

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 2 Maggio 1861.

dal Ministro delle Finanze e dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Convenzione tra le finanze Nazionali e la Società anonima delle ferrovie Romane per la costruzione ed l'esercizio del tronco di strada ferrata da Ravenna alla linea Bologna-Ancona

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Andinot

» 2° Mora

» 3° Nays

» 4° Omnet

» 5° Valerio

» 6° Melegari L.

» 7° Genzi

» 8° Fiozuzzi

» 9° Grasponi

Relatore

Valerio

Adottata nella tornata del

4. Luglio

1861

1

2

Sedione 1861

Progetto di legge presentato dai Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze (Boschi e Baccucci) nella tornata.

Concessione relativa alla ferrovia da Frascona alla linea Bologna-Ancona.

Porter

Signori

Il Governo Pontificio con decreti 23 Aprile e 21 Maggio 1856 concesse alla Società Casarales e C.^a il diritto di costruire ed esercitare due ferrovie, l'una da Civitavecchia a Roma, e l'altra da Roma a Bologna.

Fra le altre condizioni della concessione stipulò, che quest'ultima linea dovesse esser compiuta entro 10 anni dalla data del Decreto di concessione, che dovesse esser divisa in 3 sezioni da Roma a Foligno, da Foligno ad Ancona, e da Ancona a Bologna, e che i lavori dovevano esser eseguiti simultaneamente sulle 3 sezioni suddette ma più attivamente spiriti sulla prima di esse. Nel 10 Agosto dello stesso anno 1856 fu costituita una società anonima che prese titolo di Società Generale delle Strade ferrate Romane detta Pio-Centrale che un susseguente Decreto in data 16 dello stesso mese autorizzò in maniera formale. I concessionari avevano creduto opportuno di fare un contratto colla Casa Mirès e C.^a di Parigi che per un dato premio s'obbligava ad eseguire tutta la parte finanziaria dell'impresa, che principalmente consisteva nel sottoscrivere l'intero capitale

Per un

necessario a mettere quelle strade in istato d'esercizio.
Questo contratto fu adoffato alla Società anonima sud-
detta Pio-Bentrate e subi in seguito alcune modificazioni
che non han tratto a quanto riguarda il presente progetto
di legge. Solo giova a questo oggetto farsi conoscere, e
signori, che la Compagnia ebbe gravi processi litigiosi,
che non meno gravi imbarazzi finanziari colpirono
la Casa Apies, e la conseguenza di tutto ciò fu per questa
Casa un disastro che l'obligò a sospendere i pagamenti e
condusse all'arresto dello stesso signor Apies, e per la Società
Pio-Bentrate la mancanza di mezzi per proseguire
i lavori.

Le linee concesse a tale Società vennero a far
parte della rete ferroviaria del Regno, prima pel tratto
da Bologna alla Battolicea, e quindi fino all'attuale
confine nordico dello Stato Pontificio, di mano in mano
che le popolazioni libere di loro stesso esprimevano il
voto di unirsi al Governo nazionale. Questi trovava af-
fai grave e dannosa all'interesse della patria il
lungo termine dato alla Società per la costruzione
della linea e la preferenza di tempo data alla costru-
zione del tronco meridionale su quello settentrionale.
Tale aspetto tornava a conto del Governo Pontificio
che per istinto avvertì la costruzione delle ferrovie
nel suo territorio e quando dove cedere alla neces-
sità non vide mai di buon occhio che tali rapidi
mezzi di comunicazione venissero offerti prima alle
provincie più lontane dalla Capitale, le quali desiderose
come le altre di sottrarsi al suo dominio poterano

trovare in quelli i mezzi e le occasioni più facili di riunire al Governo del Re verso del quale erano volte le aspirazioni di tutta la nazione. Ma evidentemente contrario a quelle viste conessa l'interesse nazionale che domandava pronta la costruzione di una linea longitudinale di strada ferrata che mettesse in rapida comunicazione l'attuale capitale, e le provincie settentrionali del Regno, con quelle del centro nuovamente annesse, con Ancona porto principale commerciale e militare sull'Adriatico, e quindi con le altre ferrovie che si stanno già costruendo nell'Italia meridionale. D'Altronde la riunione delle varie parti d'Italia sotto il nazionale Governo di S. M. consente sperare, che linee più brevi di quella stipulata nel contratto di cui è proposito, uniscano Bologna alla Capitale futura d'Italia e quindi rende d'importanza inferiore al tronco da Bologna ad Ancona quello da Ancona al confine pontificio, che pur tuttavia non solo non s'intende trascurare, ma anzi ottenere che venga compiuto prima del termine accordato alla Società concessionaria dal Decreto 21 Maggio 1856.

L'Onorevole Commendatore Jacini in allora Ministro dei Lavori pubblici cercò ogni mezzo per scongiurare questa situazione, triste eredita del Governo Pontificio, e al suo occhio periglioso non sfuggì la circostanza che si presentò, della decadenza della Compagnia Fatti e Pontales che dal Commendatore Jacini, quando era Direttore della Romagna, aveva

ottenuto nel 7 Dicembre 1859 la concessione di un
tratto di ferrovia che staccandosi dalla linea Bologna
Ancona andasse a Ravenna, con prolungamento aven-
turato al Porto Corsini. La società suddetta Fatti &
Generales aveva sottoscritto fra le principali condizioni
della concessione 1.° di dar la linea compiuta ed eser-
cibile entro il mese di Giugno 1861, 2.° di presentare
gli studi definitivi entro il mese di Maggio 1860;
3.° di aver l'esercizio per 99 anni con facoltà di rit-
cotto al Governo dopo 50; 4.° Una garanzia da
parte del Governo di un prodotto lordo di L. 12^{me}
annue per chilometro; 5.° La società si obbligava a cos-
truire la strada ad un solo binario col raddoppio neces-
sario per i ricambi, ma doveva disporre i lavori in modo
che potesse esser fatta per due binari. 6.° Doveva infine
depositare L. 500.000 per cauzione allorché presentasse
gli studi definitivi. In altra mano la società a questa
ultima condizione benché presentasse gli studi nel
20 Marzo 1860, e dopo per motivo al mancato deposito
la tenuta della garanzia accordata dal Governo,
che aveva impedito che i capitali concorressero alla
impresa, dichiarando l'impossibilità di darle seguito
ove non veniva radicalmente riformata la
concessione del Dicembre 1859 dal lato delle Con-
dizioni economiche. Seguirono con quella società
alcune altre trattative, che avute contrario il voto del-
l'Ingegnere del Governo, andarono a vuoto, e consequen-
temente decadde la concessione.

Entro allora in campo l'altra società delle strade.

fermate Romane, che di nostro disposto ad assumere la concessione di questa linea riservate, la quale è collegata con quella da Bologna Ancona, e ne è una naturale derivazione. Dopo molte trattative alla fine il Ministro Jacini sopraddato stipulò con quella società nel 3 ottobre 1860 una convenzione che si unisce al presente progetto di legge di cui fa parte integrale e della quale le più importanti variazioni all'altra convenzione del 4 dicembre 1859 sono dal lato del governo: che la quarantigua viene portata per tutto la linea a un prodotto netto di annue $\text{L. } 3,200,000$ per circa 50 anni, e da parte della società l'obbligo di compiere e di aprire all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1861 l'intera linea da Bologna ad Ancona, la promessa di non trascurare ogni cura e diligenza perchè la stessa linea potesse essere aperta all'esercizio per tratto da Bologna a Forlì entro il mese di maggio dello stesso anno, e infine il patto di tenere, finchè non siano stabilite i definitivi comesti per ciò che riguarda le strade ferrate che la società predetta possiede negli Stati di S. M., in una città da fissarsi d'accordo col governo, una rappresentanza la quale sia rivestita delle necessarie facoltà per la costruzione e amministrazione di tutte quelle linee senza dipendenza dal Comitato di direzione stabilito a Parigi ed avente delegazione di pieni poteri dal Consiglio d'amministrazione. Di questa convenzione alla Sua Maestà si debbe al Comm.^o Jacini che la conchiuse.

Separato

La società delle strade ferrate Romane dette mano alla compilazione del progetto di massima che

presentato quindi al Governo, e sul medesimo n' ebbe già un voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, e solo si manca la sanzione del Parlamento alla Convenzione Stepa per emanare l'approvazione dell'indiviso progetto e far luogo all'intrapresa dei lavori.

Le condizioni finanziarie difficilissime della nuova Società concessionaria più sopra indicate obbligarono il Governo del Re a ritardare la presentazione dell'attuale progetto di legge, che non si volle mettere innanzi al Parlamento finché non fosse assicurato che i mezzi non mancherebbero all'esecuzione della Convenzione 3 ottobre 1860. Non volle il Governo presentarsi, o signori, un progetto di legge in quelle condizioni assai dubbie, su cui correva grave pericolo in un indugio, in quanto che la Società si tenne a dovere di dare esecuzione agli obblighi assunti in quella stessa Convenzione appena venne conclusa, mentre riconoscibile che da quel momento era per essa irretroscibile, ed il Governo dal canto suo sperava, non omettendo cure e diligenti, di assicurare i mezzi necessari a raggiungere l'importantissimo scopo della costruzione delle ferrovie in quella contemplata. Queste cure vennero coronate da successo, molte difficoltà vennero allontanate, altre sembrano diminuite, e non mancano provvedimenti opportuni per far fronte a quelle che non potessero togliersi. Pare quindi giunto il momento di presentare alle vostre deliberazioni il progetto di legge relativo.

Prendendo a parlare sul merito della Convenzione potrebbe forse a prima vista sembrare gravosa la

assicurazione di un reddito annuale netto per circa
50 anni di L. 500⁰⁰ per una linea di circa 40 Chi-
lometri; ma tale osservazione veniva parata al
riflesso, che si trova impossibile riunire i capitali neces-
sari all'impresa nella garanzia minore offerta alla
prima Società. Tutte le condizioni e che parte di tale quaren-
tiglia deve attribuirsi a compenso della sollecita costruzione
della Via ferrata da Bologna ad Ancona entro l'anno
corrente, la quale poteva esser ritardata fino al Maggio
1866, con un guadagno per tal modo di più di 4 anni
per quella linea, che sotto ogni punto di vista le felicemente
nate sorte della patria domandavano che sia
il più prontamente possibile messa in esercizio. Quindi
non che gravoso utile appariva il sacrificio pecuniario
che abbiamo l'onore di proporre per mettere le provincie
centrali e meridionali del Regno in comunicazione
colle settentrionali e abbreviare la distanza colla for-
tezza di Ancona col suo porto e cogli altri della riva
adriatica.

Inoltre pendono ancora delle trattative per ridurre ad
un solo binario la linea raseinate che potrebbe non
aver neppure del binario doppio neppure in avvenire
e per altre condizioni addizionali le quali potrebbero
riuscire utili all'Erario dello Stato.

Tiene per tal modo altresì affrettato il momento nel
quale potrà riuscire possibile la costruzione delle linee
che da quella Ancona Bologna mettano a Firenze
proposte dalla Commissione nominata dal Sig.^{no} Barone
Ricasoli quando era Governatore G.^{le} della Toscana.

Non ha vantaggio altresì rammentate nel determinare che fa la convenzione stipa la posizione provvisoria, arrisamento ad una definitiva fra lo Stato, e la Società la quale si obbliga ad eleggere il suo domicilio legale negli Stati d. M., e coll'istituire un nuovo Consiglio d'Amministrazione che dà un carattere di nationalità alla vasta intrapresa di tutte le ferrovie concesse alla Società stipa nell'attuale territorio del Regno.

La brevità imposta dalla presente relazione non consente di sviluppare tutti gli altri vantaggi dati allo Stato dalla convenzione della linea Ravennana per servizio postale, per trasporto dei generi di rega, dei militari, dei detenuti e delle denate alimentari negli anni di carezza, per lo stabilimento gratuito delle linee telegrafiche per l'impiego dei regnicoli e dei militari conquistati, per la nessuna spesa di sorveglianza, e per le facilitazioni del riscatto all'epoca fissata. Ma, ciò che non possiamo passare sotto silenzio si è ciò che più sta a cuore al Parlamento come al Governo, la prosperità che ne deriverà al commercio della Città di Ravenna nel cui porto si stanno ora eseguendo importanti lavori, prosperità che si estenderà altresì alle popolazioni commercianti e svegliate della bassa Romagna il cui territorio è ricco di prodotti importantissimi.

Quelle popolazioni sentiranno con ciò i vantaggi anche materiali che apporta il governo nazionale al quale il loro voto le ha annesse, e la differenza che passa tra un governo civilizzatore e il clericale nemico d'ogni progresso.

Le imprevedute circostanze, indipendenti dalla volontà del Governo, e le difficoltà che si sono dovute superare

hanno reso impossibile l'apertura della linea ravennate nell'anno corrente e della sezione Bologna a Forlì entro il mese prossimo non dimeno si è abbreviato quanto era compatibile colla possibilità l'apertura della prima, e si può avere fondata fiducia che soltanto di due mesi sia ritardato l'esercizio della sezione Bologna a Forlì. Il Ministero nutre speranza che vorrete condurarlo ad addebiare gli indugi per quanto le leggi che ci reggono il consentano, oia che gli ostacoli maggiori vennero rimossi e preparati i mezzi per allontanare le ultime difficoltà e far fronte a qualunque pericolo avvenire di ritardo. Conchiude quindi colla preghiera che vogliate approvare la convenzione ed il Capitolato che ha l'onore di sottoporre.

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II, Re d'Italia

Articolo Unico

È approvata la convenzione in data 3 ottobre 1860 ed annesso Capitolato stipulato fra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici ed i Sigg.^{ri} Levy e De Cochery quali rappresentanti della Compagnia concessionaria delle strade ferrate romane, con quale convenzione e capitolato è concesso la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Savenna, e provveduto per la ultimi

uatione della linea da Bologna ad Ancona,
entro l'anno 1861, e nella provvisoria sistemazione
dei rapporti della Società predetta col Governo
del Re per quanto riguarda le concessioni delle
ferrovie concesse alla Società stessa situate nel
territorio attuale del Regno.

Espresso in data 1861

67
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Convenzione fra i Ministri di
S. M. il Re Vittorio Emanuele II
per i lavori pubblici e per le Finanze e
la Società anonima delle strade ferrate
Romane, per la costruzione e l'esercizio
di un ramo di strada ferrata per Cerveteri,
per l'ulteriore della linea da Bologna
ad Ancona entro l'anno 1861, e per la
provvisoria sistemazione dei rapporti
della predetta Società col governo del Re.

Articolo 1.^{mo}

La Società anonima delle strade ferrate
Romane si obbliga a costruire, a man-
tenere e ad esercire una linea di strada
ferrata, la quale stauandosi da quella
fra Bologna ed Ancona al punto che
verrà ulteriormente determinato dal
governo, metterà alla città di Cerveteri,
passando per Lago Braccanalle e
Pessini.

Articolo 2.^o

Lo Stato garantisce alla Società per l' esercizio della predetta strada un annuo prodotto netto complessivo di lire Cinquecento mila.

Articolo 3.^o

La durata della concessione è finita a tutto il 31. Maggio 1951.

La quarantiglia, come sopra accordata dallo Stato, non avrà effetto che a cominciare da sei mesi dopo l'apertura dell'intera linea, e cesserà di applicarsi a tutto il 31. Maggio 1940.

Articolo 4.^o

Durante i primi trent'anni della durata della legge di concessione, il Governo di S.M. avrà la facoltà di obbligare la Società a poterare la strada da Peverina a Porto Conimi, accrescendo proporzionalmente la cifra della quarantiglia.

La durata della concessione e l'applicazione della quarantiglia cesseranno però sempre nei limiti di tempo

7 8

fissato dal precedente articolo.

Articolo 5.

La strada sarà costruita posseduta ed esercitata dalla Società con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalla presente convenzione ed almeno tassativamente non che dalle Leggi e dai Regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge 20. No. 1839. in quanto il presente atto non si deroghi né venga altrimenti modificato per future disposizioni di leggi o di regolamenti.

Articolo 6.

Intanto che il Governo del Re e la Società si rinvieranno di prendere i concerti per definire i rapporti amministrativi e finanziari fra lo Stato e la Società per riguardo al complesso delle ferrovie da questa possedute nel Regno di S. M. in forza delle concessioni fatte dal Governo Pontificio la Società stessa si obbliga di acquirere e di aprire all'

espresso, non più tardi del 31 Dicembre
1861, l'intera linea da Bologna ad
Firenze, sotto pena dell'applicazione del
disposto dall'articolo 151 della legge
del Novembre 1859, permettendo inoltre
la Società di non trattenere ogni delle
operazioni e di non andare almeno fino a Pisa,
possa la predetta linea essere aperta
all'uso nel maggio dell'anno istesso.

Anche saranno stabiliti e definiti
in questi preliminari per tutto ciò che
riguarda le strade ferrate che la Società
possiede negli Stati di S. M. una donna
tenere in questi una rappresentanza
la quale sia rivestita della necessaria
facoltà per la costruzione e l'ammi-
nistrazione delle medesime, ne debba
in ogni caso dipendere che dal co-
mitato di Direzione stabilito a Parigi
ed avente delegazione di pieni poteri
dal Consiglio d'Amministrazione.

La nuova linea preceduta colla

presente non intenzionalmente annunzio
Stato della repubblica rappresentanza a
termini delle sue attribuzioni preindica
tate.

Tutti i trattati alla medesima saranno
non trattati affatto distinti e separati
da quelli delle altre linee appartenenti
alla Società.

Il governo del Soc. il ricordo con
la Società determinerà la Città in
cui una sola rappresentanza rappresen-
tanza e nella quale la Società dovrà
prima eleggere il suo domicilio legale
per tutto ciò che può riferirsi alla
Stato da Soc. presentata negli Stati
del Soc.

gli Statuti della Società, modifi-
cato se fu d'uopo, per l'adempimento
delle precedenti disposizioni, saranno
sotto posto all'approvazione del Governo
del Soc.

Articolo 8.

Tutte le contestazioni che potranno

insorgere fra il Governo del Re e la Società relativamente all'interpretazione ed applicazione delle presenti convenzioni ed omnes legittimate saranno risolte per mezzo di giudizio d'arbitri.

Articolo 9.º

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

Fatto a Roma il dì 17.º di Aprile 1861.

Carico 3. Aprile 1861.

Il Ministro Segretario
della Finanza
firmato S. Neguzzi

Il Ministro Segretario
dei Lavori Pubblici
firmato L. Tacchini

Pour la Compagnie le President
du Comité de Direction
firmato Paul Levy

Pour la Compagnie
l'Administration déléguée

firmato
Il Capo Sezione del ministero
dei Lavori Pubblici
foto. e. Marano

Capitolato di oneri annuo alla conven-
zione in data 13. Ottobre 1860 fra i ministri
per i Lavori Pubblici e per le Finanze di
S. M. il Re Vittorio Emanuele II e la Società
Anonima delle Strade Ferrate Romane.

Articolo 1^{mo}

Nel termine di un mese a datare
dalla legge di approvazione del presente
Capitolato, la Società Anonima delle
Strade Ferrate Romane dovrà presentare
al Ministero dei Lavori Pubblici un pro-
getto di massima indicativo dell'ave-
stamento della strada ferrata per
Cavenna e del punto di collocamento
delle rispettive stazioni.

Il medesimo sarà composto di una
planimetria generale sulla scala non
minore di 1:100,000.

Di profili longitudinali e di profili
trasversali nei punti più difficili.

Di una relazione giustificativa del
tracciato.



Articolo 2.^o

Entro il mese successivo alla presentazione del progetto, il Governo, sentito la Società nel caso di modificazione del medesimo, stabilirà definitivamente la linea per la strada, e determinerà il numero e la posizione delle stazioni.

Articolo 3.^o

I lavori di costruzione saranno entro 4 mesi dal termine di mesi sei dall'approvazione di cui nel precedente articolo, previo deposito della cauzione definitiva infra prescritta.

La Società dovrà presentare intempestivamente alla preventiva approvazione del Ministero i progetti particolareggiati di cui conformemente al disposto dall'art. 206 della legge 20. novembre 1859.

Articolo 4.^o

Dispensata la Società dalla cauzione immediata richiesta dall'art. 206 della citata legge, la medesima dovrà entro quattro mesi dall'approvazione del

3

progetto menzionato all'art. 2.^o prestare una definitiva cauzione di lire quattrocento mila a percentuale dell'esatto adempimento dell'assunta impresa.

Questa cauzione sarà fornita mediante deposito nella Cassa delle Regie Finanze di pari somma se in numerario, oppure in Buoni del Tesoro, o di lire Cinquecento mila valore nominale se in Cedole del Debito Pubblico al cinque od al tre per cento.

Articolo 3.^o

L'ammontare della cauzione sarà rettificato alla fine di ogni anno di lire Cinquecentomila a misura dei lavori fatti, dell'andamento dell'acquisto di terreni, e dell'esecuzione dei lavori e di provviste sul luogo, per un importo eguale ai due terzi almeno della rata di cui si domanderà la restituzione.

Quando a seguito delle operate rettificazioni l'ammontare della cauzione si troverà ridotto alla somma di lire

Centomila questo verrà restituito allora
soltanto che la strada sarà debitamente
compiuta e collaudata.

Articolo 6.^o

Se alla scadenza del termine fissato
nell'articolo 4.^o del presente Capitolato
la Società non avrà effettuato il deposito
della cauzione definitiva, essa incorrerà
nella decadenza della concessione a termini
dell'articolo 209 della legge 20. novembre
1839.

Articolo 7.^{mo}

Per tutto ciò che si riferisce alle condi-
zioni tecniche di costruzione della strada,
e per quanto non risulta altrimenti
stabilito dal presente Capitolato la So-
cietà dovrà attenersi a tutte le disposizio-
ni contenute nella legge 20. novembre
1839. ed alle seguenti prescrizioni.

Articolo 8.^o

I raggi delle curve non misureranno
mai meno di 1000 metri.

Le pendenze non oltrepasseranno il

3

11
al limite massimo del 4. per 100.

La strada sarà munita di colonne delle
metriche.

Sarà escluso il legname nella costruzione
di viadotti o ponti di qualsiasi luce.

Le stazioni avranno i locali necessari
per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

Articolo 9.

La strada sarà in principio armata
di un solo binario. I terrapieni ed i
manufatti però dovranno essere eseguiti
con proporzioni tali che si possa all'occorrenza
far luogo al collocamento di un secondo binario.

La strada di congiunzione della stazione al
porto di Genova potrà essere costruita di un
solo binario.

Quanto ai ponti sul Senio e sul Tamone,
quando siano in ferro, la determinazione
della loro costruzione immediata per due
o per un solo binario rimarrà all'
approvazione del progetto.

Articolo 10.

La larghezza della strada al livello

superiore delle ruote) è fissata per due binarii a metri 8. e a metri 4. nel tratto ad un solo binario.

La larghezza del binario fra gli orli interni delle ruote sarà di metri 1. e 45. e la distanza fra i due binarii nelle parti in cui questi saranno collocati, dovrà corrispondere a metri 2. fra le interne facce di ciascun binario.

Articolo 11.^o

Quando la strada ferata dovrà passare al di sopra di una strada nazionale o provinciale o comunale, l'apertura del viadotto non sarà minore di otto metri nel primo caso, di sette metri nel secondo, e di cinque per il terzo. Per tutte le altre strade di minore importanza la predetta apertura potrà essere ridotta a metri quattro.

L'altezza del passaggio misurata tra la chiave del viadotto ed il suolo della strada sarà almeno di cinque metri nei manufatti in muratura e potrà limitarsi a metri 4. e 30. sotto

12 13

Le travi per i viadotti in ferro. —

Articolo 12.

Se la strada ferrata dovrà invece passare al di sotto di una strada Nazionale, provinciale o comunale, la larghezza del cubalvaria misurata fra i parapetti dovrà essere di metri 8 per la strada Nazionale, di metri sette per la Provinciale, e di metri cinque per la Comunale e di quattro metri per tutte le altre.

La luce del cubalvaria sarà quale si conviene per lo stabilimento dei due binarii e la distanza verticale fra l'introdotta alla chiave ed il piano delle motaje inferiori non dovrà essere minore di metri 4. 60.

Articolo 13.

Se nella costruzione della strada ferrata si renderà necessario di deviare o modificare qualche tratto delle strade ordinarie preesistenti, la pendenza delle deviazioni non potrà eccedere il 3 per 100 per le strade Nazionali o Provinciali.

ed il 3 per 100 per tutte le altre strade,
salve le eccezioni che potrebbero venir
richieste da circostanze particolari la
cui apprezzazione appartenerà sempre
al Ministero.

Articolo 14.

La strada dovrà essere compiuta
ed aperta all'esercizio non più tardi
del 31 Dicembre 1862.

Articolo 15.^o

Il Governo si riserva il diritto di
far sorvegliare e controllare nel modo
il più lato l'esercizio della strada.

La Società dovrà perciò sottomettere
alla piena approvazione del ministero
e preventivi dell'amministrazione e
dell'esercizio, tutti i contratti di opere
e di provviste riguardanti l'esercizio
stesso ed eccedente la somma di S. 13000.

La medesima dovrà inoltre a semp-
lice richiesta del governo sommini-
strare tutti gli schiarimenti e tutte
le comunicazioni che egli crederà opportune.

10 14
si domandare.

Articolo 14.^o

Il governo potrà nominare Com-
missari incaricati della sorveglianza
delle operazioni della Società.

In caso di discrepanza fra questi
Commissari e la Società, il ministro
dei lavori pubblici sarà chiamato
a decidere, salvo il ricorso, ove del caso,
agli arbitri di cui agli articoli 39
e seguenti del presente Capitolato.

Articolo 15.^o

Le spese per la sorveglianza, per
il collaudo dei lavori, come pure quelle
per il contratto sul servizio della
Stada andranno a carico della So-
cietà.

Per provvedere a queste spese la
medesima dovrà versare ogni anno
al pubblico Tesoro la somma di lire
Seimila.

Articolo 18.^o

In compenso delle spese di costruzione

e di esercizio della strada conceduta, in
virtù della convenzione cui si riferisce il
presente Capitolato, la Società sarà in
diritto di rinuotare per il trasporto dei
viaggiatori, dei bastimenti e delle merci le
tasse che saranno portate dalle tariffe
che andranno in vigore per la linea
da Bologna ad Ancona.

Articolo 19.

La garanzia accordata alla Società
non sarà applicata se prima i conti an-
nuali dell'amministrazione e dell'eser-
cizio della strada non saranno stati
approvati dal governo.

La Società sarà pertanto l'obbligo
di presentare al ministero dei Lavori
Pubblici, allo spirare di ciascun anno,
il rendiconto delle spese e degli in-
tratti e dell'esercizio.

Articolo 20.

Qualora in conseguenza di un'an-
nenimento qualunque o in caso di
forza maggiore l'esercizio della strada
venisse a trovarsi interrotto, e quindi

14

interruzione, per negligenza della Società
avere a procurarsi più di quanto, per
stabile errore ricubiato per porri riparo,
sara proporzionalmente superiore l'ap-
plicazione della quantotgia.

Articolo 21.

Le somme che lo Stato avesse even-
tualmente sborsate alla Società in
forza della quantotgia accordata,
costituiranno un'anticipazione fruita
stante l'annuo interesse del 4. per 100.

Quest'anticipazione sara rifusa coll'
eccedenza dell'interesse netto sulla somma
complettiva garantita, ed una tale ecc.
sara applicata all'estinzione
prima degli interessi, poscia del Ca-
pitale.

Articolo 22.

Il numero e gli usi delle cose
verranno stabiliti d'accordo fra il
Ministero dei Lavori Pubblici e la
Società a termini dell'art. 24. s.
della legge 21. novembre 1839.

Articolo 23.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la Società stipulerà esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte colla precedente convenzione e con questo Capitolato saranno esenti da ogni diritto proporzionale d'immissione ed avdanno soggetti al solo diritto fisco di una lira.

Articolo 24.

E' concessa alla Società l'introduzione nello Stato dall'Estero, in piena libertà di dogana, di tutto il materiale fino necessario per la costruzione ed armamento della strada, non che delle locomotive, vetture, vagoni, ferramenti ed altri materiali mobili occorrenti per l'attivamento della strada medesima, comprese le provviste per i primi sei mesi d'esercizio.

Articolo 25.

E' parimenti accordato alla Società il trasporto degli oggetti di cui al precedente articolo sulle ferrovie della

Stato, colla riduzione del 40. per 100 sulle
tariffe delle rispettive classi cui appar-
tengono.

Articolo 26.

Per servizio della posta delle lettere
e dispacci della Società dovrà eseguire
gratuitamente, a termini dell'articolo
239. della più volte citata legge 20.
novembre 1839. si osserveranno le
seguenti norme.

La Società eseguirà il trasporto
delle lettere, dei dispacci, pieghi di ser-
vizio e degli impiegati portati nei
convogli di viaggiatori colivi ordinarii
e misti.

I carri ambulanti portati saranno
somministrati dall'amministrazione
della Poste la quale provvederà alla
loro manutenzione.

Quando l'amministrazione non
impiegare carri specialmente destinati
al servizio postale nei convogli ordi-
narii e misti, la Società dovrà porre

5

a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggiore capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15 Centesimi di Lira per ogni chilometro e per ogni carro supplementivo.

La Società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle Poste non assunte e guidate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione, si potranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle Poste i locali per uso d'ufficio.

Qualora la Posta si riservasse il diritto esclusivo di trasportare i piccoli oggetti di messagerie, essa pagherà alla Società due terzi delle tasse fissate dalle tariffe.

Articolo 24

Il sale tabacchi ed altri generi di Privativa Demaniale che si spediranno

16

per conto delle Regie Finanze dovranno essere trasportati sulla ferrovia per la metà del prezzo della tariffa.

Articolo 28.

Saranno trasportati alla medesima riduzione di prezzo i militari con armi e bagaglio, i Doganieri ed i marinaj della R. Marina, sia che viaggino isolatamente, muniti di foglio di via, sia che viaggino in corpo, i prigionieri colla forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti cui tale riduzione si troverà accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito così nell'andata come nel ritorno, e verranno trasportate in Classe degli Ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

Articolo 29.

In caso di straordinaria carenza di vivaci, il Governo avrà il dritto d'imporre

una riduzione sulle tariffe di trasporto delle
merci alimentari, fino alla metà del
massimo portato dalla tariffa.

Articolo 30.

Il Governo si riserva il diritto di
stabilire gratuitamente le sue linee tele-
grafiche lungo la ferrovia, ovvero di far
uso dei pali della linea telegrafica della
Società.

La Società non potrà trasmettere
altri dipartimenti, fuorché quelli relativi
al servizio della sua strada e sarà
perciò sottoposta alla sorveglianza
Governativa.

Articolo 31.

La Società dovrà far invigilare gra-
tuitamente dai propri agenti, le linee
telegrafiche che venissero stabilite per
conto del Governo.

Gli agenti incaricati di questa sorve-
glianza dovranno denunciare imme-
diatamente alla prossima stazione
telegrafica ed alla più vicina autorità

17

18

competente tutti i quattri che fossero per
sopprimere alle linee telegrafiche.

Articolo 32.

Dopo l'anno 1890. il Governo avrà
la facoltà di rinattare la ferrovia men-
zionata il pagamento di una rendita
annua da corrispondersi semestralmen-
te alla Società.

Articolo 33.

Per determinare il prezzo di tale
rinatto si prenderanno gli introiti
netti annui ottenuti dalla Società
durante i sette anni che precedettero
quello in cui il Governo notificò la
sua intenzione di rinattare la ferrovia,
se ne dedurranno gli introiti netti
dei due anni meno prossimi, e si con-
sidera la media degli introiti dei cinque
anni restanti.

Questo introito netto medio ser-
virà a determinare della rendita
annua che verrà pagata semes-
tralmente alla Società per tutti gli

E

anni che rimarranno a trascorrere fino
al termine della Concessione.

Tale rendita annua non potrà
in alcun caso essere minore della
rendita complessiva garantita.

Articolo 34.

Alla scadenza della concessione,
il governo cederà immediatamente
in possesso e nel godimento della ferrovia
e degli immobili tutti dalla medesima
dipendenti.

Il materiale mobile, gli strumenti
ed utensili, gli approvvigionamenti
di combustibile ed altri saranno con-
segnati al governo, mediante il pa-
gamento del prezzo che si regolerà
in via amichevole o che verrà fissato
da periti.

Articolo 35.

Per l'effetto di cui all'articolo 29,
della legge 20. novembre 1859, viene
fissato a cinque il periodo degli anni,
durante i quali la Società sarà
tenuta di ridare la ferrovia sulla

18

19

21

buona condizione in cui dovrà trovarsi
all'epoca della scadenza della Conces-
sione.

Articolo 34.

Se allo spirare della Concessione
il Governo fosse creditore della Società,
l'ammontare del suo credito sarà
compensato dal prezzo dovuto alla
Società per l'acquisto del materiale
mobile ed altri oggetti di cui all'
Art. 34.

Articolo 35.

La Società non potrà recare pre-
judizio di sorta ai monumenti
che venisse a scoprire nell'esecuzione
dei lavori di costruzione della ferrovia.
Se accade a ritrovarne alcuno, essa do-
vrà darne tutto avviso al Governo,
il quale ne curerà la rimozione il
più presto possibile onde non in-
terrompere il proseguimento delle
opere.

Le statue, le medaglie, gli oggetti
d'arte, i frammenti archeologici che

5

saranno rinvenute durante la costruzione
e l'esercizio della strada e nei terreni
acquistati dalla Società, apparterranno
per due terzi allo Stato e per un terzo
alla Società, salvo al Governo il diritto
di prelazione per l'acquisto.

Articolo 38.

La Società, per quanto possibile, sce-
glierà il suo personale fra i repubblicani.
Non potrà derogarsi a questa regola
se non per gli impieghi superiori o
per quelli in cui si esigono cognizioni
speciali.

Quanto ai posti nel servizio attivo,
essa accorderà la preferenza, a parità
di condizioni, ai militari congedati
e provveduti di buoni attestati. Un
terzo dei suddetti posti dovrà in
ogni caso essere riservato a questa
classe di persone.

Articolo 39.

Quando si verifici il caso dell'arbi-
tramento previsto all'art. 8. della

5

21

12

consunzione cui si riferisce il presente Ca.
spitolato, la parte che lo avrà richiesto,
notificherà all'altra la scelta del proprio
arbitro, invitandola a nominare il suo,
e qualora questa non aderisca all'invito,
entro quattordici giorni, l'altra parte
avrà il diritto di nominare il secondo
arbitro in vece sua, avvertendo soltanto
la parte avversaria di tale risoluzione.

Articolo 40.

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

Quando i due primi arbitri non pot-
ranno concordare nella scelta del terzo
arbitro, ad esta scelta si farà coll'estra-
re a sorte una delle due parti proposte.

Articolo 41.

Le due parti devono attenersi alla
massima risoluzione dei due arbitri,
ovvero in caso di discrepanza alla



sentenza del terzo arbitro, senz'appello e
ricorso in cassazione, purché il risultato
della sentenza resti compreso fra i limiti
prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Roma 3. ottobre 1860.

Al Ministro Segretario di Stato
delle Finanze
Firmato L. Veggi

Al Ministro Segretario di Stato
dei lavori pubblici
Firmato L. Sauri

Per la Compagnia
Le President du Comité de Direction
Firmato Fred. Levy

Per la Compagnia
L'Administrateur délégué
Firmato

Al Capo Sezione nel ministero
dei lavori pubblici
Sott. marenco

Per copia conforme

Al Direttore Capo di Divisione

G. Martinuzzi

W. G. B.

Progetto di legge presentato dal Ministro
dei Lavori Pubblici / Penzance / e della
Finanze / Bastogi /

Convenzione tra le Finanze Nazionali e la
Società anonima delle Ferrovie Romane per
la costruzione e l'acquisto del tronco di strada
ferrovia da Navacane alla linea Bologna-
Ancona.

Trattata del 2. Maggio 1861.

CAMERA DEI DEPUTATI**PROGETTO DI LEGGE****presentato dal ministro dei lavori pubblici****(PERUZZI)****e delle finanze****(BASTOGI)**

nella tornata del 2 maggio 1861

Convenzione tra le finanze nazionali e la Società anonima delle ferrovie romane per la costruzione e l'esercizio del tronco di strada ferrata da Ravenna alla linea Bologna-Ancona.

SIGNORI,

Il Governo pontificio, con decreti 23 aprile e 21 maggio 1856, concedette alla Società Casavalles e compagni il diritto di costruire ed esercitare due ferrovie, l'una da Civitavecchia a Roma, e l'altra da Roma a Bologna.

Fra le altre condizioni della concessione stipulò che questa ultima linea dovesse essere compiuta entro 10 anni dalla data del decreto di concessione, che dovesse essere divisa in tre sezioni, da Roma a Foligno, da Foligno ad Ancona e da Ancona a Bologna, e che i lavori dovessero essere eseguiti simultaneamente sulle tre sezioni suddette, ma più attivamente spinti sulla prima di esse. Nel 10 agosto stesso anno 1856 fu costituita una società anonima, che prese titolo di *Società generale delle strade ferrate romane*, detta *Pio-Centrale*, che un susseguente decreto, in data 16 dello stesso mese, autorizzò in maniera formale. I concessionari avevano creduto opportuno di fare un contratto colla Casa Mirès e compagni di Parigi, che, per un dato premio, s'obbligava ad eseguire tutta la parte finanziaria dell'intrapresa, che principalmente consisteva nel sottoscrivere l'intero capitale necessario a mettere quelle strade in istato d'esercizio.

Questo contratto fu addossato alla società anonima suddetta Pio-Centrale, e subì in seguito alcune modificazioni, che non han tratto a quanto riguarda il presente progetto di legge. Solo giova a questo oggetto farvi conoscere, o signori, che la compagnia ebbe gravi processi litigiosi, che non meno gravi imbarazzi finanziari colpirono la Casa Mirès, e la conseguenza di tutto ciò fu per questa Casa un disastro che l'obbligò a sospendere i pagamenti e condusse all'arresto dello stesso signor Mirès, e per la società Pio-Centrale la mancanza di mezzi per proseguire i lavori.

Le linee concesse a tale società vennero a far parte della rete ferroviaria del regno, prima pel tratto da Bologna alla Cattolica, e quindi fino all'attuale confine nordico dello Stato pontificio, di mano in mano che le popolazioni, libere di loro stesse, esprimevano il voto di unirsi al Governo nazionale. Questi trovava assai grave e dannosa all'interesse della patria il lungo termine dato alla società per la costruzione della linea e la preferenza di tempo data alla costruzione del tronco meridionale su quello settentrionale. Tale assetto tornava a conto del Governo pontificio, che per istinto avversò la costruzione delle ferrovie nel suo territorio, e quando dovè cedere alla necessità non vide mai di buon occhio che tali rapidi mezzi di comunicazione venissero offerti prima alle provincie più lontane dalla capitale, le quali, desiderose, come le altre, di sottrarsi al suo dominio, potevano trovare in quelli i mezzi e le occasioni più facili di riunirsi al Governo del Re, verso del quale erano volte le aspirazioni di tutta la nazione. Ma evidentemente contrario a quelle viste correva l'interesse nazionale, che domandava pronta la costruzione di una linea longitudinale di strada ferrata che mettesse in rapida comunicazione l'attuale capitale e le provincie settentrionali del regno con quelle del centro nuovamente annesse, con Ancona, porto principale commerciale e militare sull'Adriatico, e quindi con le altre ferrovie che si stanno già costruendo nell'Italia meridionale. D'altronde la riunione delle varie parti d'Italia sotto il nazionale Governo di Sua Maestà consente sperare che linee più brevi di quella stipulata nel contratto di cui è proposito uniscano Bologna alla capitale futura d'Italia, e quindi rende d'importanza inferiore al tronco da Bologna ad Ancona quello da Ancona al confine pontificio, che pur tuttavia non solo non s'intende trascurare, ma anzi ottenere che venga compiuto prima del termine accordato alla società concessionaria dal decreto 21 maggio 1856.

L'onorevole commendatore Jacini, in allora ministro dei lavori pubblici, cercò ogni mezzo per scongiurare questa situazione, triste eredità del Governo pontificio, e al suo occhio perspicace non isfuggì la circostanza che si presentò della decadenza della compagnia Tatti e Gonzales, che dal commendatore Farini, quando era dittatore delle Romagne, aveva ottenuto nel 7 dicembre 1839 la concessione di un tronco di ferrovia che, staccandosi dalla linea Bologna-Ancona,

andasse a Ravenna con prolungamento eventuale al porto Corsini. La società suddetta Tatti e Gonzales aveva sottoscritto fra le principali condizioni della concessione: 1° di dar la linea compiuta ed esercibile entro il mese di giugno 1865; 2° di presentare gli studii definitivi entro il mese di maggio 1860; 3° di aver l'esercizio per 99 anni, con facoltà di riscatto al Governo dopo 50; 4° una garanzia da parte del Governo di un prodotto lordo di lire 12,000 annue per chilometro; 5° la società si obbligava a costruire la strada ad un solo binario coi raddoppi necessari per i ricambi, ma doveva disporre i lavori in modo che potesse esser atta per due binarii; 6° doveva infine depositare lire 500,000 per cauzione allorchè presentasse gli studii definitivi. Per altro mancò la società a questa ultima condizione, benchè presentasse gli studii nel 20 marzo 1860 e desse per motivo al mancato deposito la tenuità della guarentigia accordata dal Governo, che aveva impedito che i capitali concorressero alla impresa, dichiarando l'impossibilità di darle seguito ove non venisse radicalmente riformata la convenzione del dicembre 1859 dal lato delle condizioni economiche. Seguirono con quella società alcune altre trattative che, avuto contrario il voto dell'ingegnere del Governo, andarono a vuoto e conseguentemente decadde la concessione.

Entrò allora in campo l'altra società delle strade ferrate romane che si mostrò disposta ad assumere la concessione di questa linea ravennate, la quale è collegata con quella Bologna-Ancona e ne è una naturale diramazione. Dopo molte trattative, alla fine il ministro Jacini sopralodato stipulò con quella società nel 5 ottobre 1860 una convenzione che si unisce al presente progetto di legge, di cui fa parte integrale, e della quale le più importanti variazioni all'altra convenzione del 7 dicembre 1859, sono dal lato del Governo: che la guarentigia viene portata per tutta la linea a un prodotto netto di annue lire 500,000 per circa cinquant'anni, e da parte della società l'obbligo di compiere e di aprire all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1861 l'intera linea da Bologna ad Ancona; la promessa di non tralasciar ogni cura e diligenza perchè la stessa linea potesse essere aperta all'esercizio pel tratto da Bologna a Forlì entro il mese di maggio dello stesso anno, e infine il patto di tenere, finchè non siano stabiliti i definitivi concerti per ciò che riguarda le strade ferrate che la società predetta possiede negli Stati di Sua Maestà, in una città da fissarsi d'accordo col Governo, una rappresentanza la quale sia rivestita delle necessarie facoltà per la costruzione e amministrazione di tutte quelle linee senza dipendenza dal Comitato di direzione stabilito a Parigi ed avente delegazione di pieni poteri dal Consiglio di amministrazione. Di questa convenzione alta lode si debbe al commendatore Jacini che la concluse.

La società delle strade ferrate romane dette mano alla compilazione del progetto di massima che presentò quindi al

Governo, e sul medesimo n'ebbe già un voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e solo or manca la sanzione del Parlamento alla convenzione stessa per emanare l'approvazione dell'indicato progetto e far luogo all'intrapresa de' lavori.

Le condizioni finanziarie difficilissime della nuova società concessionaria più sopra indicate obbligarono il Governo del Re a ritardare la presentazione dell'attuale progetto di legge, che non si volle mettere innanzi al Parlamento finchè non fosse assicurato che i mezzi non mancherebbero all'esecuzione della convenzione 5 ottobre 1860. Non volle il Governo presentarvi, o signori, un progetto di legge in quelle condizioni assai dubbiose, nè ravvisò grave pericolo in un indugio, in quanto che la società si tenne a dovere di dare esecuzione agli obblighi assunti in quella stessa convenzione appena venne conclusa, mentre riconobbe che da quel momento era per essa irretrattabile, ed il Governo dal canto suo sperava, non omettendo cure e diligenze, di assicurare i mezzi necessari a raggiungere l'importantissimo scopo della costruzione delle ferrovie in quella contemplate. Queste cure vennero coronate da successo, molte difficoltà vennero allontanate, altre sembrano diminuite, e non mancano provvidenze opportune per far fronte a quelle che non potessero togliersi. Pare quindi giunto il momento di presentare alle vostre deliberazioni il progetto di legge relativo.

Venendo a parlare sul merito della convenzione potrebbe forse a prima vista sembrare gravosa la assicurazione di un reddito annuale netto per circa 50 anni di lire 500 mila per una linea di circa 40 chilometri; ma tale osservazione svanirà davanti al riflesso, che si trovò impossibile riunire i capitali necessari all'intrapresa nella garanzia minore offerta alla prima società Tatti-Gonzales, e che parte di tale guarentigia deve attribuirsi a compenso della sollecita costruzione della via ferrata da Bologna ad Ancona entro l'anno corrente, la quale poteva esser ritardata fino al maggio 1866, con un guadagno per tal modo di più di 4 anni per quella linea, che sotto ogni punto di vista le felicemente mutate sorti della patria domandano che sia il più prontamente possibile messa in esercizio. Quindi non che gravoso, utile apparirà il sacrificio pecuniario che abbiamo l'onore di proporvi per mettere le provincie centrali e meridionali del regno in comunicazione colle settentrionali e abbreviare la distanza colla forza di Ancona, col suo porto e cogli altri della riva adriatica.

Inoltre pendono ancora delle trattative per ridurre ad un solo binario la linea ravennate che potrebbe non aver necessità del binario doppio neppure in avvenire e per altre condizioni addizionali le quali potrebbero riuscire utili all'erario dello Stato.

Viene per tal modo altresì affrettato il momento nel quale potrà riuscire possibile la costruzione delle linee che da quella Ancona-Bologna mettano a Firenze, proposte dalla

Commissione nominata dal signor barone Ricasoli quando era governatore generale della Toscana.

Non lieve vantaggio altresì ravviserete nel determinare che fa la convenzione stessa la posizione provvisoria, avviamento ad una definitiva fra lo Stato e la società, la quale si obbliga ad eleggere il suo domicilio legale negli Stati di S. M., e coll'istituire un nuovo Consiglio d'amministrazione che dà un carattere di nazionalità alla vasta intrapresa di tutte le ferrovie concesse alla società stessa nell'attuale territorio del regno.

La brevità imposta alla presente relazione non consente di sviluppare tutti gli altri vantaggi dati allo Stato dalla convenzione della linea ravennana pel servizio postale, pel trasporto dei generi di regia, dei militari, dei detenuti e delle derrate alimentari negli anni di carestia, per lo stabilimento gratuito delle linee telegrafiche, per l'impiego dei regnicoli e dei militari congedati, per la nessuna spesa di sorveglianza e per le facilitazioni del riscatto all'epoca fissata. Ma ciò che non possiamo passare sotto silenzio si è, ciò che più sta a cuore al Parlamento come al Governo, la prosperità che ne deriverà al commercio della città di Ravenna, nel cui porto si stanno ora eseguendo importanti lavori, prosperità che si estenderà altresì alle popolazioni commercianti e svegiate della bassa Romagna, il cui territorio è ricco di prodotti importantissimi.

Quelle popolazioni sentiranno con ciò i vantaggi anche materiali che apporta il Governo nazionale, al quale il loro voto le ha annesse, e la differenza che passa tra un Governo civilizzatore ed il clericale, nemico d'ogni progresso.

Se imprevedute circostanze, indipendenti dalla volontà del Governo, e le difficoltà che si sono dovute superare hanno reso impossibile l'apertura della linea ravennate nell'anno corrente e della sezione Bologna a Forlì entro il mese prossimo, nondimeno si è abbreviato, quanto era compatibile colla possibilità, l'apertura della prima, e si può avere fondata fiducia che soltanto di due mesi sia ritardato l'esercizio della sezione Bologna a Forlì. Il Ministero nutre speranza che vorrete coadiuvarlo ad abbreviare gl'indugi, per quanto le leggi che ci reggono il consentano, ora che gli ostacoli maggiori vennero rimossi e preparati i mezzi per allontanare le ultime difficoltà e far fronte a qualunque pericolo avvenire di ritardo. Conchiude quindi colla preghiera che vogliate approvare la convenzione ed il capitolato che ha l'onore di sottoporvi.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

Articolo unico.

È approvata la convenzione, in data 3 ottobre 1860, ed annessovi capitolato stipulato fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori Levy e De Cochery, quali rappresentanti della compagnia concessionaria delle strade ferrate romane; con quale convenzione e capitolato è concessa la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, è provveduto per la nitimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e pella provvisoria sistemazione dei rapporti della società predetta col Governo del Re, per quanto riguarda le concessioni delle ferrovie concesse alla società stessa situate nel territorio attuale del regno.

Convenzione fra i ministri di Sua Maestà il Re VITTORIO EMANUELE II per i lavori pubblici e per le finanze e la Società anonima delle strade ferrate romane, per la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, per l'ultimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e per la provvisoria sistemazione dei rapporti della predetta società col Governo del Re.

ART. 1.

La società anonima delle strade ferrate romane si obbliga a costruire, a mantenere e ad esercire una linea di strada ferrata, la quale, staccandosi da quella fra Bologna ed Ancona al punto che verrà ulteriormente determinato dal Governo, metterà alla città di Ravenna, passando per Lugo, Bagnacavallo e Russi.

ART. 2.

Lo Stato garantisce alla società, per l'esercizio della predetta strada, un'annuo prodotto netto complessivo di lire cinquecentomila.

ART. 5.

La durata della concessione è fissata a tutto il 21 maggio 1951.

La garanzia, come sopra accordata dallo Stato, non avrà effetto, che a cominciare da sei mesi dopo l'apertura dell'intera linea, e cesserà di applicarsi con tutto il 21 maggio 1910.

ART. 4.

Durante i primi trent'anni, dalla data della legge di concessione, il Governo di Sua Maestà avrà la facoltà di obbligare la società a profondere la strada da Ravenna a Porto Corsini, accrescendo proporzionatamente la cifra della garanzia.

La durata della concessione e l'applicazione della garanzia resteranno però sempre nei limiti di tempo fissato dal precedente articolo.

ART. 5.

La strada sarà costrutta, posseduta ed esercitata dalla società con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalla presente convenzione ed annesso capitolato, non che dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge 20 novembre 1859, in quanto il presente atto non vi deroga, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di leggi o di regolamento.

ART. 6.

Intanto che il Governo del Re e la società si riservano di prendere i concerti per definire i rapporti amministrativi e finanziari fra lo Stato e la società, per riguardo al complesso delle ferrovie da questa possedute nel regno di Sua Maestà in forza delle concessioni fatte dal Governo pontificio, la società stessa si obbliga di compiere e di aprire all'esercizio, non più tardi del 31 dicembre 1861, l'intera linea da Bologna ad Ancona, sotto pena dell'applicazione del disposto dall'articolo 210 della legge 20 novembre 1859; promettendo inoltre la società di non tralasciare ogni diligenza e cura onde, almeno fino a Forlì, possa la predetta linea essere aperta all'esercizio nel maggio dell'anno istesso.

ART. 7.

Finchè non siano stabiliti i definitivi concerti preindicati per tutto ciò che riguarda le strade ferrate che la società possiede negli Stati di Sua Maestà, essa dovrà tenere in questi una rappresentanza la quale sia rivestita della necessaria facoltà per la costruzione e l'amministrazione delle medesime, nè debba in ogni caso dipendere che dal Comitato di direzione stabilito a Parigi, ed avente delegazione di pieni poteri dal Consiglio d'amministrazione.

La nuova linea concessuta colla presente sarà intieramente amministrata dall'anzidetta rappresentanza a termini delle sue attribuzioni preindicate.

I conti relativi alla medesima saranno tenuti affatto distinti e separati da quelli delle altre linee appartenenti alla società.

Il Governo del Re, d'accordo con la società, determinerà la città in cui avrà sede la predetta rappresentanza, e nella quale la società dovrà pure eleggere il suo domicilio legale per tutto ciò che può riferirsi alla strada da lei posseduta negli Stati del Re.

Gli statuti della società, modificati, se fa d'uopo, per l'adempimento delle precedenti disposizioni, saranno sottoposti all'approvazione del Governo del Re.

ART. 8.

Tutte le contestazioni che potessero insorgere fra il Governo del Re e la società relativamente all'interpretazione ed

applicazione della presente convenzione ed annesso capitolato, saranno risolte per mezzo di giudizio di arbitri.

(56)

ART. 9.

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

Essa andrà esente da qualsiasi tassa.

Torino, 3 ottobre 1860.

*Il ministro segretario di Stato
delle finanze*

firmato: S. VEGEZZI.

*Il ministro segretario di Stato
pei lavori pubblici*

firmato: S. JACINI.

*Pour la Compagnie
le président du Comité de Direction*

firmato: FRÉD. LÉVY.

*Pour la Compagnie
l'administrateur délégué*

firmato: DE COCHERY.

*Il capo-sezione nel Ministero
dei lavori pubblici*

sottoscritto: MARENCO.

(56)

Capitolato d'oneri annesso alla convenzione in data 3 ottobre 1860 fra i Ministri per i lavori pubblici e per le finanze di S. M. il re VITTORIO EMANUELE II e la Società anonima delle strade ferrate romane.

ART. 1.

Nel termine di un mese, a datare dalla legge d'approvazione del presente capitolato, la società anonima delle strade ferrate romane dovrà presentare al Ministero dei lavori pubblici un progetto di massima indicativo dell'andamento della strada ferrata per Ravenna e del punto di collocamento delle rispettive stazioni.

Il medesimo sarà composto di una planimetria generale sulla scala non minore di 1 a 100000 ;

Di profili longitudinali e di profili trasversali nei punti più difficili ;

Di una relazione giustificativa del tracciato.

ART. 2.

Entro il mese successivo alla presentazione del progetto, il Governo, sentita la società, nel caso di modificazione del medesimo, stabilirà definitivamente la linea per la strada, e determinerà il numero e la posizione delle stazioni.

ART. 3.

I lavori di costruzione saranno intrapresi nel termine di mesi sei dall'approvazione di cui nel precedente articolo, previo deposito della cauzione definitiva infra prescritta.

La società dovrà presentare in tempo utile alla preventiva approvazione del Ministero i progetti particolarizzati dei lavori, conformemente al disposto dall'articolo 220 della legge 20 novembre 1859.

ART. 4.

Dispensata la società dalla cauzione primordiale richiesta dall'articolo 206 della citata legge, la medesima dovrà, entro quattro mesi dall'approvazione del progetto menzionato all'articolo 2°, prestare una definitiva cauzione di lire quattrocento mila a guarentigia dell'esatto adempimento dell'assunta impresa.

Questa cauzione sarà fornita mediante deposito nelle casse delle regie finanze di pari somma, se in numerario oppure in buoni del tesoro, o di lire cinquecentomila valor nominale, se in cedole del debito pubblico al cinque od al tre per cento.

ART. 5.

L'ammontare della cauzione sarà restituito alla società per rate di lire cinquantamila, a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreni, o dell'esecuzione dei lavori e di provviste sul luogo per un importo eguale ai due tanti almeno della rata di cui si domanderà la restituzione.

Quando, a seguito delle operate restituzioni, l'ammontare della cauzione si troverà ridotto alla somma di lire centomila, questo verrà restituito allora soltanto che la strada sarà debitamente compiuta e collaudata.

ART. 6.

Se alla scadenza del termine fissato all'articolo 4 del presente capitolato la società non avrà effettuato il deposito della cauzione definitiva, essa incorrerà nella decadenza della concessione, a termini dell'articolo 209 della legge 20 novembre 1859.

ART. 7.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione della strada, e per quanto non risulti altrimenti stabilito dal presente capitolato, la società dovrà attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 novembre 1859 ed alle seguenti prescrizioni.

ART. 8.

I raggi delle curve non misureranno mai meno di 600 metri.

Le pendenze non oltrepasseranno il limite massimo del 6 per cento.

La strada sarà munita di colonne chilometriche.

Sarà escluso il legname nella costruzione di viadotti o ponti di qualsiasi luce.

Le stazioni avranno i locali necessari per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

ART. 9.

La strada sarà in principio armata di un solo binario. I terzapieni ed i manufatti però dovranno essere eseguiti con proporzioni tali che si possa, all'evenienza, far luogo al collocamento di un secondo binario.

La strada di congiunzione dalla stazione al porto di Ravenna potrà essere costruita di un solo binario.

Quanto ai ponti sul Senio e sul Lamone, quando siano in ferro, la determinazione della loro costruzione immediata per due, o per un solo binario, vien rimessa all'approvazione del progetto.

ART. 10.

La larghezza della strada al livello superiore delle ruotaie è fissata per due binari a metri 8 e a metri 4 nel tratto ad un solo binario.

La larghezza del binario fra gli orli interni delle ruotaie sarà di metri 4,5, e la distanza fra i due binari nelle parti in cui questi saranno collocati, dovrà corrispondere a metri 2 fra le interne facce di ciascun binario.

ART. 11.

Quando la strada ferrata dovrà passare al disopra di una strada nazionale o provinciale o comunale, l'apertura del viadotto non sarà minore di 8 metri nel primo caso, di 7 metri nel secondo e di 5 per il terzo. Per tutte le altre strade di minore importanza la predetta apertura potrà essere ridotta a metri quattro.

L'altezza del passaggio misurato tra la chiave dell'intradosso ed il suolo delle strade sarà almeno di 5 metri nei manufatti in muratura, e potrà limitarsi a metri 4 30 sotto le travi per i viadotti in ferro.

ART. 12.

Se la strada ferrata dovrà invece passare al disotto di una strada nazionale, provinciale o comunale, la larghezza del cavalcavia misurata fra i parapetti dovrà essere di metri otto per la strada nazionale, di metri sette per la provinciale, di metri cinque per la comunale e di quattro metri per tutte le altre.

La luce del cavalcavia sarà quale si conviene per lo stabilimento dei due binari e la distanza verticale fra l'introdosso alla chiave ed il piano delle ruotaie esteriori non dovrà essere minore di metri 4 60.

ART. 13.

Se nella costruzione della strada ferrata si renderà necessario di deviare o modificare qualche tratto delle strade ordinarie preesistenti, la pendenza delle deviazioni non potrà eccedere il 5 per cento per le strade nazionali o provinciali ed il 5 per cento per tutte le altre strade, salve le eccezioni che potrebbero venir richieste da circostanze particolari, la cui apprezzazione apparterrà sempre al Ministero.

ART. 14.

La strada dovrà essere compiuta ed aperta all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1862.

ART. 15.

Il Governo si riserva il diritto di far sorvegliare e controllare nel modo il più lato l'esercizio della strada.

La società dovrà perciò sottomettere alla previa approvazione del Ministero i preventivi dell'amministrazione e dell'esercizio, tutti i contratti di opere e di provviste riguardanti l'esercizio stesso ed eccedente la somma di lire 15,000.

La medesima dovrà inoltre a semplice richiesta del Governo somministrare tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni che egli crederà opportuno di domandare.

ART. 16.

Il Governo potrà nominare commissari incaricati della sorveglianza delle operazioni della società.

In caso di discrepanza fra questi commissari e la società, il Ministero dei lavori pubblici sarà chiamato a decidere salvo il ricorso, ove del caso, agli arbitri di cui agli articoli 59 e seguenti del presente capitolato.

ART. 17.

Le spese per la sorveglianza, per il collaudo dei lavori, come pure quelle per il controllo nell'esercizio della strada andranno a carico della società.

Per provvedere a queste spese la medesima dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di lire 6,000.

ART. 18.

In compenso delle spese di costruzione e di esercizio della strada concessa in virtù della convenzione cui si riferisce il presente capitolato, la società sarà in diritto di riscuotere per il trasporto dei viaggiatori, di bestiami e delle merci, le tasse che saranno portate dalle tariffe che andranno in vigore per la linea da Bologna ad Ancona.

ART. 19.

La guarentigia accordata alla società non sarà applicata se prima i conti annuali dell'amministrazione e dell'esercizio della strada non saranno stati approvati dal Governo.

La società avrà pertanto l'obbligo di presentare al Ministero dei lavori pubblici, allo spirare di ciascun anno, il rendiconto delle spese e degli introiti e dell'esercizio.

ART. 20.

Qualora, in conseguenza di un avvenimento qualunque o in caso di forza maggiore, l'esercizio della strada venisse a trovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società avesse a protrarsi più di quanto potrebbe essere richiesto per porvi riparo, sarà proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

ART. 21.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla società in forza della guarentigia accordata, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento.

Quest'anticipazione verrà rifiuta coll'eccedenza dell'introito netto sulla somma complessiva guarentita; ed una tale eccedenza verrà applicata all'estinzione prima degli interessi, poscia del capitale.

ART. 22.

Il numero e gli orari delle corse verranno stabiliti d'accordo fra il Ministero dei lavori pubblici e la società a termini dell'articolo 241 della legge 20 novembre 1859.

ART. 23.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte colla precedente convenzione e con questo capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione ed andranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

ART. 24.

È concessa alla società l'introduzione nello Stato dall'estero, con franchigia di dogana, di tutto il materiale fisso necessario per la costruzione e l'armamento della strada, non che delle locomotive, vetture, vagoni, ferramenta ed altri mate-

riali mobili, occorrenti per l'attivamento della strada medesima, comprese le provviste pei primi sei mesi di esercizio.

ART. 25.

È parimenti accordato alla società il trasporto degli oggetti di cui al precedente articolo sulle ferrovie dello Stato, colla riduzione del 40 per cento sulle tariffe delle rispettive classi cui appartengono.

ART. 26.

Pel servizio della posta delle lettere e dispacci che la società dovrà eseguire gratuitamente, a termini dell'articolo 237 della più volte citata legge 20 novembre 1859, si osserveranno le seguenti norme:

La società eseguirà il trasporto delle lettere, dei dispacci, pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori celeri, ordinari e misti.

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

Qualora l'amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinari e misti, la società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggiore capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla società un compenso di 15 centesimi di lira per ogni chilometro e per ogni carro suppletivo.

La società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'amministrazione delle poste non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni, in cui ha luogo la spedizione, si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle poste i locali per uso d'ufficio.

Qualora la posta si riservasse il diritto esclusivo di trasportare i piccoli oggetti di messaggerie, essa pagherà alla società due terzi delle tasse fissate dalle tariffe.

ART. 27.

Il sale, tabacchi ed altri generi di privativa demaniale, che si spediranno per conto delle regie finanze, dovranno essere trasportati sulla ferrovia per la metà del prezzo della tariffa.

ART. 28.

Saranno trasportati colla medesima riduzione di prezzo i militari con armi e bagaglio, i doganieri ed i marinari della regia marina, sia che viaggino isolatamente, muniti di foglio di via, sia che viaggino in corpo, i prigionieri colla forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione si troverà accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito così nell'andata come nel ritorno, e verranno trasportate coi

convogli ordinarii a seconda delle richieste dell'amministrazione.

(56)

ART. 29.

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

ART. 30.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la ferrovia, ovvero di far uso dei pali della linea telegrafica della società.

La società non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

ART. 31.

La società dovrà fare invigilare gratuitamente dai proprii agenti le linee telegrafiche che venissero stabilite per conto del Governo.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica ed alla più vicina autorità competente tutti i guasti che fossero per sopravvenire alle linee telegrafiche.

ART. 32.

Dopo l'anno 1890 il Governo avrà la facoltà di riscattare la ferrovia mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla società.

ART. 33.

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 la sua intenzione di riscattare la ferrovia; se ne dedurranno gl'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 fino al termine della concessione.

Tale rendita annua non potrà in alcun caso essere minore della rendita complessiva guarentita.

ART. 34.

Alla scadenza della concessione, il Governo entrerà immediatamente in possesso e nel godimento della ferrovia e degli immobili tutti dalla medesima dipendenti.

Il materiale mobile, gli strumenti ed utensili, gli approvvigionamenti di combustibile ed altri saranno consegnati al Governo, mediante il pagamento del prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

ART. 35.

Per l'effetto di cui all'articolo 207 della legge 20 novembre

1889 viene fissato a cinque il periodo degli anni, durante i quali la società sarà tenuta di ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui dovrà trovarsi all'epoca della scadenza della concessione.

ART. 36.

Se allo spirare della concessione il Governo fosse creditore della società, l'ammontare del suo credito sarà compensato dal prezzo dovuto alla società per l'acquisto del materiale mobile ed altri oggetti di cui all'articolo 34.

ART. 37.

La società non potrà recare pregiudizio di sorta ai monumenti che venisse a scoprire nell'esecuzione dei lavori di costruzione della ferrovia. Venendo a ritrovarne alcuno, essa dovrà darne tosto avviso al Governo, il quale ne curerà la rimozione il più presto possibile onde non incagliare il proseguimento delle opere.

Le statue, le medaglie, gli oggetti d'arte, i frammenti archeologici che saranno rinvenuti durante la costruzione e l'esercizio della strada e nei terreni acquistati dalla società, apparterranno per due terzi allo Stato e per un terzo alla società, salvo al Governo il diritto di prelazione per l'acquisto.

ART. 38.

La società, per quanto possibile, sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gli impieghi superiori o per quelli che richiedono cognizioni speciali.

Quanto ai posti nel servizio attivo, essa accorderà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati e provveduti di buoni attestati. Un terzo dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

ART. 39.

Quando si verifichi il caso dell'arbitramento previsto all'articolo 8 della convenzione, cui si riferisce il presente capitolo, la parte che lo avrà richiesto notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e, qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

ART. 40.

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

Quando i due primi arbitri non possano concordare nella scelta del terzo arbitro, codesta scelta si farà coll'estrarre a sorte una delle due persone proposte.

ART. 41.

Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, senz'appello e ricorso in cassazione, purchè il

risultato della sentenza resti compreso fra i limiti prefissi
dalle proposte dei due primi arbitri.

17

(56)

Torino, 3 ottobre 1860.

*Il ministro segretario di Stato
delle finanze*

firmato : S. VEGEZZI.

*Il ministro segretario di Stato
dei lavori pubblici*

firmato: S. JACINI.

Pour la Compagnie :

Le président du Comité de Direction

firmato : FRÉD. LÉVY.

Pour la Compagnie :

L'administrateur délégué

firmato : DE COCHERY.

*Il capo-sezione nel Ministero
dei lavori pubblici*

sottoscritto: MARENCO.

Per copia conforme :

Il direttore capo di divisione

G. MARTINENGO.



I nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori
Pubblici e per le Finanze sono autorizzati
a presentare al Parlamento un progetto di
legge per l'approvazione della Convenzione
Stipulata il 3. Ottobre 1860. colla Società
delle ferrovie Romane.

Corino 28 Aprile 1861.

~~Il Re~~ Emanuele

Il Re (Emanuele)