facilitazioni al compimento dell'opera nei termini stabiliti, dovendosi un tal lavoro considerare come mezzo d'eseguimento nell'interesse esclusivo dell'impresa e perciò ritenersi incluso nel prezzo attribuito agli scavi in galleria.

#### Art. 6.

I lavori saranno eseguiti a misura e valutati ai prezzi dello annesso elenco (lettera A) nei quali prezzi s'intende compreso ogni compenso per maggiori tagli, puntellamenti, esaurimenti d'acqua, sgombrò di frane, estrazione delle materie e trasporti a qualunque distanza per la formazione del rilevato stradale indennità per il deposito delle materie di rifiuto, ecc.

#### Art. 7.

Vuolsi espressamente dichiarato che i prezzi d'elenco al numero 4, lettere a) e b) per lo scavo dell'avanzata e della galleria in grande sezione, non saranno applicati se non nei tratti in cui tutto il taglio del traforo debba cadere in roccia della maggiore durezza e della natura indicata nello elenco medesimo, dovendosi nei tratti ove s'incontrino rocce tenere calcari, arenarie o schistose, o rocce in decomposizione o marne o tuffi, ecc., o terreni di qualsiasi natura che riescano di escavazione relativamente facile e simile a quanto si è verificato nelle gallerie del tronco fra Lazzaro e Bian-

conovo, applicare all'intera sezione senza distinguere l'escavo del primo cunicolo di avanzamento, il prezzo di elenco numero 4, lettera (c) nel qual prezzo sono comprese tutte le spese di appuntellamenti, armature, sgombrò di frane, trasporti, ecc., ed ogni mezzo d'opera che possa essere necessario.

Art. 8.

Lo scavo di galleria fatto in più della sezione normale prescritta e della rientranza assegnata ai rivestimenti non sarà computato allo appaltatore, quantunque sia impossibile evitarlo per la natura della roccia e per le difficoltà del lavoro, dovendo ritenersi compensato e compreso nel prezzo di elenco stabilito per l'apertura e l'escavazione del traforo.

Si farà per altro eccezione per rilasci di roccia o frane di grande entità che, ad onta di tutte le precauzioni e diligenza di puntellamento, avvenissero per effetto di forza maggiore, dichiarandosi che non potranno dirsi tali se il vuoto da esse prodotto non sia per lo meno di metri cubi 25 in più del vacuo necessario alla galleria ed ai suoi rivestimenti.

In tal caso saranno computate allo intraprendente valutando però la materia staccatasi solo al terzo del prezzo portato in elenco per la roccia o terreno in cui la frana abbia avuto luogo, nel qual prezzo s'intenderanno comprese e compensate tutte le spese di puntellamento, sgombrò, trasporto delle materie, ecc., come pure i danni che avvenissero ai lavori già eseguiti od in corso di esecuzione.

Le frane che l'appaltatore avrebbe potuto evitare usando più robusti e meglio adatti puntellamenti non gli saranno computate, e resteranno a di lui carico le spese di puntellamento, di sgombrò e di trasporto delle materie franate.

Per quanto maggiore della prescritta sia per riescire nell'atto della escavazione la rientranza assegnata ai rivestimenti, questi dovranno essere costrutti sino contro la roccia; all'appaltatore però sarà valutato al prezzo di elenco dei rivestimenti il solo volume risultante dalla rientranza prescritta, ed il volume eccedente gli sarà computato come muratura di riempimento quantunque debba eseguirsi colle stesse norme della muratura di rivestimento propriamente detta.

I vuoti delle frane saranno empiti con muratura ordinaria o con muri a secco giusta le prescrizioni dell'ingegnere direttore.

Art. 9.

All'atto della stipulazione del contratto dovrà l'in-

traprendente depositare una cauzione di lire 9000 di rendita in cartelle del Debito pubblico al portatore da restituirsi dopo eseguita la finale collaudazione delle opere appaltate.

Art. 10.

È vietato all'appaltatore di cedere o di subappaltare tutto od in parte l'opera assunta senza l'approvazione dell'amministrazione sotto pena dell'immediata rescissione del contratto e di una multa corrispondente al ventesimo del prezzo del deliberamento.

È pure vietata qualunque cessione di credito o procura, le quali non saranno riconosciute, ed anzi l'ultima sarà considerata come subappalto a meno che non siano prima assentite dall'amministrazione appaltante.

I cottimi non saranno tollerati che dietro permessi speciali. Tali permessi non si accorderanno in alcun caso per le murature di rivestimento in galleria nè per quelle di fondazione.

Art. 11.

L'amministrazione è in diritto di rescindere il contratto quando l'appaltatore si renda colpevole di frode o di grave negligenza, o contravvenga agli obblighi ed alle condizioni stipulate.

In questi casi l'appaltatore avrà ragione soltanto al pagamento dei lavori eseguiti regolarmente e sarà passibile del danno che provenisse all'amministrazione dalla stipulazione di un nuovo contratto, o dalla esecuzione d'ufficio delle opere appaltate.

In qualunque tempo poi è facoltativo all'amministrazione di risolvere il contratto mediante il pagamento dei lavori eseguiti e del valore dei materiali utili esistenti in cantiere, oltre al 10 per cento dell'importare delle opere non eseguite.

Art. 12.

Sarà obbligo dell'imprenditore di dar principio ai lavori tosto che ne avrà ricevuto l'ordine per iscritto dalla direzione dei lavori medesimi e dovrà proseguirli colla dovuta attività e regolarità a fine di darli completamente ultimati nel termine di anni tre, il qual termine decorrerà dalla data dell'ordine per iscritto di cominciare i lavori.

Per tutti gli effetti previsti dal contratto si dichiara che la collaudazione finale dei lavori avrà luogo dopo due mesi, a partire dalla data della ultimazione dei medesimi regolarmente accertata mediante apposito certificato dell'ingegnere direttore.

Art. 13.

Nei casi in cui per negligenza dell'appaltatore il

progresso del lavoro non fosse tale, a giudizio dell'ingegnere direttore, da assicurarne il compimento nel tempo prefisso dal contratto, l'amministrazione dopo una formale ingiunzione data senza effetto sarà in diritto di fare eseguire d'ufficio tutte le opere o parte soltanto delle medesime, in economia o per cottimo a maggiori spese dell'imprenditore o sua sicurezza.

Art. 14.

L'appaltatore dovrà porre in opera ogni cura e cautela per tutelare la sicurezza del personale e degli operai da esso impiegati esercitando a tal uopo una sorveglianza attiva e continua, ed uniformandosi a quanto per lo stesso oggetto gli potrà essere prescritto dalla direzione dei lavori.

Esso sarà responsabile di tutte le male avventure e disgrazie che potranno colpire gli operai, semprechè le stesse siano imputabili a colpa o negligenza sua, o dei suoi agenti e dovrà, a seconda dei casi, corrispondere indennità, sussidi ed anche pensioni a chi di ragione, senz'essere perciò esonerato dalla responsabilità che incorre in faccia alle leggi in vigore.

Art. 15.

In caso di conflitti fra la direzione dei lavori e l'impresa circa il materiale eseguimento dei lavori od alla interpretazione delle relative condizioni contrattuali, l'impresa non potrà, sotto qualsiasi pretesto, sottrarsi all'obbligo di osservare, nell'eseguimento dei lavori formanti oggetto di controversie, tutte le disposizioni e tutti gli ordini che nell'interesse delle opere saranno dati dalla direzione tecnica, salvo il diritto all'impresa di fare le riserve e le proteste che crederà opportune a tutela dei propri interessi.

Art. 16.

Saranno in corso d'opera fatti all'impresario pagamenti in acconto per rate mensili, ed a tal uopo verranno dalla direzione tecnica, a misura dell'avanzamento dei lavori, rilasciati all'impresa dei certificati, nei quali saranno esposti i lavori fatti, e relativo importare, calcolato sui prezzi d'elenco, sotto deduzione di una ritenuta del 10 per cento e sui quali dall'amministrazione saranno spediti i relativi mandati di pagamento non più tardi della scadenza del mese successivo.

La detta ritenuta del 10 per cento da conservarsi nelle casse dell'amministrazione in guarentigia dell'esatto adempimento per parte dell'impresario di tutti gli obblighi contrattuali non gli sarà pagata se non dopo seguita la finale collaudazione dei lavori ed approvato dall'autorità superior: il relativo verbale.

Al Consiglio superiore dei lavori pubblici sarà deferita la risoluzione di tutte le differenze che potranno insorgere sulla liquidazione finale dell'ammontare dei lavori e sulle conclusioni e sulle proposte del collaudatore.

Art. 17.

Gli assistenti, gli operai ed in generale gli agenti tutti dell'impresa dovranno riunire le qualità necessarie pel lodevole disimpegno delle funzioni loro assegnate. Essi dovranno rigorosamente ottemperare agli ordini degli agenti della direzione tecnica per tutto ciò che riguarda l'esecuzione dei lavori, e l'appaltatore, dietro domanda dell'ingegnere direttore, sarà tenuto a rimandare dai lavori quelli dei predetti che, per insubordinazione o per qualsiasi altra ragione, dessero motivo di lagnanze.

Art. 18.

Tutti gli strumenti, utensili, ponti di servizio, armature di volte, sbadacchi e puntellamenti di scavi, strade di servizio, macchine idrauliche per l'estrazione dell'acqua, macchine per l'estrazione e trasporto delle materie, verricelli, burbere, argani, maneggi, motori animali ed idraulici, macchine a vapore, cordami in canape e ferro e spese d'esercizio d'ogni qualsiasi macchina, ecc., ed in generale qualunque materiale necessario nel più ampio senso all'intero e perfetto esequimento d'ogni lavoro, sono a carico dell'appaltatore, e s'intendono compresi e compensati nel prezzo portato in elenco pei vari lavori a cui devono servire.

Art. 19.

Nell'esecuzione d'ogni lavoro l'appaltatore dovrà usare tutte le cautele e seguire tutte le migliori regole dell'arte dirette ad ottenere la maggiore sicurezza, regolarità e solidità possibile.

Egli dovrà rigorosamente uniformarsi, nonchè alle particolari condizioni contenute nel presente capitolato, a tutte le misure e disposizioni che saranno prescritte dalla direzione dei lavori. Quest'ultima avrà in ogni caso la facoltà di far demolire e poi ricostruire a maggiori spese dell'appaltatore tutte quelle opere che non soddisfacessero alle condizioni anzidette. La circostanza che i lavori, pei quali venisse ordinata l'applicazione di una tale misura fossero stati eseguiti sotto la sorveglianza di alcuno degli agenti subalterni della direzione, non costituirà valida ragione per esimersi l'appaltatore dall'obbligo di rifarli tuttavolta ciò gli venga ordinato. Qualora poi un qualche lavoro o provvista non corrispondesse alle prescrizioni del capitolato, e fosse tale però, che, o per la fretta di por-

tare l'opera a compimento, o per altra ragione si fosse portati a tollerare che il lavoro non fosse interamente distrutto o la provvista rifiutata, l'appaltatore dovrà assoggettarsi a quella diminuzione sul prezzo portato in elenco per il lavoro o provvista che dall'ingegnere direttore verrà riputata opportuna.

Art. 20.

Nessun materiale potrà essere impiegato se non sia stato preventivamente visitato ed accettato dalla direzione dei lavori, sotto pena del rifiuto del materiale in opera, e della demolizione dei lavori collo stesso eseguito, quando non soddisfi alle condizioni volute.

I materiali rifiutati dovranno essere esportati dai cantieri nel termine di 24 ore, passato il quale, la direzione dei lavori sarà in facoltà di far eseguire il detto trasporto d'ufficio, ed a maggiori spese dell'appaltatore, senza che questo possa reclamare indennità di sorta per danni che gliene potrebbero derivare.

Art. 21.

La misura di tutte le opere, provviste e lavori, sarà fatta geometricamente nel più stretto senso della parola, e calcolata giusta il sistema decimale, a seconda delle unità sotto le quali trovansi registrati nell'elenco dei prezzi annesso al presente capitolato. In detta valutazione saranno dedotti i vani di qualsiasi natura, tenendo conto, per ogni categoria di lavoro, della sola quantità realmente eseguita.

Qualora nella misura delle opere e dei materiali si trovassero dimensioni diverse da quelle prescritte, e la direzione dei lavori, invece di ordinare la riforma e la riduzione delle volute dimensioni, credesse di poter accettare tali opere quali esse si trovano, la detta misura si farà in base alle loro dimensioni reali, quando queste siano minori di quelle prescritte, ed in base alle dimensioni prescritte, quando le dimensioni reali siano eccedenti.

L'appaltatore sarà tenuto a richiedere egli stesso in tempo opportuno gli agenti della direzione, per procedere in contraddittorio dei medesimi a quelle misure di opere e somministrazioni che in progresso di lavoro non si potrebbero più accertare, dichiarandosi che, ove, per difetto di ricognizioni fatte a tempo debito, talune quantità non fossero esattamente accertate, l'appaltatore dovrà accettare la valutazione che ne verrà fatta dalla direzione dei lavori, e sottostare a tutte quelle spese e danni che, per una tardiva ricognizione, fossero per incontrarsi.

Art. 22.

Le misure progressive di tutte le opere e lavori ver-

ranno prese dagli assistenti della direzione tecnica, e del suo rappresentante accettato e riconosciuto.

Esse verranno immediatamente riportate sul libretto da tasca o campagnuolo, corredato di tutte le osservazioni, documenti e disegni che potranno servire a dilucidazione delle stesse, e volta per volta dovranno firmarsi dall'impresario o suo delegato, e portare la data della misura. L'appaltatore non potrà mai rifiutarsi a firmarle, e quando il facesse, se ne farà constare da due testimoni, e le misure prese e scritte s'intenderanno costituire i soli ed incontestabili elementi per la compilazione della definitiva contabilità.

Le misure prese sul libretto, unitamente a tutti gli altri elementi, per stabilire l'aver dell'appaltatore, saranno riportate in appositi registri tenuti all'ufficio della direzione locale.

L'appaltatore sarà tenuto a sottoscriverle, ed avrà per contro il diritto d'iscrivere sul registro suddetto ad ogni misurazione, tutte le riserve e reclami che crederà poter fare, tanto sul modo usato nella valutazione delle opere, quanto sulle differenze insorte relativamente al contratto, non che tutte quelle osservazioni e proteste che meglio potranno tutelare i suoi interessi, dichiarandosi che in fin d'impresa non sarà tenuto verun conto delle domande di pagamento di alcun lavoro od oggetto qualsiasi, nè dei reclami o pretese d'indennità e compensi che egli potrà produrre, se già non risultino per coincidenza di tempo e di lavoro nei registri suaccennati.

L'appaltatore non potrà in corso di lavoro far valere le proprie ragioni altrimenti che nel modo suaccennato, nè per qualunque differenza fosse per insorgere potrà mai sospendere o ritardare il progresso continuo e regolare del lavoro, o servirsene di pretesto a giustificare il benchè minimo ritardo frapposto all'ultimazione dei lavori medesimi.

#### Art. 23.

Il contratto stipulato in base del presente capitolato non s'intende obbligatorio per l'amministrazione finchè non ne sia intervenuta approvazione dell'autorità competente, ma il deliberatario resta vincolato dal momento in cui ha sottoscritto l'atto di deliberazione.

#### Art. 24.

Oltre quelle del presente capitolato s'intendono applicabili allo appalto di che si tratta, tutte le disposizioni delle leggi e dei regolamenti in vigore concernenti i contratti stipulati nello interesse dello Stato, e specialmente le prescrizioni del titolo VI della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, salvo in quanto

non sia diversamente disposto nel presente capitolato.

**Art. 25.**

Partecipato allo appaltatore l'approvazione del contratto dovrà il medesimo tosto mettere a disposizione della direzione dei lavori il personale tecnico che dal medesimo dipende con quel numero di canneggiatori ed altri lavoranti muniti degli occorrenti utensili di cui abbisogni per stabilire il tracciato definitivo del sotterraneo e delle strade di accesso e quindi fare i rilevamenti necessari per la redazione del progetto regolare che dovrà servire di norma invariabile nello esequimento.

In conformità di tale progetto sarà sul terreno eseguito prima di tutto il tracciamento regolare dei lavori col mezzo d'aste verticali di convenienti dimensioni stabilmente impiantate in zoccoli di buona muratura con pilastrini di muro, con incisioni nella roccia o con qualsiasi altro mezzo equivalente, nel modo che sarà prescelto dalla direzione dei lavori.

L'impresario è dichiarato responsabile della regolarità del tracciamento e della esattezza di esequimento dei lavori in conformità del progetto approvato.

**Art. 26.**

Tutte indistintamente le spese di tracciamento, tanto fondamentale che particolareggiato, in materie e mano d'opera, conservazione, ristabilimento e rimozione dei segnali, collocamento in opera dei segnali sussidiari, comprese le spese di atterramento di piante, di frutti pendenti danneggiati nelle operazioni di tracciamento sono a carico dell'impresario, esclusa qualsiasi retribuzione ai funzionari del Governo, e s'intendono compensate nel prezzo assegnato ai lavori a cui servono.

**Art. 27.**

L'impresario dovrà designare un di lui rappresentante per ricevere le notificazioni e le intimazioni che occorresse d'indirizzare al medesimo.

La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del regno. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria della prefettura nella capitale del regno.



## CAPITOLO II.

*Modo di esecuzione.*

## Art. 28.

Gli scavi tanto per la parte a cielo aperto, quanto per quelli in sotterraneo ed i rialzi saranno eseguiti nelle precise forme e dimensioni risultanti dalle indicazioni combinate del piano, del profilo in lungo e delle sezioni trasversali che verranno per ogni tratto prescritte all'impresario dalla direzione dei lavori, usandosi d'ogni esattezza nello scavare i fossi, nell'appianare e sistemare le faccie delle scarpe del taglio, con quella inclinazione che richiede la natura delle terre.

## Art. 29.

Non si cominceranno i rialzi peggli accessi qualunque sia il modo di trasporto dei materiali provenienti dagli scavi in galleria senza prima preparare convenientemente il suolo che gli deve ricevere rompendone la crosta superiore ed estirpando le piante ed i cespiti e formando degli intagli nelle parti rocciose per impedire, se occorre, lo scivolamento delle terre di ripieno.

## Art. 30.

Qualunque sia il modo di trasporto e la natura dei materiali impiegati, i rilevati si porteranno ad una altezza un po' maggiore di quella indicata dai profili, giusto il caloso a cui possono le materie andar soggette, e si avrà cura di dare ai medesimi una larghezza maggiore di quella che dovranno avere a lavoro finito per poterne ritagliare le scarpe e profilare i lembi delle banchine dopo che le terre siensi sufficientemente assodate.

## Art. 31.

Gli scavi per gli accessi alle bocche della galleria, qualunque sia la materia in cui debbono praticarsi, oltre al dover essere fatti giusta le forme risultanti dalle sezioni unite al progetto, non s'intendono ultimati, se le materie non sono esportate dal cavo e se il piano su cui deve posare la massiciata non sia sgombro da tutte le punte di roccia sporgenti sul piano medesimo.

## Art. 32.

Per i muri e per le opere d'arte che possono occorrere, gli scavi di fondazione si spingeranno sino a quella profondità che dalla direzione dei lavori sarà ordinato all'appaltatore.

Nei terreni ordinari e nelle terre forti miste a grossi massi, la larghezza in fondo dei cavi di fondazione

non sarà mai maggiore di quella dei muri a costruirsi che di centimetri 50 (25 per parte) e l'inclinazione massima che potrà darsi alle loro scarpe sarà di uno di base per tre di altezza per i terreni ordinari, e di uno di base per quattro d'altezza per le terre forti miste a grossi massi, ed al di là di tali limiti non sarà tenuto conto del maggiore scavo che l'appaltatore eseguisse, mentre per contro, ove i medesimi per la tenacità delle materie non fossero raggiunti o non fosse necessario di raggiungerli, non si terrà conto all'appaltatore che dello scavo effettivamente eseguito.

Costrutto il muro di fondazione, il cavo in più all'ingiro del medesimo verrà diligentemente riempito colle stesse materie scavate e le materie eccedenti saranno esportate o nei rialzi o in siti innocui. Se le fondazioni hanno a scavarsi nella roccia, non sarà data nessuna inclinazione alle pareti dei tagli, che dovranno essere esattamente verticali, mentre la larghezza dei medesimi dovrà essere eguale a quella dei muri da fondarsi, e sotto la denominazione di scavi di fondazione in questo terreno si comprenderanno anche i lavori di spianamento e di regolarizzazione del fondo dei cavi nonchè le cassette, gradini, riseghe, ecc. che venissero ordinati per lo adatto insediamento della muratura e che nei siti in costa dovranno pur sempre essere leggermente inclinati a monte.

#### Art. 33.

Nello intraprendimento e nella prosecuzione di tutti i lavori di galleria si seguiranno le istruzioni e disposizioni a darsi dalla direzione dei lavori, ed ogni e qualunque misura venga prescritta dalla medesima pel buon andamento del lavoro e per la sicurezza degli operai verrà rigorosamente eseguita.

#### Art. 34.

Preparati gli scavi alle due bocche ed assicurate per bene le intestature della galleria, si procederà allo scavo della medesima facendo precedere quella di una piccola galleria od un'avanzata con quelle forme e dimensioni che saranno richieste dalla natura del terreno.

Tanto la piccola galleria propriamente detta, quanto lo scavo di avanzata, saranno praticati nella parte più elevata o al cielo della galleria, a meno che condizioni affatto speciali consiglino di fare altrimenti, dando al fondo la pendenza conveniente per facilitare il pronto scolo delle acque ed impiegando ogni cura nei puntellamenti, quando si rendano necessari, per sostenere il terreno e per evitare inconvenienti.

La direzione tecnica sarà sola giudice di ciò che convenga di fare al riguardo nei singoli casi speciali.

Quando la piccola galleria o l'avanzata avranno raggiunto una conveniente lunghezza, s'incomincerà tosto lo scavo in grande sezione e si procurerà di attivarlo in modo da farlo progredire di pari passo con lo scavo di avanzamento.

Compiuto per una certa tratta lo scavo della calotta, quando si riconosca la necessità di rivestire quella parete si dovrà tosto eseguire le debite armature per procedere senza ritardo alla costruzione del vólto di rivestimento per anelli di lunghezza variabili da due a sei metri sopra cantine di conveniente resistenza, usando ogni maggior diligenza nel levare i puntelli, a misura che la struttura del vólto si va compiendo e nel rimetterne altri nuovi appoggiati alle stesse cantine onde poterne continuare le murature.

Le cantine od armature dei vólto dovranno essere fatte nei modi e nelle dimensioni che saranno prescritte. Assicurato pienamente il cielo della galleria con la struttura del vólto, si procederà allo scavo della parte sottostante, allargandolo convenientemente sino a far luogo ai piedritti, quando occorran, ed approfondendolo sino a comprendere lo spazio, non solo destinato alla massicciata della via, ma ancora quello per i canaletti di scolo per la fondazione dei piedritti e per l'arco rovescio se fosse necessario.

L'ordine da seguirsi e le precauzioni da usarsi nel fare questo scavo varieranno secondo la natura del terreno ed all'atto pratico verranno più specialmente stabilite dalla direzione dei lavori.

Nella roccia sana e resistente, sia o non sia prescritto il rivestimento intero, potrà lo scavo praticarsi su tutta la larghezza della sezione, limitando i puntellamenti a quelli necessari a sostegno dei vólto soprastanti, al qual uopo a misura che si toglierà la roccia su cui l'arco era impostato, si avrà cura di sostenere i tavoloni messi preventivamente sotto le imposte con robuste travi convenientemente inclinate per far luogo alla costruzione dei piedritti e da rimuoversi a misura che questi si elevano a congiungersi con il vólto.

Nella roccia meno stabile potrà praticarsi lo scavo soltanto sulla larghezza del vano della sezione e sino alla profondità del piano delle rotaie, conservando il massiccio su cui insiste il vólto, ed armando debitamente tutte le parti di roccia che spingono lateralmente; lo scavo per far luogo ai piedritti verrà quindi praticato in breccia, e per brevi tratte, puntellando convenientemente sia la roccia, sia il vólto soprastante, ed ultimata la struttura dei piedritti dalle due parti

e spinti alla dovuta profondità potrà allora approfondirsi lo scavo sino al piano di posa della massiciata, comprendendovi lo scavo dei canaletti di scolo, e se occorre lo scavo per l'arco rovescio, nel qual caso l'estremità inferiore dei piedritti sarà fortemente sbadacchiata da banchine trasversali comprendenti l'intera larghezza della sezione.

Finalmente in caso di terreno franoso o di roccia in decomposizione, lo scavo della parte sottostante al volto verrà fatto in più riprese, praticando prima da un lato, poi dall'altro della sezione lo scavo per fare luogo alla costruzione dei piedritti fortemente sbadacchiando il terreno, il volto ed il piede del piedritto appena costruito contro il massiccio di mezzo, che non verrà scavato se non quando i piedritti di ogni tratto non siano ultimati dalle due parti.

Lo scavo di questo massiccio di mezzo non si spingerà che alla profondità del piano delle ruote e di mano in mano che raggiungerà questo piano si collocheranno, incassate nel medesimo, robuste banchine trasversali da contrastare i piedritti e da surrogare gli sbadacchi che prima si erano messi tra il massiccio ed il piedritto medesimo. Ridotte le cose ad un tale stato, potrà allora procedersi allo scavo per far luogo alla costruzione dell'arco rovescio, finito il quale si leveranno gli sbadacchi trasversali.

Quando finalmente la roccia fosse talmente sana che la direzione tecnica giudicasse conveniente di omettere i rivestimenti in tutto o in parte, l'ordine da seguirsi nella scavazione della grande sezione sarà pur sempre quello anzi descritto, ovunque si trovi l'avanzata, sia in alto sia al basso della sezione medesima.

Art. 36. Tutti i lavori indistintamente che si eseguono in galleria saranno convenientemente illuminati; a questo scopo oltre il lume che ciascun individuo che entri in galleria dovrà portare con sé costantemente acceso, saranno in quei luoghi che dalla direzione dei lavori si ravviserà necessario collocati dei lumi fissi, consistenti in lanterne o lampade a petrolio di grande dimensione a ventilatori interni senza vetro. L'appaltatore dovrà inoltre fornire i lumi agli agenti tutti della direzione costantemente riforniti d'olio d'oliva da bruciare di ottima qualità, e dovrà fare accompagnare da un sufficiente numero di lumi portati a mano gli ingegneri adetti ai lavori non che le persone tutte che dall'amministrazione fossero incaricate di visite ai lavori, sia ordinarie che straordinarie.

Art. 37. Gli attacchi di galleria sia dalle botche, sia dai finestroni o cunicoli laterali, perchè il lavoro possa dirsi ben attivato, dovranno essere in tal numero da dare in totale uno scavo in avanzata per una lunghezza non minore di tre metri al giorno di lavoro utile; sarà in conseguenza accresciuto il numero degli attacchi suddetti in modo che un tale avanzamento di lavoro sia abbondantemente assicurato.

Art. 38. Gli operai addetti alla galleria dovranno essere in modo speciale disciplinati; i minatori, fuochisti ed altri operai addetti al carico delle mine dovranno sempre essere muniti di lanterne chiuse ed ogni maggiore precauzione sarà adoperata nel carico e nello accendimento delle mine per evitare ogni possibile disgrazia. Ad ogni bocca di galleria dovrà esservi un casotto di sufficiente capacità, dove rimanga una o più guardie per impedire l'ingresso alle persone non addette ai lavori e per fare eseguire le consegne che loro venissero date.

Art. 39. Tutti i muramenti in generale dovranno essere eseguiti con tutte le cure ed avvertenze suggerite dai principii di una buona costruzione, attenendosi strettamente alle prescrizioni che dalla direzione dei lavori verranno fatte in proposito; tanto per ciò che ha tratto alla costruzione, quanto per ciò che riguarda più specialmente la composizione e manipolazione delle malte e cementi, non che la qualità e proporzione dei materiali che vi si debbono impiegare.

Art. 40. La muratura ordinaria in pietrame verrà fatta con scelti scapoli di pietrame comune il più possibilmente stratiforme delle maggiori dimensioni, accensufite dalla grossezza assegnata al muro in cui debbono impiegarsi. Le pietre scapoli tutte prima di essere collocate in opera saranno ripulite dalle sostanze terrose, ed ove d'uopo lavate diligentemente. La costruzione di questa muratura dovrà farsi progredire a strati di conveniente altezza, e con la migliore possibile collegamento tanto nel senso orizzontale come nel senso verticale. Il nucleo di tale muratura dovrà sempre essere costruito temporaneamente e perfettamente concatenato coi rivestimenti esteriori a malgrado della diversità di volume e di forma dell'uno e degli altri.

Dette avvertenze saranno poi con ogni maggiore

scrupolo ed attenzione osservate per i rivestimenti della galleria, ed essendo in essa difficile il bene osservare gli operai, questi verranno scelti con particolare diligenza fra i più esperti nell'arte loro e di ben nota moralità.

Firenze, 2 novembre 1868.

*Il ministro dell'interno  
reggente il Ministero dei lavori pubblici*  
Firmato: G. CANTELLI.

*L'intraprendente*  
Firmato: ACHILLE FAZZARI.

*Il Direttore capo di divisione*  
Firmato: MARSÌ.

*Elenco dei prezzi per la costruzione della galleria di Stallati, annesso al relativo capitolato speciale di appalto.*

	Lire
1. Occupazione permanente di terreno, esclusi gli alvei dei torrenti e le nude sabbie litorali . . . . . m. q.	0 40
2. Sterri fuori galleria per gli accessi, per le entrate e per le fondazioni delle opere d'arte, in qualunque natura e durezza di terreno compreso il trasporto e la formazione dei rilevati . . . . . m. c.	2 20
3. Aumento per sterri cadenti nella roccia da tagliarsi coll'uso continuo delle mine m. c.	3 »
4. Scavi in galleria compresi i puntellamenti, le armature, gli esaurimenti delle acque, lo sgombrò delle frane, il trasporto delle materie a qualunque distanza per la formazione dei rilevati, le indennità per i depositi delle materie di rifiuto, ecc.	
<p>Nei tratti di roccia durissima, granitoide, quarzi, serpentine, ecc. ecc. di difficilissima escavazione:</p>	
a) per il primo cunicolo di avanzata . . . . . m. c.	48 »
b) per l'escavo della rimanente sezione: . . . . . m. c.	26 »
c) nei tratti di rocce tenere, calcaree ed arenarie, o di rocce in decomposizione, nelle marne compatte e nelle terre o materie di qualsiasi altra natura, compresi come sopra, puntellamenti, armatura ecc. m. c.	16 »
5. Muratura ordinaria a pietre scelte e cemento di sabbia e calce colle faccie viste, eseguite a giusto combaciamento, regolarizzando le pietre colla mazza ed il martello da muratore, stuccando le commesure a pietra rasa e riboccando le faccie da interrarsi:	
a) senza pozzolana in galleria . . . m. c.	16 »
b) con pozzolana di Napoli in galleria . . . . . m. c.	18 »
c) senza pozzolana e di riempimento oltre lo spessore di rivestimenti prescritti per l'otturazione dei vuoti in galleria m. c.	14 »
d) senza pozzolana e fuori di galleria per le teste della medesima e per le opere d'arte . . . . . m. c.	14 »

- e) con pozzolana fuori galleria, come sopra . . . . . m. c. 16 »
6. Muratura a secco con pietre il più possibile regolari, collocate sul naturale letto di posa facendo il minimo possibile uso di scaglie:
- a) In galleria . . . . . m. c. 10 »
- b) fuori di galleria . . . . . m. c. 8 »
7. Maggior prezzo delle murature ordinarie per il paramento visto con pietra lavorata alla punta a corsi interrotti ed opera incerta colle commessure stuccate, purchè tale lavoro sia formalmente prescritto allo appaltatore . . . . . m. q. 2 20
8. Idem per le faccie viste lavorate come sopra alla punta a corsi continui od a mosaico per i muri allo imbocco delle gallerie sempre quando lo appaltatore ne riceva l'ordine . . . . . m. q. 3 20
9. Muramenti in conci lavorati alla punta a corsi regolari ed a raggio colle commessure stuccate per muri, come sopra, e per le opere d'arte agli accessi, se prescritto . . . . . m. c. 60 »
10. Muratura a mattoni:
- a) senza pozzolana . . . . . m. c. 45 »
- b) con pozzolana . . . . . m. c. 47 »
11. Pietra da taglio di apparecchio per ornamento delle teste della galleria, in granito od altra pietra compatta, a grana ordinaria e spigoli cesellati, per rivestimenti piani e curvi, corone, cantonali, cornici, ecc., colle commessure stuccate da impiegarsi soltanto dove e quando l'ingegnere direttore ordinerà allo intraprendente . . . . m. c. 130 »

*Annotazione.*

Per ogni altro lavoro non descritto nel presente elenco i prezzi verranno stabiliti d'accordo sulla base di quelli soprindicati.

Firenze, 2 novembre 1868.

*Il ministro dell'interno*  
*reggente il Ministero dei lavori pubblici*  
 Firm: G. CANTELLI.

*L'intraprendente*  
 Firm: ACHILLE FAZZARI.

*Il direttore capo di divisione*  
 Firm: MARSÌ.



## Allegato S.

Convenzione fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio del regno d'Italia e la società delle ferrovie sarde, rappresentata dal signor Carlo De Bels Brounie in forza di poteri conferitigli con atto 22 febbraio 1869, fu convenuto quanto infra:

La società delle ferrovie sarde dichiara formalmente di accettare le condizioni formulate nello schema di convenzione approvato colla legge 23 agosto 1868, n° 4557, e costituente l'allegato A della presente, colle seguenti modificazioni ed aggiunte:

1° È soppresso l'articolo 2° dello schema predetto, ed al medesimo sostituito il seguente:

« Art. 2. I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo di cui la società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono, ove venga dato l'ordine di intraprendere i lavori non più tardi della fine di giugno prossimo, stabiliti come infra, salvo i casi di forza maggiore, cioè:

a) Al 30 giugno 1870, la linea da Cagliari ad Oristano;

b) Al 31 dicembre 1870, la linea da Sassari a Portotorres;

c) Al 30 giugno 1871, quella da Decimomannu ad Iglesias;

d) Al 31 dicembre 1873, la sezione da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri.

Ove l'ordine d'intraprendere i lavori venga ritardato oltre il mese di giugno sopra indicato, sarà congruamente prorogato il termine pel compimento della linea suddetta a).

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

2° All'articolo 4° in fine del primo capoverso, è aggiunto, dopo le parole, *cinquecentomila, valor nominale*, « che saranno rese alla compagnia dopo compite le linee comprese nel primo periodo. »

3° All'articolo 6° dello schema, che si sopprime, è sostituito il seguente:

« Art. 6. Le linee enumerate nel secondo periodo dell'articolo primo saranno successivamente costruite

sezione per sezione nell'ordine che sarà dal Governo determinato. In questo caso il Governo, dopo il 31 dicembre 1873, richiederà la società a disporre per l'esecuzione 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 contemporaneamente alla dichiarazione depositare nelle casse dello Stato la somma di lire diecimila effettive per ogni chilometro di strada di cui dichiara assumere la costruzione. Tale deposito in nessun caso potrà essere inferiore ad un milione di lire; esso verrà restituito a rate a misura dello avanzamento delle opere, in quote corrispondenti al valore dei lavori utili eseguiti sino alla concorrenza della metà, restando l'altra metà in deposito fino alla collaudazione.

« La società dovrà, dopo sei mesi di tempo dalla dichiarazione, por mano all'esecuzione dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimate le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunciato nello invito fatto alla società.

« Mancando a questi termini la società incorrerà nella perdita del deposito fatto a mente del presente articolo e nelle conseguenze stabilite nel seguente articolo 7, come se non si fosse prestata all'invito ed avesse rinunciato alla costruzione. »

4° All'articolo 8 è aggiunta la seguente dichiarazione:

« Nel relativo atto di retrocessione sarà stipulato l'obbligo del Governo di surrogare la società nelle liti vertenti relative ai detti terreni adempribili e di mantenere i contratti d'affitto di concessione di pascolo, di taglio di legna, di carbonizzazione ed altri designati nell'elenco che costituisce l'allegato B che si trovassero tuttora vigenti, subentrando il Governo medesimo nei diritti e nei corrispettivi in forza di essi contratti dovuti alla società. »

5° All'articolo 10, che rimane soppresso, è sostituito il seguente:

« Art. 10. Ove la società entro il termine di un mese dalla data della promulgazione della legge che approva la presente convenzione non giustificasse di avere aperto il credito di lire un milione ottocento mila richiesto prima di dar luogo allo impiego del fondo di deposito nella esecuzione dei lavori, come pure nel caso che non ultimasse nei termini stabiliti le linee

a), b), c) menzionate nell'articolo 2 di questa convenzione, essa incorrerà di pien diritto e senza costituzione in mora nella decadenza dalla concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si procederà agli atti prescritti dalle vigenti leggi, salvi i casi di forza maggiore.

« Quando poi la società, ultimata le tre linee suddette, non compisse la linea d), accennata nell'articolo 2, entro il termine prescritto da questa convenzione, essa, senza incorrere nella decadenza dalla concessione delle linee costrutte e di quelle del secondo periodo, andrà soggetta alla perdita della nuova cauzione di lire cinquecento mila in rendita al valor nominale di cui all'articolo 4, e rimarrà in facoltà del Governo di provvedere a proprie cure alla costruzione della predetta linea.

« In questo caso la società avrà l'obbligo di assumere l'esercizio di essa linea mediante il semplice rimborso delle spese vive di manutenzione e di esercizio come verranno d'accordo stabilite, od in difetto determinate da arbitri.

« Avvenendo che da parte della società si proceda alla costruzione delle linee designate per il secondo periodo dovrà la società rimborsare al Governo od a chi per esso le spese incontrate per la costruzione della predetta linea d). »

6° Nell'articolo 11 sopresse in fine le parole *effettivo di tre milioni di lire* è aggiunto: « corrispondente a cento cinquantamila lire di rendita al corso di borsa. »

7° Dopo l'articolo 11 è introdotto un nuovo articolo nei termini seguenti:

« Art. 12. La società sul numero delle obbligazioni che, a termini dell'articolo 6 della convenzione 14 luglio 1862, è in facoltà di emettere è autorizzata ad operare la emissione immediata di una prima serie A di n° cinquanta mila obbligazioni 3 per 100 da lire 500 nominali cadauna, necessarie a raccogliere il capitale occorrente per compiere le tre linee a), b), c), ed a tempo debito una seconda serie B di altre quaranta mila obbligazioni per la costruzione della linea d).

« Il Governo sulle lire dodici mila assicurate alla società per ogni chilometro in esercizio garantisce ai possessori di tali obbligazioni la preferenza per il pagamento degli interessi relativi e la loro ammortizzazione nel periodo di novanta anni. »

8. Ed ultimo. Dopo l'articolo ultimo dello schema, è ammesso un nuovo articolo come infra:

« Art. 14. Nel caso che la presente convenzione non

venisse approvata dal Parlamento le parti rientrano nei loro rispettivi diritti, »

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi ventiquattro marzo mille ottocento sessantanove.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: **LODOVICO PASINI.**

*Il ministro delle finanze*

Firmato: **L. G. CAMBRAY-DIGNY.**

*Il ministro d'agricoltura, industria e commercio*

Firmato: **ANTONIO CICCONE.**

Firmato: **C. DE BELS BROUNLIE, per procura.**

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

Firmato: **MATTEO COBOEVICH.**

## CONVENZIONE

## 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 27);

Sassari-Portotorres (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.

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:

a) Al 30 giugno 1869, la linea da Cagliari ad Oristano;

b) Al 31 dicembre 1869, la linea da Sassari a Portotorres;

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

d) Al 31 dicembre 1872, la sezione da Sassari 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'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 vidimati da Commissari governativi, e con altri mezzi di sicuro accertamento, da prescriversi 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 cin-

quanta mila, 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 ottocento mila lire effettive, spendibili nei lavori delle ferrovie sarde, appena sia intieramente speso il capitale ricavabile dall'alienazione delle cento cinquanta mila lire di rendita costituenti la cauzione.

#### Art. 4.

Sull'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, ed impiegata annualmente nell'acquisto di rendita pubblica, da depositarsi nelle casse dello Stato, a titolo di deposito definitivo, per l'ammontare di lire cinquecento mila, valore nominale.

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 di titoli in aumento all'ammontare annuo della ritenuta sulla garanzia chilometrica.

#### Art. 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 venire 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. 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 per l'eseguimento, 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 un'esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà, dopo sei mesi di tempo, por mano all'eseguimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ulti-

mate le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunziato nell'invito fatto alla società.

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.

Se poi la società non si presta all'invito, si 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 società, a condizioni eguali a quelle proposte da altre compagnie od assuntori per le linee di cui sopra, avrà il diritto di preferenza.

#### Art. 8.

La società si obbliga a firmare una formale retrocessione al Governo dei terreni adempribili 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 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. 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 ed imposte non pagate, ed afferenti alla parte dei terreni adempribili, di cui la compagnia non ebbe finora il possesso 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 segnate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza 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 si estendono anche al caso contemplato nel presente articolo.

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.

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

Visto per essere unito alla convenzione in data d'oggi.

Firenze, 24 marzo 1869.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: LODOVICO PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il ministro d'agricoltura, industria e commercio*

Firmato: ANTONIO CICCONE.

Firmato: C. DE BELS BROWNIE, per procura.



## Allegato B.

Elenco dei contratti vigenti per pascolo erbatico, ghiande, carbonizzazione ed altro nei 18,122 ettari di terreni ex-adempribili posseduti dalla Compagnia reale delle ferrovie sarde.

Numero progressivo	Data dei contratti	Oggetto	Corrisposta pattuita	Scadenza dei contratti
1	12 agosto 1868 . . .	Concessione di pascolo per 140 capre a Raffaele Sarais, di Uta, nelle regioni <i>Piscinas Mannas</i> , <i>Montesali</i> e filate aderenti, site nel territorio di Pula . . . . .	L. c. 112 »	18 luglio 1869.
2	23 ottobre 1868 . . .	Concessione di pascolo per 15 vacche al notaio Emanuele Corona, di Cagliari, nella regione <i>Riu Perdameli</i> e filate aderenti, situate nel territorio di Sarroch . . . . .	30 »	31 ottobre 1869.
3	2 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 110 capre a Basilio Atzeri ed Antonio Meloni Planu, di Uta, nelle regioni <i>Sa Modizzi Manna</i> , <i>Sant' Antoni</i> , <i>Cambarussa</i> e <i>Tronconi Mannu</i> , situate nel territorio di Assemini . . . . .	88 »	30 ottobre 1869.
4	14 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 80 capre a Raimondo Assorgia e Pasquale Meloni Malei, di Uta, nelle regioni <i>Sa Canna</i> e <i>Is Frociaddus</i> , situate nel territorio di Uta . . . . .	16 »	24 marzo 1869.
5	Id. . . . .	Concessione di pascolo per 90 capre a Giovanni Truccas, di Uta, nelle regioni <i>Sa Ruta</i> , <i>Sant' Antoni</i> , <i>Cambarussa</i> e adiacenti, situate nel territorio di Assemini . . . . .	72 »	31 ottobre 1869.
6	15 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 15 vacche a Giuseppe Boi, di Decimomannu, nelle regioni <i>Sa Modizzi Manna</i> e <i>Sant' Antoni</i> , situate nel territorio di Assemini. . . . .	22 50	31 luglio 1869.
7	20 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 120 capre e due vacche a Seu Giuseppe, di San Pietro Pula, e vedova Maria Pedisnata Lenti, di Sarroch, nelle regioni <i>Sa Serra</i> , <i>Su Lillu</i> e <i>Medau Aingiu</i> , situate nel territorio di San Pietro Pula . . . . .	99 »	31 marzo 1869.
8	Id. . . . .	Concessione di pascolo per 272 capre e 31 vacche a Tiddia Antonio e Girolamo Pinna e compagni nelle regioni <i>Perdameli</i> , <i>Montimieddu</i> e filate aderenti, situate nei territori di Sarroch e San Pietro Pula . . . . .	264 10	14 settembre 1869.
9	23 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 28 cavalle a Piu Gaetano, di Domus de Maria, nelle regioni di <i>Perd'Alba</i> e <i>Sa Carrara</i> , situate nei territori di Pula e Domus de Maria . . . . .	21 »	31 maggio 1869.
10	28 dicembre 1868. .	Concessione di pascolo per 80 capre a Luigi e Giovanni Meloni, di Uta, nelle regioni <i>Sa Modizzi Manna</i> , <i>Sant' Antoni</i> e <i>Bidda Mores</i> , situate nel territorio di Assemini. . . . .	64 »	31 ottobre 1869.

Numero progressivo	Data dei contratti	Oggetto	Corrisposta pattuita	Scadenza dei contratti
11	1 dicembre 1868 . .	Concessione di pascolo in transito di bestiame ad Antonio Manigas, di Villarius, nella regione <i>Monte Maria</i> , situata nel territorio di Domus de Maria . . . . .	L. c. 60 »	15 maggio 1869.
12	1° febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 20 vacche a Melis Domenico, di Capoterra, nella regione Gilladas, situata nel territorio di Capoterra . . . . .	30 »	30 giugno 1869.
13	4 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo di 17 vacche a Loi Peddis Giovanni, di Teulada, nella regione <i>Is Piseddus</i> , situata nel territorio di Pula . . . . .	12 75	15 giugno 1869.
14	Id. . .	Concessione di pascolo per 40 porci a Madeddu Mauro Antonio, di Teulada, nelle regioni <i>Beducus Altas</i> e <i>Caxus</i> , situate nel territorio di Pula. . . . .	30 »	31 maggio 1869.
15	Id. . .	Concessione di pascolo per 12 vacche al suddetto nella regione <i>Su Carraca</i> , situata nel territorio di Pula . . . . .	10 »	Id.
16	Id. . .	Concessione di pascolo per 10 vacche a Pisano Emanuele, di Santadi, nella regione <i>Sebera</i> , situata nel territorio di Pula . . . . .	9 »	Id.
17	Id. . .	Concessione di pascolo per 15 vacche a Lai Fedele, di Teulada, nella regione <i>Perdu Santerria</i> , sita nel territorio di Pula. . . . .	10 »	Id.
18	Id. . .	Concessione di pascolo per 15 vacche a Salvatore Albai, di Teulada, nella regione <i>Terri</i> , situata nel territorio di Pula . . . . .	10 »	Id.
19	10 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 30 vacche a Raffaele Loche, di Uta, nelle regioni <i>Cambarussa</i> , <i>Sant'Antoni</i> e <i>Perdu Seci</i> , situate nel territorio di Assemini . . . . .	45 »	30 giugno 1869.
20	14 febbraio 1868 . .	Concessione di pascolo per 107 capre a Meloni Efsio e compagni, di Sarroch, nelle regioni <i>Is Ispadas</i> , <i>Montinieddu</i> e <i>Bidda Mores</i> , situate nei territori di Sarroch e Capoterra . . . . .	85 60	31 luglio 1869.
21	15 febbraio 1864 . .	Concessione di pascolo per 65 capre ed 11 porci a Francesco e Luigi fratelli Pinna, di Capoterra, nelle regioni <i>Gilladas</i> e <i>Surrideli</i> , situate nel territorio di Capoterra . . . . .	63 »	31 ottobre 1869.
22	16 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 35 porci a Sabiu Salvatore, di Villarius, nella regione <i>Montinieddu</i> , situata nel territorio di San Pietro Pula . . . . .	20 »	30 aprile 1869.
23	20 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo di capre a Francesco Antonio Pinna e Giovanni Frau, di Sarroch, nelle regioni <i>Medau Angiu</i> e <i>Sa Serra su Lillu</i> , situate nel territorio di San Pietro Pula . . . . .	80 »	30 giugno 1869.

Numero progressivo	Data dei contratti	Oggetto	Corrisposta pattuita	Scadenza dei contratti
24	20 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 330 capre ed 8 vacche ad Antonio Melis Pala e compagni, di Pula, nelle regioni <i>Is Puzeddu</i> , <i>Montimeddu</i> e filate aderenti, situate nei territori di Pula e San Pietro Pula . . . . .	L. c. 276 »	20 ottobre 1869.
25	21 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 10 vacche a Piu Sinnio, di Domus de Maria, nella regione <i>Ingolferio</i> , sita nel territorio di Pula . . . . .	7 50	31 maggio 1869.
26	23 febbraio 1869 . .	Concessione di pascolo per 17 vacche ad Anedda Stefano, di San Sperato, nella regione <i>Monte Arrexi</i> , situata nel territorio di Uta . . . . .	17 »	30 giugno 1869.

Firenze, 24 marzo 1869.

*Per l'Amministrazione della Compagnia*  
Firmato: G. B. GAIA, segretario.

Visto per essere unito alla convenzione in data d'oggi

Firenze, 24 marzo 1869.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Firmato: LODOVICO PASINI.

*Il ministro delle finanze*

Firmato: L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Il ministro d'agricoltura, industria e commercio*

Firmato: ANTONIO CICCONE.

Firmato: C. DE BELS Brounlie per procura.

## Allegato 9.

Progetto di convenzione per la concessione delle  
ferrovie calabro-sicule.

## Art. 1.

La concessione comprende tutte le linee di strade ferrate costrutte e da costrurre a complemento della rete ferroviaria della Sicilia e delle Calabrie, come era posseduta dalla disciolta società *Vittorio Emanuele* in forza della legge di concessione 25 agosto 1863, cioè:

a) Linee ultimate od in corso di costruzione da essere consegnate in istato di pieno esercizio a terminè della convenzione stipulata coll'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia ed approvata colla legge 31 agosto 1868.

Nella Sicilia :

Da Palermo a Lercara . . . . .	Chilometri	76
Da Messina a Catania . . . . .	»	95
Da Catania a Siracusa . . . . .	»	88
Da Catania a Leonforte . . . . .	»	70

Nelle Calabrie:

Da Reggio al fiume Assi . . . . .	»	135
Da Taranto a Cariati . . . . .	»	176

In somma . . . Chilometri 640

b) Linee ancora da eseguirsi.

Nella Sicilia :

Linea da Leonforte a Lercara . . . . .	Chilometri	114
Diramazione di Girgenti . . . . .	»	35
Id. di Licata . . . . .	»	45

Nelle Calabrie:

Linea da Cariati al fiume Assi . . . . .	»	170
Id. dal Crati a Cosenza . . . . .	»	66
Id. dal Basento ad Eboli per Potenza . . . . .	»	200

In somma . . . Chilometri 630

## Art. 2.

Il Governo cede ai concessionari tutte le linee designate nel paragrafo a) del precedente articolo sì e come debbono essere al medesimo consegnata dall'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia, a termine della convenzione succitata e del capitolato annesso, coll'obbligo di mantenerle ed esercitarle per tutta la durata della concessione insieme a quelle di cui nell'articolo seguente.

La concessione sarà duratura per trent'anni dalla data della regolare approvazione della medesima.

## Art. 3.

I concessionari provvederanno alla costruzione, a totale loro spesa, rischio e pericolo, delle restanti linee contemplate nel paragrafo b) dell'articolo 1° a complemento della rete compresa nella concessione, osservando le condizioni stabilite dal capitolato d'oneri annesso alla presente convenzione.

## Art. 4.

Per la costruzione ed ultimazione delle linee suddette sono invariabilmente e perentoriamente per ciascuna di esse stabiliti i seguenti termini a partire dal giorno in cui sarà regolarmente approvata la convenzione definitiva:

- a) Linea da Lercara alle Caldare, tre anni;
- b) Diramazione di Girgenti, tre anni;
- c) Dalle Caldare a Caltanissetta, quattro anni;
- d) Da Canicatti a Licata, quattro anni;
- e) Da Leonforte a Caltanissetta, cinque anni;
- f) Da Cariatì al fiume Assi, cinque anni;
- g) Diramazione di Cosenza, sei anni;
- h) Da Eboli a Potenza, cinque anni;
- i) Da Potenza alla foce del Basento, sei anni.

## Art. 5.

I concessionari assumeranno col 1° gennaio 1871 lo esercizio delle linee quali debbono essere consegnate al Governo dall'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia, e provvederanno al servizio per le linee designate al paragrafo b) dell'articolo 1° man mano che verranno in tutto od in parte ultimate e collaudate, alle condizioni infra espresse.

## Art. 6.

In corrispettivo delle spese di costruzione per le nuove linee suddette e di quella occorrente per la provvista del materiale mobile, i concessionari riceveranno n° 585,400 nuove obbligazioni, che saranno create in aumento alle 484,050 già emesse in conformità della legge 31 agosto 1868, colla stessa guarentigia d'interesse ed alle stesse condizioni accordate dal Governo a queste ultime.

## Art. 7.

Le suddette 585,400 obbligazioni verranno consegnate ai concessionari in ragione dell'avanzamento dei lavori, nei modi ed alle condizioni stabilite nel capitolato annesso alla presente, valutandole al prezzo di lire 180 per ciascuna.

È fatta facoltà ai concessionari, quando le circostanze del mercato pubblico lo permettessero, di negoziare col consenso del Governo in tutto od in parte le 585,400

obbligazioni attribuite ai concessionari pel compimento dei 630 chilometri di strada indicati al paragrafo b) dell'articolo primo, purchè il prezzo a ricavarne sia interamente versato nelle casse del Governo contro la rimessa dei titoli ai compratori, e tenuto in conto corrente col dritto a ricevere l'interesse medio dei Buoni del Tesoro.

Le somme in tal modo versate saranno pagate ai concessionari a misura dello avanzamento dei lavori, nelle rate e proporzioni stabilite per la consegna delle obbligazioni, raggugliandole al tasso di cui sopra di lire 180 per ciascuna. I concessionari rimborseranno al Governo gli interessi che il medesimo dovrà pagare per le obbligazioni sopraddette, dal giorno della loro alienazione a quello in cui dovrebbero essere consegnate ai concessionari medesimi, a termine dell'articolo 6 della presente convenzione.

#### Art. 8.

I concessionari dovranno costituire entro due mesi dalla data della regolare approvazione della convenzione definitiva una società anonima, col capitale di trenta milioni di lire, da procurarsi colla emissione di un sufficiente numero di azioni.

Il capitale predetto sarà destinato a preparare i fondi sufficienti per le spese di primo stabilimento e per assicurare il regolare andamento dei lavori prima che si possa far luogo ai primi abbuonconti, e per rimborsare i Buoni del Tesoro di cui nel paragrafo seguente.

Nei tre anni successivi all'epoca dell'ultimazione dell'apertura all'esercizio delle nuove linee, di cui i concessionari assumono la costruzione, la nuova società verserà nelle casse dello Stato la somma di trenta milioni di lire, ricavata dalla emissione delle azioni di cui al paragrafo precedente, e ciò in estinzione dei Buoni del Tesoro emessi per far fronte alle anticipazioni fatte dal Governo per la costruzione delle linee consegnate ai concessionari in istato di esercizio.

La detta somma di trenta milioni verrà pagata in tre rate annuali di dieci milioni ciascheduna: la prima, cioè, entro un anno dall'ultimazione dei lavori e dell'apertura all'esercizio di tutte le linee, e le altre due successivamente di anno in anno.

La Società anonima avrà la sua sede nella capitale del regno.

#### Art. 9.

I concessionari eserciteranno le linee suddette per

conto dello Stato e sull'annuo prodotto lordo verrà prelevato:

1. La spesa effettiva necessaria per il mantenimento e per lo esercizio, compreso il fondo di riserva, a termini dell'annesso capitolato;

2. La somma necessaria per rimborsare il Governo delle spese di sorveglianza;

3. La somma necessaria per pagare alle azioni l'interesse del 6 per cento e per l'ammortizzazione del capitale dei 30 milioni suddetti entro il periodo della concessione.

Fino a che i trenta milioni, di cui all'articolo 7, non saranno stati intieramente pagati non avrà principio l'ammortizzazione, e l'interesse del 6 per cento non si applicherà sino a detta epoca che alle somme effettivamente versate.

#### Art. 10.

Nel prodotto, depurato delle detrazioni suddette, la società comparteciperà, a titolo di premio, in ragione del 20 per cento.

La residua somma spetterà intieramente al Governo, e sarà convertita primieramente nella estinzione di quella quantità di Buoni del Tesoro emessi che eccedesse i trenta milioni contemplati nell'articolo 7 e nel pagamento di parte o di tutto l'interesse delle obbligazioni emesse tanto in forza della legge 31 agosto 1868, quanto in virtù della presente convenzione.

Sarà in facoltà del Governo di somministrare alla società i fondi per il servizio regolare delle obbligazioni medesime, ovvero di provvedere direttamente al servizio suddetto.

#### Art. 11.

Al termine della concessione la società rimetterà al Governo tutte le linee e loro dipendenze in buono stato di manutenzione insieme al materiale di ogni genere fisso e mobile in istato di servizio e fuori d'uso assieme a tutti gli oggetti di consumo che si troveranno in deposito, siccome sarà per risultare dai registri e dagli inventari regolarmente tenuti dalla direzione dello esercizio.

#### Art. 12.

I concessionari dovranno rimborsare al Governo le spese occorrenti alla costruzione delle gallerie di Lercara, di Girgenti e di Stallati, le prime due concesse in appalto alla società Vitali, Charles, Picard e C., e la terza data al signor Fazzari nei limiti risultanti dai contratti relativi, dovendo ben inteso prelevare le suddette somme dal capitale ricavato dall'alienazione

delle 585,400 obbligazioni, di cui agli articoli 6 e 7 della presente convenzione.

Art. 13.

I concorrenti alla concessione di che si tratta dovranno, insieme alla presentazione delle loro offerte, produrre una dichiarazione di aver depositato a titolo di cauzione preliminare la somma di 100,000 lire di rendita del debito pubblico al 5 per cento.

Art. 14.

All'atto della stipulazione della convenzione, da essere approvata per decreto reale, i concessionari dovranno prestare la cauzione definitiva di cinque milioni in numerario od in titoli di rendita pubblica al 5 per cento, al valore effettivo di Borsa, calcolato al tasso del giorno precedente quello della stipulazione, computando fra i cinque milioni suddetti la rendita di 100,000 lire depositata, come sopra, a titolo di cauzione preliminare.

La detta cauzione definitiva rimane vincolata per lo esatto adempimento delle condizioni del contratto, riguardante la costruzione delle linee assunte dai concessionari; e dopo l'ultimazione di tutti i lavori ed il compimento delle provviste, compreso il materiale mobile da fornirsi dai concessionari, da constatarsi mediante atto regolare di collaudazione, la medesima verrà restituita sino alla concorrenza di tre milioni. Gli altri due milioni rimarranno in deposito a garanzia dello esatto adempimento delle condizioni concernenti l'esercizio delle linee, e non saranno restituiti che al termine della concessione.

Art. 15.

Sui trenta milioni versati dalla società nelle casse dello Stato, il Governo garantisce, dal giorno dell'intero versamento, l'interesse del 6 per cento, oltre la quota annua necessaria ad ammortizzare il capitale nel termine stabilito per la scadenza della concessione, e la società stessa perderà i due milioni di cauzione che devono restare in deposito, e decadrà dalla concessione quando entro l'epoca fissata all'articolo 8 non abbia eseguito il versamento dei suddetti trenta milioni.

Art. 16.

Non adempiendosi entro il termine prefisso all'obbligo di prestare la cauzione definitiva, come sopra fissata, i concessionari perderanno la cauzione preliminare, che sarà senz'altro incamerata a favore dello Stato.



## Art. 17.

Se i concessionari non costituissero nel termine prescritto la società anonima di cui parla l'articolo 8°, o non compiessero nei modi e termini stabiliti dalla presente convenzione le opere ed i lavori necessari per la costruzione delle linee di cui al paragrafo b) dell'articolo 1° della medesima, o mancassero in altro modo a qualsivoglia degli impegni assunti col Governo, incorreranno di pieno diritto, senza bisogno di essere previamente costituiti in mora e senza bisogno neppure di alcuna sentenza o di alcun provvedimento dell'autorità giudiziaria o di arbitri, ma mediante un decreto del Ministero dei lavori pubblici ad essi concessionari notificato, nella perdita della cauzione a beneficio del pubblico erario ed inoltre nella decadenza della concessione, di ogni altro diritto che ne deriva e nella rescissione del contratto. In questo caso tutti i lavori, i materiali ed i cantieri, comprese le provviste ed i mezzi di esecuzione, andranno immediatamente di pieno diritto in proprietà assoluta dello Stato insieme ai tratti di ferrovia ultimati ed a quelli già in esercizio.

Lo Stato non avrà altro obbligo, tranne quello di ritenere a suo carico le fatte anticipazioni, di pagarne gli interessi e provvedere all'ammortizzazione delle obbligazioni, meno quelle che restassero ancora nelle mani del Governo, e pagare inoltre ai concessionari il valore dei lavori utili eseguiti in forza della presente convenzione che non fossero ancora stati pagati.

Il valore dei suddetti lavori risulterà dallo accertamento e dalla stima da farsi dai Commissari governativi in contraddittorio dei concessionari, ed in caso di dissenso sarà provveduto a termini di legge.

## Art. 18.

Il possesso della strada o porzioni di strada, dei lavori, dei materiali, dei cantieri, delle provviste e dei mezzi d'opera di cui nel precedente articolo, e nei casi nel medesimo contemplati, passerà di pieno diritto al Governo per il solo fatto e dal momento della notificazione ai concessionari, nel modo stabilito per gli atti di citazione, del decreto ministeriale di decadenza della concessione di cui nello articolo stesso, e perciò il Governo non avrà bisogno di alcuna sentenza o di alcun provvedimento dell'autorità giudiziaria o di arbitri per mettersi nel possesso reale e materiale di dette cose, e basterà a questo fine che sia redatto un processo verbale da parte del Commissario o dei Commissari governativi che per decreto ministeriale ne saranno stati incaricati.

## Art. 19.

Qualora il ritardo nella esecuzione degli obblighi assunti dai concessionari, dei quali è fatto cenno nell'articolo 16, dovesse attribuirsi ad impedimento di forza maggiore, del tutto indipendente dal fatto proprio dei concessionari, in tal caso, provata legalmente la forza maggiore, sarà accordata ai medesimi dal Governo per tutti i corrispondenti effetti della presente un prolungamento dei relativi termini per il compimento dei lavori ritardati per causa di detta forza maggiore, ed i nuovi termini saranno determinati con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Nessun altro motivo potranno addurre i concessionari per evitare gli effetti delle disposizioni contenute nei precedenti articoli 16 e 17.

## Art. 20.

In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà e controversie riguardo alla intelligenza ed esequimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione, i concessionari dovranno dapprima rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici cui spetterà di determinare in proposito. In caso di disaccordo tra il Ministero ed i concessionari, le contestazioni verranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno.

## Art. 21.

I concessionari o la società anonima che li deve sostituire dovranno designare un rappresentante per ricevere le notificazioni e intimazioni che occorresse di indirizzare ai medesimi.

La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del regno.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione ed intimazione sarà valida, quando venga fatta alla segreteria della prefettura nella capitale del regno.

## Art. 22.

Saranno applicate alla presente convenzione le disposizioni dell'articolo 102 del capitolato d'oneri annesso alla legge di concessione 25 agosto 1863, per quanto riflette i diritti di insinuazione e di registro.

## Allegato 10.

**Convenzione provvisoria per la concessione della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata da Mantova per Borgoforte a Modena.**

Fra il ministro dell'interno, reggente il Ministero dei lavori pubblici del regno d'Italia, contraente in nome dello Stato da una parte, ed i signori cav. David Levi e C., la Cassa di Sconto Nazionale Toscana, Ernesto Magnani, dottor Cesare Bonoris, marchese Pietro Peverelli, conte Ignazio Crivelli, conte Alessandro Malaguzzi, casa Dreyfus e Scheller, Edoardo Lefebre, cavalier Francesco Bindi-Sergardi, Giovanni Greenbank e C., costituenti il Comitato promotore di una ferrovia da Modena a Mantova, e rappresentati per quest'atto dal signor cavalier Francesco Bindi-Sergardi da altra parte, fu convenuto e stipulato quanto infra:

## Art. 1.

Al Comitato promotore della ferrovia da Modena a Mantova, costituito nelle persone sovranominate, è accordata la concessione per la costruzione e per l'esercizio di una linea di strada ferrata da Mantova per Borgoforte a Modena, giusta il progetto di massima depositato al Ministero dei lavori pubblici, salvo lo introdurre nel tracciato quelle varianti che nello studio particolareggiato venissero richieste dal Ministero dei lavori pubblici e concordate coi concessionari, segnatamente per determinare la linea di preferenza la più diretta in direzione di Suzzara e di Carpi di Modena.

Nell'atto di esequimento i concessionari avranno la facoltà d'introdurre quelle varianti nei particolari dell'andamento planimetrico ed altimetrico che siano ammissibili a seconda della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, salva sempre l'approvazione del Ministero.

## Art. 2.

I concessionari si obbligano di eseguire a totali loro spese, rischio e pericolo tutte le opere e le provviste necessarie per la costruzione e per l'esercizio della intera linea dalla stazione di Sant'Antonio presso Mantova a Borgoforte ed a Modena entro diciotto mesi, da computarsi dal giorno della definitiva concessione, salvo quel tempo più lungo che richiedesse la costruzione dei lavori necessari al passaggio del lago superiore di Mantova.

Per il passaggio del Po a Borgoforte sarà, nel ter-

mine suddetto, costruito un ponte in legname affinchè la ferrovia, che è oggetto della presente concessione, possa esser messa in esercizio in tutta la sua estensione senza alcun ritardo.

Dovranno poi i predetti concessionari, entro il termine di dieci anni dall'apertura della strada all'esercizio, costruire un ponte definitivo stabile, secondo quel progetto particolareggiato che sarà dal Governo approvato.

#### Art. 3.

I concessionari dovranno eseguire a loro spese tutte le opere che saranno riconosciute indispensabili nella stazione di Modena per allacciare la nuova linea con quella dell'alta Italia, presi gli opportuni concerti colla società medesima.

In caso di dissenso tra le due parti interessate il Ministero stabilirà tutte le prescrizioni e condizioni relative, a cui i concessionari saranno obbligati di uniformarsi esattamente senza riserva. Dovranno essi altresì, occorrendone il bisogno, eseguire i lavori per ampliare i piazzali di detta stazione con i binari di servizio necessari, e per costruire i fabbricati e le tettoie indispensabili per rimesse di locomotive e di vetture, con tutti gli accessori che sono richiesti dal bisogno di un regolare servizio.

Fra la stazione di Modena e quella di Mantova saranno stabilite stazioni intermedie della classe a determinarsi dal Ministero, nei luoghi che, sulla proposta della società, verranno con apposito decreto ministeriale stabiliti.

Prima dell'eseguimento i progetti regolari tanto per i lavori di allacciamento, quanto per le stazioni predette, qualunque ne sia l'importanza, saranno presentati all'approvazione del Ministero.

#### Art. 4.

La presente concessione comprende anche il tronco di congiunzione dalla stazione di Mantova a quella di Sant'Antonio, con il passaggio sul lago superiore di Mantova.

I concessionari presenteranno, entro quattro mesi dalla data di quest'atto, il progetto definitivo di tutta la linea da Mantova al Po e Borgoforte e da Borgoforte a Modena, seguendo il tracciato di cui all'articolo 1, con tutte le particolarità relative alle opere d'arte, e segnatamente quelle per il passaggio sul lago superiore.

#### Art. 5.

I concessionari saranno tenuti a stabilire il doppio binario sulle linee concesse quando il prodotto lordo

di esse linee raggiunga lire annue quarantamila per chilometro.

Qualora però il Governo volesse obbligare i concessionari alla costruzione di detto secondo binario prima che il prodotto raggiunga l'indicato limite, esso ne anticiperà le spese, con riserva di ripetere il rimborso integrale della incontrata spesa tostochè il prodotto lordo raggiunga il limite suddetto.

La costruzione del nuovo binario sarà affidata ai concessionari, che dovranno presentare alla preventiva approvazione del Governo i progetti particolareggiati colla perizia della spesa delle relative opere e dei materiali d'armamento.

La manutenzione del binario predetto, anche nel caso di costruzione a spese del Governo, resterà a carico dei concessionari.

#### Art. 6.

Per quanto riguarda la forma, le dimensioni e le norme di costruzione per il corpo stradale, per le opere d'arte e per i fabbricati, per la massicciata, per l'armamento, materiale fisso e mobile, e per il telegrafo, sono applicabili alla presente concessione le disposizioni contenute nei §§ 2, 3 e 4 del capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1865, numero 1441.

#### Art. 7.

Gli obblighi assunti dai concessionari in forza degli articoli precedenti sono subordinati alla condizione che le provincie ed i comuni, i quali hanno interesse nell'attuazione della strada ferrata di che si tratta, si obblighino entro il termine di quattro mesi dalla data della presente convenzione a concorrere nella spesa per la somma di sette milioni e mezzo.

I comuni e le provincie dovranno pagare la suddetta somma di sette milioni e mezzo a contanti o con biglietti di Banca, aventi corso forzato nel regno, in venti rate uguali dallo incominciamento dei lavori, così che l'ultima coincida colla collaudazione finale, che avrà luogo entro due mesi dalla ultimazione dei lavori tutti.

I pagamenti per parte dei comuni e delle provincie suddette non saranno fatti se non a condizione che i versamenti per parte degli azionisti corrispondano ad una somma non minore di quella delle rate pagate e richieste ai corpi morali suddetti.

Come corrispettivo dei suddetti obblighi la società darà alle provincie e comuni numero quindicimila obbligazioni di lire cinquecento caduna, fruttifere al cin-

que per cento, e rimborsabili per estrazioni annuali nel periodo della concessione.

Le obbligazioni suddette saranno consegnate ad opera finita e collaudata, e durante la costruzione si rilasceranno, a misura dei pagamenti, titoli interinali portanti l'interesse del 5 per cento.

#### Art. 8.

I concessionari durante il tempo di cui nel precedente articolo 7 sono vincolati agli obblighi assunti nella presente convenzione, e per garanzia hanno fatto un deposito di lire duemila cinquecento di rendita pubblica 5 per cento, corrispondenti al valore capitale di lire cinquantamila, calcolata alla pari, come risulta dalla prodotta bolletta di ricevuta rilasciata dalla cassa dei depositi e prestiti a Firenze, in data 24 ottobre 1868, numero 674 d'ordine e 13,207 di posizione.

Trascorso il termine fissato, senza che siasi ottenuto il suddetto concorso delle provincie e dei comuni, i concessionari saranno esonerati da ogni loro obbligazione, e potranno ritirare il deposito di cui sopra, a meno che essi preferiscano, anche in tal caso, di dar seguito alla convenzione.

#### Art. 9.

Entro un mese successivo al tempo, come sopra all'articolo 7, concesso per ottenere il concorso delle provincie e dei comuni, i concessionari dovranno dichiarare di esser pronti a prestare la cauzione definitiva, cauzione che resta fissata in lire seicentomila in cedole di rendita pubblica, calcolata alla pari; di tal somma però farà parte lo ammontare della cauzione primordiale di cui all'articolo 8 della presente.

Appena ottenuta la sanzione legislativa sarà operato il deposito della cauzione suddetta, e si stipulerà l'atto di concessione definitiva.

Non adempiendosi all'obbligo riguardante la cauzione definitiva, s'intenderà come non avvenuta la presente convenzione, senza che occorra alcun diffidamento giudiziale o costituzione in mora, ed i concessionari perderanno la somma costituente il deposito provvisorio.

#### Art. 10.

La predetta cauzione di lire seicentomila sarà restituita per decimi, a misura che i concessionari avranno giustificato di avere erogata esclusivamente nella costruzione delle opere della strada ferrata una somma corrispondente a tre volte tanto il decimo da restituirsi.

L'ultimo decimo però rimarrà in deposito fin dopo la collaudazione finale della strada ferrata.

Art. 11.

Nel termine di tre mesi dalla data della concessione definitiva i concessionari potranno costituire, nelle forme prescritte dalla legge, una società anonima per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata, ritenuto sempre il concorso delle provincie e dei comuni, nella misura accennata all'articolo 7.

Art. 12.

Il capitale della società sarà di otto milioni in azioni, e la medesima non potrà costituirsi se non dopo che sia stato sottoscritto per quattro quinti il capitale suddetto, e non siasi versato in danaro da ciascun socio il decimo almeno delle azioni dal medesimo sottoscritte.

Pel rimanente capitale necessario per costruire la strada ferrata, che si calcola di altri otto milioni, saranno emesse obbligazioni, parte delle quali, per il valore di sette milioni e mezzo, sarà rilasciata a favore delle provincie e comuni che concorreranno alla spesa, come sopra all'articolo 7 fu dichiarato.

Art. 13.

La sede della società anonima da formarsi e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del regno, e la società stessa sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

Art. 14.

Le provincie ed i comuni che concorreranno alla spesa come sopra sono autorizzati a contrarre i prestiti di cui potessero abbisognare per far fronte agli impegni che verranno assunti, mediante l'osservanza delle forme dalle vigenti leggi prescritte.

Art. 15.

Le opere d'arte minori saranno eseguite sul tipo di massima adottato dalla società delle ferrovie dell'alta Italia in consimili località.

Le stazioni e le case cantoniere saranno simili a quelle adottate dalla società dell'alta Italia nelle località che per importanza del movimento si trovano in condizioni identiche. Per la stazione di Mantova e per il gran ponte stabile sul Po verranno presentati all'approvazione ministeriale separati progetti.

Art. 16.

I concessionari si sottomettono alle prescrizioni e modificazioni che verranno dettate dal Ministero della guerra per tutto quanto possa occorrere pel passaggio della linea ferroviaria sopra terreno di fortificazioni e punti strategici.

## Art. 17.

I concessionari fino alla costituzione della società anonima eleggono il loro domicilio legale nella capitale del regno. Costituita la società anonima, questa dovrà nominare un suo rappresentante munito di necessari poteri per ricevere le notificazioni ed ogni altra comunicazione che dal Governo o dai privati interessati potesse essere fatta.

Il rappresentante designato dovrà avere il domicilio legale nella capitale del regno, ed in sua assenza, od in caso di non elezione, qualunque notificazione od intimazione sarà valida, quando venga fatta alla segreteria della prefettura nella capitale del regno.

## Art. 18.

Il Governo si obbliga per parte sua di concorrere:

1° Nella metà della spesa per il ponte provvisorio sul Po a Borgoforte;

2° Nella metà della spesa di costruzione, esclusa quella relativa all'armamento della via, per il ponte definitivo, se ad un solo binario, e nei due terzi della spesa nei termini suaccennati, se il ponte sarà costruito con passaggio per la via ordinaria;

3° Nella metà della spesa per il passaggio del lago a Mantova, escluso come sopra il costo dell'armamento della via.

La quota assunta dal Governo per il concorso di cui al numero 1 sarà pagata tostochè il ponte sia ultimato e collaudato; quelle di cui ai numeri 2 e 3 saranno soddisfatte mediante pagamenti trimestrali da eseguirsi a misura del progresso dei lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici regolerà il sistema in base al quale si dovrà rendere ragione delle spese richieste dalle costruzioni suddette.

Per le opere che saranno richieste dal Ministero della guerra nell'interesse militare in rapporto alle fortificazioni di Mantova e Borgoforte, la spesa resterà a carico esclusivo del Governo.

## Art. 19.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che i concessionari, o la società che deve surrogarli, stipuleranno relativamente in dipendenza delle obbligazioni da essi assunte con questa concessione, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro, e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

Quando siano i medesimi stipulati sotto forma di scrittura privata potranno essere estesi sopra carta bollata da cinquanta centesimi, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto. Tali favori si intendono estesi all'atto di costituzione della società



anonima, ed agli atti che possono occorrere alle provincie ed ai comuni interessati per procurarsi, o con mutui od altro modo qualunque, i mezzi con cui soddisfare al pagamento delle quote ai medesimi spettanti per la ferrovia di che trattasi, purchè nei relativi documenti si faccia constare dell'uso a cui sono destinati i predetti mutui. Ben s'intende che le facilitazioni suddette non avranno vigore se non dopo che la presente concessione sarà resa definitiva dopo l'approvazione per legge.

Art. 20.

Gli atti per l'espropriazione delle proprietà da occuparsi definitivamente e temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata, le sue dipendenze ed accessori, non che le quitanze dei proprietari, potranno essere stesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprendere parecchie di siffatte espropriazioni e quitanze.

Art. 21.

I concessionari, o la società che verrà loro surrogata, potranno importare con franchigia di dazio doganale per il corso di dieci anni a partire dalla data della definitiva concessione i regoli, le piattaforme, gli scambi, le gru, i pesi a bilico, ed ogni oggetto di metallo e legname da impiegare nella costruzione, nell'armamento della via e nel rifornimento delle stazioni.

Godrà della stessa esenzione, durante il detto periodo, tutto il materiale mobile, le locomotive, i *tenders*, ferramenti per vagoni e veicoli d'ogni genere per la quantità che sarà giudicata necessaria per un regolare esercizio, e per quanto tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo.

L'esercizio di questo diritto sarà regolato secondo le norme che dal Ministero delle finanze saranno prescritte.

Art. 22.

Per i trasporti sulle ferrovie che formano l'oggetto della presente convenzione sono autorizzate le tariffe accordate alla società ferroviaria dell'alta Italia (allegato A alla convenzione 30 giugno 1864). Si dichiara però che, sull'invito del Governo, dovranno venire accettate dai concessionari tutte quelle diminuzioni alle tariffe che fossero adottate sia per il trasporto dei viaggiatori, sia per quello delle merci sulle ferrovie dell'alta Italia.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sarà applicata la tariffa speciale portata dall'allegato B della citata convenzione.

Per il servizio di posta saranno osservate le disposizioni dell'articolo 48 di detta convenzione.

Art. 23.

Nel personale non tecnico assunto in servizio per l'esercizio della strada dovranno impiegarsi per un terzo almeno i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa.

Art. 24.

Le spese tutte di sorveglianza e di visite durante la costruzione della ferrovia e quelle delle collaudazioni provvisoriale e definitive sono a carico dei concessionari, che dovranno annualmente versare nella cassa dello Stato la somma che verrà dal Ministero fissata a titolo di rimborso. Per il sindacato e la sorveglianza dell'esercizio la società corrisponderà al Governo una somma annua in ragione di lire sessanta per chilometro.

Art. 25.

L'imposta territoriale che la società dovrà pagare allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai catasti vigenti all'epoca dell'acquisto. Essi però andranno esenti da ogni imposta territoriale per i successivi cinque anni dall'epoca dell'apertura all'esercizio della strada ferrata fissata coll'articolo 2.

Art. 26.

La concessione di questa strada ferrata durerà 99 anni a partire dal giorno in cui la concessione medesima sarà resa definitiva, e sarà vincolata all'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 marzo 1865 per i lavori pubblici.

Art. 27.

Dopo venti anni dalla data della definitiva concessione il Governo avrà diritto di riscattare le ferrovie concesse, pagando i compensi che per i casi di riscatto sono stabiliti dalla vigente legge sui lavori pubblici.

Art. 28.

Quando il Governo prenderà possesso della ferrovia alla scadenza della concessione dovrà la ferrovia stessa essere consegnata in buono stato di manutenzione colle sue dipendenze ed attinenze, come stazioni, tettoie, case cantoniere o di guardia, ed ogni altro edificio, non meno che coi meccanismi fissi, ed in generale con tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale ed immediata la manutenzione della strada ed il servizio del trasporto dei viaggiatori e delle merci.

## Art. 29.

Se, durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca della scadenza della concessione, la società non si porrà in grado di ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui debba essere consegnata al Governo, questo sarà in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per far eseguire d'ufficio i lavori e le provviste che rimanessero imperfette.

## Art. 30.

Alla scadenza della concessione il Governo acquisterà pel loro giusto valore, e purchè riconosciuti servibili all'esercizio e manutenzione della strada, gli oggetti mobili di cui potrà essere dotata la strada medesima, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporto, mobilia delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili.

Il Governo acquisterà pure al momento della consegna della strada, a prezzo d'estimo, gli oggetti di consumo, come combustibili, olii, grassumi ed altri approvvigionamenti, che esistessero in natura nei magazzini della società.

La quantità però dei detti oggetti di consumo non potrà in nessun caso eccedere quella necessaria al servizio di sei mesi.

## Art. 31.

Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo e la società in ordine all'eseguimento della presente concessione saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno.

## Art. 32.

Se il Governo o le provincie ed i comuni interessati richiedessero che i ponti da costruirsi, oltre quello del Po a Borgoforte, per il passaggio della ferrovia fossero eseguiti in modo da servire anche al carreggio ordinario, i concessionarii non vi si potranno rifiutare, ma le maggiori spese di costruzione e di manutenzione, che a tal uopo si rendessero necessarie, saranno rimborsate da chi ha fatto la domanda.

## Art. 33.

Quando si trattasse di costruire la linea Parma-Borgoforte i concessionarii, o loro aventi causa, avranno il diritto di preferenza sopra ogni altro, salvi però sempre i diritti di prelazione che alla società dell'alta Italia competono, tanto per la concessione di essa linea, quanto per quelle di cui agli articoli 2 e 4 della presente convenzione.

## Art. 34.

La costruzione delle strade ferrate concesse col pre-

sente atto è dichiarata opera di utilità pubblica. Saranno quindi applicate per le espropriazioni ed altri privilegi le disposizioni delle leggi e dei regolamenti in vigore.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze oggi ventisei ottobre mille ottocento sessantotto.

*Il ministro dell'interno  
reggente il Dicastero dei lavori pubblici  
(Firmato) G. CANTELLI.*

FRANCESCO BINDI-SERGARDI per sè e per gli altri soprannominati, come da poteri conferitigli.

*Il direttore capo di divisione  
(Firmato) MATTEO COBOEVICH.*

Allegato **II**.Capitolato di concessione di una strada ferrata  
da Ivrea ad Aosta.

## PARAGRAFO PRIMO.

*Tracciato, pendenza e collocamento delle stazioni.*

## Art. 1.

Il concessionario si obbliga di costruire e di dare ultimata nel termine di anni tre, dalla data dell'approvazione della convenzione, in guisa che possa essere aperta all'esercizio una strada ferrata che da Ivrea metta ad Aosta in base al progetto che verrà dal Governo approvato.

## Art. 2.

Il tracciato determinato dal progetto definitivo potrà, nel corso della esecuzione e previa espressa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, subire quelle variazioni che fossero dal concessionario o dal Ministero medesimo dimostrate utili e convenienti, purchè non si scostino dall'una e dall'altra parte oltre dugento metri dal tracciato medesimo e purchè con queste modificazioni non s'introducano curve che abbiano raggio minore da metri 350 a 400, nè pendenze eccedenti il 12 per mille nella linea e il 2 per mille nelle stazioni.

## Art. 3.

Per il servizio della strada ferrata sarà convenientemente spostata la stazione d'Ivrea, e se ne erigeranno altre pel servizio dei paesi di Bajo, Settimo Vittone, Pont St-Martin, Bard, Verrés, St-Vincent, Chambave, Nus ed Aosta.

## PARAGRAFO SECONDO.

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

## Art. 4.

La strada sarà costruita ad un solo binario, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari nelle stazioni per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

## Art. 5.

La strada ferrata al livello in cui va imposta la massiciata libera avrà la larghezza di metri 5 (cinque) e centimetri 50 (cinquanta), tanto negli sterri come nei rilevati. Quando le trincee avranno cinque metri di

profondità almeno, la massicciata potrà essere a forma incassata ed esservi sostenuta da muretti laterali. In questo caso la larghezza in cima della massicciata sarà di metri 4 (quattro) e centimetri 30 (trenta), compresi lo spessore dei muretti. Ove essa corra in trincea sui due lati o su di un lato solo la larghezza suaccennata sarà aumentata in modo da avere al piede di ogni scarpa in trincea un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri 0,25 e della larghezza in sommità di metri 0,75.

Ove le condizioni speciali di sito l'esigessero una capacità maggiore dovrà essere data a questi fossi di scolo.

Di fossi laterali di scolo, ugualmente regolati, sarà pure provveduta la strada ferrata ovunque essa non si elevi sopra la campagna più di metri 0,60, semprechè tali fossi non alterino la irrigazione dei fondi o vi ostino.

#### Art. 6.

Le scarpe dei rilevati non potranno avere meno di uno e mezzo di base per uno di altezza. Quelle delle trincee avranno la inclinazione dell'un per uno se in terra, e di un decimo se in roccia. Se però la natura franosa della terra lo esigesse, questa proporzione dovrà essere aumentata a norma delle circostanze. Se la qualità della terra posta in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpe dovranno essere coperte di uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 almeno, e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

#### Art. 7.

I fossi laterali saranno scavati e formati con pendenze regolari corrispondenti agli scoli esistenti.

Nei luoghi in cui si avrà terra sovrabbondante proveniente dagli scavi sarà la medesima trasportata lateralmente nelle località che verranno per ciò riconosciute le più opportune.

#### Art. 8.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata ed una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con un cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito. In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6 (sei), e quella di metri 5 (cinque), o di quattro alle strade comunali secondo la loro importanza.

#### Art. 9.

Per la continuità delle comunicazioni ordinarie in-

tersecate dalla ferrovia nei siti in cui la superficie naturale del terreno, od il livello delle strade esistenti intersecate hanno, rispetto alla ferrovia, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, sarà concesso lo stabilimento di passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di barriere disposte secondo l'importanza loro. Per le strade nazionali la larghezza libera del passaggio non potrà essere minore di metri sei. Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce secondo l'importanza delle esistenti strade.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 10.

La larghezza delle gallerie coperte o scoperte la di cui costruzione si rendesse necessaria sarà di metri 5 fra i piedritti a livello dei regoli, e l'asse delle medesime dovrà coincidere con quello della via. L'altezza sotto la chiave dei volti delle gallerie coperte sarà almeno di metri cinque e centimetri cinquanta misurati dal livello superiore dei regoli.

Nel caso che la natura dei terreni in cui dovranno aprirsi tali gallerie presentasse pericoli di frane e di filtrazioni, il concessionario sarà tenuto a prevenirne e contenerne le conseguenze col mezzo di solide ed acconcie opere.

Art. 11.

Tutte le opere di arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno ed in parte dell'altro di detti materiali.

Per il tracciato definitivo della strada, per le opere principali d'arte, le stazioni e loro fabbricati attinenti, dovranno prima della loro esecuzione essere presentati all'approvazione del Governo i relativi progetti e piani esecutivi.

Per le opere secondarie, come ponti, ponticelli non aventi maggior luce di metri 10, piccoli sifoni, passaggi a livello per le strade comunali, case cantoniere e cassotti di guardia, basterà che sieno presentati i moduli normali, secondo le varie loro grandezze, che, approvati dal Governo, saranno poi applicati nei vari siti a cui sono destinati.

Art. 12.

Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una ad ogni

mille e dugento metri al più. Nelle curve non potranno mai essere più distanti di mille metri.

Art. 13.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d'acacia o di spino bianco o con muretti a secco dell'altezza di metri 0,80 per tutta la sua lunghezza. Saranno dal concessionario piantati termini divisorii fra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 14.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un commissario tecnico in applicazione del disposto dell'articolo 287 della vigente legge sui lavori pubblici.

PARAGRAFO TERZO.

*Massicciata, armamento, materiale fisso e telegrafo.*

Art. 15.

La massicciata composta di ghiaia naturale e di pietrisco mondo di terra, delle migliori qualità, avrà in base una larghezza non minore di metri 4, sarà alta centimetri 50 e disposta colla scarpa dell'un per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art. 16.

L'armamento sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60 spaziate mediamente non più di 0,90 da mezzo a mezzo se di legno dolce iniettate, e di metri 2,50 spaziate mediamente un metro se di quercia. Le traversine intermedie potranno essere semicilindriche colle dimensioni di centimetri 25 in larghezza per centimetri 12 e mezzo di grossezza in mezzo. Quelle di congiunzione all'unione di due spranghe di regoli avranno le stesse misure di larghezza e di grossezza, ma questa grossezza sarà uniforme, cioè la sostanza delle traversine sarà rettangolare. Le traversine tutte saranno di legname sano e di essenza forte, a meno che non sieno preparate con sostanze conservatrici.

In generale la distribuzione delle traversine, non che la loro forma e le dimensioni, saranno eguali a quelle impiegate nel tratto tra Chivasso e Ivrea, non potendo in alcuna parte l'armamento essere meno robusto e meno perfetto di quanto ebbe luogo per la detta ferrovia.



## Art. 17.

Le guide di ferro non potranno essere nè per qualità, nè per resistenza inferiori a quelle adoperate nella linea Chivasso-Ivrea. La lunghezza di queste guide, e il loro sistema di unione sarà conforme a quello attualmente adoperato dalla società ferroviaria dell'alta Italia.

## Art. 18.

Gli sviatoi per passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulla rete dell'alta Italia.

## Art. 19.

Le stazioni, secondo la maggiore o minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binari coi necessari sviatoi, saranno provvedute delle piattaforme, gru, bilancie, vasche di acque per alimentare le caldaie e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio delle medesime. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

## Art. 20.

Dovrà lungo la ferrovia essere stabilita una linea telegrafica ad unico filo con quel numero di uffici che il Governo reputerà necessario ad assicurare il buon andamento dell'esercizio della ferrovia medesima.

La linea di che è parola sarà costruita, e gli uffici saranno stabiliti a proprie spese del concessionario, secondo un progetto che dovrà presentare alla direzione generale dei telegrafi dello Stato cui ne è riservata l'approvazione. Il filo telegrafico per la ferrovia dovrà essere collegato alla rete telegrafica governativa nelle località e nel modo che sarà dalla medesima Direzione generale designato.

Quest'ultima potrà assumere la costruzione a propria cura della linea telegrafica predetta, mediante un corrispettivo da convenire.

Il Governo riservasi il diritto di appoggiare gratuitamente i suoi fili telegrafici sulla linea costruita per servizio della ferrovia.

Si dovrà a cura del concessionario provvedere nelle stazioni di Ivrea ed Aosta un locale opportuno per deposito di materiali telegrafici.

La manutenzione della linea telegrafica verrà fatta alle condizioni che, all'epoca dell'apertura all'esercizio della ferrovia, saranno in vigore per la manutenzione delle linee telegrafiche sulla rete ferroviaria dell'alta Italia.

## PARAGRAFO QUARTO.

*Obblighi ed oneri annessi alla concessione.*

## Art. 21.

La cauzione primordiale da fornirsi a termini dell'articolo 247 della legge 20 marzo 1865 viene fissata in lire duecentomila in rendita dello Stato, e quella definitiva, prescritta pure dall'accennato articolo, sarà di lire italiane settecentomila effettive e dovrà essere prestata entro cinque mesi dalla notificazione dell'approvazione della convenzione e così non più tardi di un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori. In essa cauzione definitiva verrà compenetrato il valore del deposito provvisorio ragguagliato al corso del giorno in cui avrà luogo il deposito definitivo. Tale deposito verrà eseguito nella cassa dei depositi e prestiti in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè in Buoni del Tesoro od in iscrizioni di rendita al 5 per cento che saranno ricevuti al valore effettivo, od al 3 per cento al corso di emissione. Non adempiendosi all'obbligo della definitiva cauzione nel termine suindicato la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento giudiziale, o costituzione in mora, ed il concessionario perderà la somma di deposito provvisionale.

## Art. 22.

Il deposito suddetto di lire settecentomila verrà restituito in rate, non minori di lire 50,000 quando il concessionario faccia constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti sul luogo pel doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi. L'ultima rata di lire 50,000 sarà ritenuta sino al collaudo definitivo della strada.

## Art. 23.

I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno essere intrapresi entro sei mesi a datare dal giorno della notificazione dell'approvazione della convenzione e previo l'eseguimento del deposito di cauzione di cui all'articolo 21.

Se però accadesse che cause di forza maggiore, constatate nel termine e modi indicati dall'articolo 33, venissero ad impedire il cominciamento o la prosecuzione dei lavori il Governo potrà accordare una proroga.

## Art. 24.

Setrascorso il termine, di cui all'articolo precedente, i lavori non fossero intrapresi ed attuati con uno sviluppo proporzionato al tempo concesso per compiere l'opera, od i lavori dopo cominciati venissero sospesi,

e dopo una formale ingiunzione, fatta intimare dall'amministrazione almeno un mese prima al concessionario, questi non si fosse messo in grado di cominciare nel primo caso, o di riprendere e continuare i lavori colla conveniente attività nel secondo caso, il concessionario perderà la metà della cauzione definitiva prestata a termini dell'articolo 21, a meno che egli non faccia constare, nel tempo e modo indicati nell'articolo 35, di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Dichiarata la perdita della metà della cauzione definitiva nei casi sopraindicati, se il concessionario non la reintegra nel termine di tre mesi decadrà dalla concessione e perderà la cauzione primordiale.

#### Art. 25.

Nel periodo di tre anni, dal giorno dell'approvazione del progetto generale esecutivo della strada, questa dovrà essere perfettamente compiuta, armata e fornita di tutti gli attrezzi, escluso il materiale mobile, necessario all'esercizio, e di una linea telegrafica, in guisa che possa esser aperta all'esercizio in modo sicuro e permanente.

È però accordato il termine d'un anno successivo all'apertura dell'esercizio per eseguire nelle stazioni quei lavori che, non essendo assolutamente necessari per il regolare e sicuro esercizio, si trovassero incompiuti al momento che sarà attivata la linea. Questi termini potranno essere dal Governo prorogati per giuste cause.

#### Art. 26.

Le spese per la sorveglianza e pel collaudo dei lavori, del pari che per il controllo dell'esercizio, saranno sostenute dal concessionario, mediante il versamento al pubblico Tesoro della somma di annue lire 8000 durante la costruzione ed a datare dalla presentazione del progetto definitivo sino alla totale apertura della linea, e di lire 60 per ciascun chilometro di strada durante l'esercizio.

#### Art. 27.

La linea non potrà essere aperta al pubblico se prima tutte le parti che la costituiscono, compresi i magazzini e gli edifici annessi e dipendenti, non sono esaminate e collaudate dai commissari delegati dal Governo, i quali redigeranno apposito processo verbale da omologarsi dall'amministrazione superiore prima dell'apertura dell'esercizio. La società dell'alta Italia avrà diritto di assistere al collaudo nei termini e per gli effetti dichiarati nell'articolo 37 del capitolato 30 giugno 1864.

## Art. 28.

Il servizio di posta sulla linea d'Ivrea-Aosta sarà fatto alle condizioni stabilite nell'articolo 48 del capitolato 30 giugno 1864. In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle poste i locali per uso d'ufficio.

## Art. 29.

Per il trasporto di oggetti e di persone per conto del Governo sarà applicata la tariffa *B* annessa al citato capitolato 30 giugno 1864.

## Art. 30.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le rotaie od intercettare in qualunque modo la strada ferrata ne sopporterà egli la spesa, ma il concessionario non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità per il sospenso esercizio. Cessate le circostanze di questa interruzione la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino suo stato a spese del Governo.

## Art. 31.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie e controllare le operazioni della società verranno trasportati gratuitamente coi bagagli.

## Art. 32.

Il concessionario è responsabile tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati nei termini dichiarati negli articoli 290 e 291 della vigente legge sui lavori pubblici.

## Art. 33.

All'effetto di constatare i casi di forza maggiore il concessionario dovrà nei trenta giorni, a datare dall'evento o dalle circostanze che avranno impedito l'adempimento delle condizioni stipulate, darne avviso al Ministero dei lavori pubblici, ed ove così si richieda provarne la realtà e le conseguenze. In difetto il concessionario potrà essere considerato come decaduto da ogni eccezione dipendente da forza maggiore.

## PARAGRAFO QUINTO.

*Durata della concessione, diritti dalla medesima dipendenti e favori accordati al concessionario.*

## Art. 34.

La concessione è fatta per anni 99 a decorrere dall'apertura dell'intera linea all'esercizio.

## Art. 35.

Il Governo richiederà a suo tempo la società conces-

sionaria delle ferrovie dell'alta Italia perchè, a senso dell'obbligo assunto coll'articolo 5 dell'atto 2 febbraio 1865 addizionale alla convenzione 30 giugno 1864 approvata con legge 14 maggio 1865 n° 2279, intraprenda l'esercizio della linea suddetta col corrispettivo del 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico.

Art. 36.

Le tasse di trasporto dei viaggiatori e delle merci, saranno stabilite conformemente alle tariffe che sono in vigore sulle ferrovie dell'alta Italia a termini del capitolato 30 giugno 1864, salve le modificazioni che per posteriori provvedimenti potranno venire adottate per la rete dell'alta Italia. Altrettanto dicasi pei diritti a percepirsi per ispese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito o magazzino.

Art. 37.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare, senza pagare tutta o parte della tassa, nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse, o dirette a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla. Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

Art. 38.

È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutti i *rails*, cuscinetti, stecchetti, cangiamenti di via ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè delle ferramenta necessarie alla formazione di opere comprese nella costruzione della ferrovia. Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

Art. 39.

Quando venisse richiesto il trasporto sulle ferrovie dell'alta Italia dei detti oggetti provenienti dall'estero, la tassa di tariffa sarà ridotta del 40 per cento.

Art. 40.

La costruzione della strada ferrata da Ivrea ad Aosta e la sua manutenzione, e riparazione sono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi sono loro applicate per la espropriazione ed altri privilegi le disposizioni delle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 41.

Fino al termine del 1875 il concessionario andrà e-

sente dall'imposta sulla rendita, e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Questa ultima sarà valutata pei terreni e pei fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto. E esso però continuerà a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano sui pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

Art. 42.

Sarà in facoltà del concessionario di costituire una società anonima per la costruzione della linea, come anche di cedere la sua concessione ad una società anonima già esistente. Il capitale sociale rimane determinato in lire tredici milioni cinquecento mila, di cui 9500 mila in azioni, compresi i sussidi e concorsi del Governo e corpi morali, e quattro milioni in obbligazioni.

Art. 43.

Sul bilancio dello Stato verrà pagata al concessionario a titolo di sussidio la somma di lire tre milioni e cinquecentomila metà nel corso dei lavori per rate di lire duecentomila, con che consti di una tripla somma impiegata in lavori.

L'altra metà in saldo di detto sussidio verrà corrisposta quando sia la strada aperta all'esercizio in tutta la sua lunghezza.

Art. 44.

Potrà il concessionario, o la società che verrà ad esso surrogata, accettare i premi in denaro, o cessione di terreni per la sede della strada e delle sue dipendenze dai comuni e corpi morali interessati nella costruzione della linea.

Art. 45.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che il concessionario stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni da esso assunte con questo capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro, e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira. Tali atti, se stipulati per scrittura privata, potranno essere stesi sopra carta bollata da centesimi 50, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto.

Lo stesso favore è accordato alla società che fosse surrogata al concessionario, e si estende all'atto di cessione medesima, nonchè ai bolli e tasse tutte occorrenti per gli atti dei comuni e corpi morali sopracitati, pei mutui che dovessero assumere onde procurarsi i mezzi con cui soddisfare le offerte da essi fatte per la ferrovia di cui trattasi, purchè nei relativi docu-

menti si faccia constare dell'uso cui sono destinati predetti mutui.

Art. 46.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente e temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata e le sue dipendenze ed accessori, non che le quietanze dei proprietari potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprendere varie dismissioni o quietanze.

PARAGRAFO SESTO.

*Collaudo, facoltà di riscattare la strada  
e sua reversione allo Stato.*

Art. 47.

Compiuta la linea, il Governo ne farà eseguire il collaudo per mezzo dei suoi delegati ed in contraddittorio dei concessionarii o dei suoi rappresentanti.

Art. 48.

Dopo venti anni dalla data dell'apertura della ferrovia all'esercizio, il Governo avrà la facoltà di riscattare la presente concessione, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondere semestralmente sino al termine dell'anno.

Art. 49.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui, ottenuti dalla società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare la ferrovia; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti. Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere sino al termine della concessione.

Art. 50.

Nel caso previsto dai due precedenti articoli, come pure quando il Governo prendesse possesso della ferrovia soltanto alla scadenza della concessione, dovrà la ferrovia essere consegnata in buono stato di manutenzione con le sue dipendenze ed attinenze, come stazioni, tettoie, uffici di percezione, case cantoniere o di guardia ed ogni altro edificio, non meno che i meccanismi fissi, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale ed immediata la manutenzione della strada ed il servizio di trasporto dei viaggiatori e delle merci.

## Art. 51.

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

## Art. 52.

I mobili delle stazioni, ed in generale tutti gli oggetti non cadenti in proprietà del Governo in virtù dell'articolo 49, saranno rilevati dal Governo purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada ed a prezzo d'estimo e pagati nei tre mesi successivi alla consegna.

## PARAGRAFO SETTIMO.

*Caso di penalità e decadenza. — Procedimenti relativi.*

## Art. 53.

Se nel periodo fissato all'articolo 25 il concessionario non avesse dato esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore, ed ottenuta una proroga per l'adempimento delle medesime, s'intenderà di pieno diritto decaduto dalla concessione senza che occorra alcuna costituzione in mora.

## Art. 54.

In tale caso la porzione della cauzione che non fosse peranco stata restituita ed il valore dei terreni ed opere d'arte fino all'ammontare dell'intera cauzione medesima s'intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato. In questa circostanza il Governo potrà, se lo crede, provvedere al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette, col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi del presente capitolo, e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si troveranno già posti in esercizio. L'appalto sarà deliberato al migliore offerente sul detto prezzo di stima riconosciuto idoneo dall'amministrazione superiore, esclusi però il concessionario decaduto ed i suoi aventi causa.

## Art. 55.

Il nuovo concessionario sarà tenuto di pagare a quello decaduto dalla concessione, prelevato anzi tutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Go-



verno a termini del precedente articolo 54, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutta od in costruzione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad esso fatta la cessione.

Art. 56.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto si farà luogo con ribasso ad un secondo appalto, dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo.

Art. 57.

Se anche questo secondo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi, valutati per se stessi, ed indipendentemente dall'appartenere alla strada ferrata, pel compimento della quale il Governo non assume alcun obbligo.

PARAGRAFO OTTAVO.

*Disposizioni generali.*

Art. 58.

Il concessionario non potrà reclamare per il fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio e nelle tariffe doganali o di strade ferrate attualmente in vigore, o che potessero stabilirsi in seguito.

Art. 59.

Nei casi in cui, fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare la strada ferrata che fa oggetto del presente capitolato, il concessionario non potrà mettere ostacolo a tali attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa al concessionario stesso.

Art. 60.

Venendo costituita una società anonima non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della società stessa, suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò ed i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni o gli averi della società, nè prendere ingerenza alcuna nella sua amministrazione. Dovranno anzi per l'eser-

cizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

**Art. 61.**

Nel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa. A tal uopo il Ministero dei lavori pubblici trasmetterà alla società annualmente una nota dei militari suddetti, ed il concessionario manderà allo stesso Ministero una tabella de' suoi impiegati ed agenti, onde si constati la loro qualità.

**Art. 62.**

Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo e la società in ordine allo eseguimento della presente concessione saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno.

**Art. 63.**

Il Concessionario o la società anonima che gli verrà sostituita dovranno designare una persona per ricevere le notificazioni ed intimazioni che occorresse d'indirizzare loro. La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del regno. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria del tribunale civile della capitale.

**Art. 64.**

Il concessionario si obbligherà infine all'esatta osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici e regolamenti che ne derivano, ed a quelle speciali contenute in questo capitolato.

# INDICE DELLE MATERIE

RELAZIONE . . . . .	Pag. 3
<i>Note unite alla relazione.</i>	
<i>Nota a.</i> - Debito galleggiante della società delle Romane al 1° luglio 1863 . . . . .	40
<i>Nota b.</i> - Posizione economica presunta per l'avvenire della società delle Romane . . . . .	41
<i>Nota c.</i> - Transazione tra il Governo e la società delle Romane in esequimento del disposto degli articoli 2 e 3 della convenzione 30 settembre 1868 . . . . .	42
<i>Nota d.</i> - Debito galleggiante della società delle ferrovie romane al 28 febbraio 1869 con gl'interessi regolati al 31 dicembre 1868 . . . . .	53
<i>Nota e.</i> - Risultati della retrocessione della ferrovia ligure e cessione della linea Massa-Firenze al Governo col passaggio delle stesse linee ad altra società costituita . . . . .	61
<i>Nota f.</i> - Prospetto dei prodotti approssimativi del traffico delle suddette linee (dedotta l'imposta del decimo) durante il mese di aprile . . . . .	63
<i>Nota g.</i> - Spesa di costruzione della linea di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, comprese le opere accessorie e le provviste del materiale mobile . . . . .	64
<i>Nota h.</i> - Calcolo del prodotto lordo chilometrico corrispondente alla garanzia per le reti della Lombardia, dell'Italia centrale e del Piemonte . . . . .	65
<i>Nota i.</i> - Calcolo scalare delle differenze a carico del Governo e delle somme di rimborso a cui ha diritto secondo le concessioni attuali delle reti della Lombardia e dell'Italia centrale in confronto coi risultati della unificazione nelle guarentigie delle due reti . . . . .	67
<i>Nota l.</i> - Passività annuali a carico dello Stato per la costruzione della ferrovia di Savona . . . . .	68
<i>Nota m.</i> - Quadro statistico della spesa ordinaria d'annua manutenzione del tronco di strada nazionale da Torino alla Svizzera pel Gran San Bernardo, compreso tra la città d'Ivrea e quella d'Aosta, e di quella straordinaria da effettuarsi per la sistemazione dei tronchi non sistemati . . . . .	70
PROGETTO DI LEGGE . . . . .	73
<i>Allegati al progetto di legge.</i>	
1. Convenzione per la retrocessione al Governo per parte della società delle strade ferrate romane della linea del litorale ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza e di quella da Firenze a Massa per Pistoia o Lucca . . . . .	79

2. Convenzione colla società ferroviaria dell'alta Italia per l'esercizio e per la costruzione di diverse linee . Pag. 89
3. Convenzione colla società delle strade ferrate meridionali per il compimento e lo esercizio della ferrovia da Foggia a Candela . . . . . » 107
4. Convenzione colla società delle strade ferrate meridionali colla quale viene riassunta dal Governo la costruzione delle due linee da Termoli all'incontro della ferrovia da Napoli a Benevento e da Pescara a Rieti per Aquila . » 110
5. Convenzione per gli studi e la costruzione delle strade ferrate da Termoli a Benevento e da Pescara ad Aquila . » 114
6. Convenzione per il compimento dei lavori della strada ferrata di Savona . . . . . » 123
7. Convenzione per la costruzione della galleria detta di Stallati lungo la linea ferroviaria del litorale ionio . » 133
8. Convenzione colla società delle ferrovie sardo per lo esequimento delle linee stabilite con legge 23 agosto 1868 . . . . . » 152
9. Progetto di convenzione per la concessione delle ferrovie calabro-sicule . . . . . » 163
10. Convenzione provvisoria per la concessione della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata da Mantova per Borgoforte a Modena . . . . . » 170
11. Capitolato di concessione di una strada ferrata da Ivrea ad Aosta . . . . . » 180



Al vostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici e delle finanze sono auto appa-  
presentato al Parlamento nazionale il unito progetto di legge di approva-  
zione delle convenzioni stipulate con vari titoli ferroviarie e dei piccoli  
progetti per il compimento della rete ferroviaria italiana, sono incaricati di  
vostre amorevole disposizione

Firenze il 5. maggio 1869

*Vittorio Emanuele II*

*Regio*