

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 26. Giugno 1861.
dal Ministro Dei Lavori Pubblici

OGGETTO
Convenzione colla Società della strada ferrata centrale
Romana per la costruzione della ferrovia da Chiusi a Orte

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Giorgini

» 2° Susani

» 3° Sinibaldi

» 4° Busacca

» 5° Cornet

» 6° Valerio

» 7° Vallanti

» 8° Prorà

» 9° Bracci

Relatore Susani

Adottata nella tornata del 13. Luglio 1861.

Relati

SESSIONE 1861

N° 102-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

GIORGINI, SUSANI, SINIBALDI, BUSACCA, BRUNET, VALERIO,
BALLANTI, RORA, BRACCI

sul progetto di legge presentato dal ministro de' lavori pubblici

nella tornata del 26 giugno 1861

Convenzione colla Società della strada ferrata centrale
Toscana per la costruzione di un tronco di ferrovia da
Chiusi a Orte.

Tornata dell'11 luglio 1861

SIGNORI,

La relazione con cui il ministro dei lavori pubblici raccomandò alla vostra approvazione il progetto di legge intorno al quale abbiamo l'onore di riferire alla Camera, espone ampiamente le ragioni che militano in favore della ferrovia che da Firenze per Siena, Chiusi ed Orvieto innestandosi presso ad Otricoli nell'importante trasversale che viene da Ancona mette a Roma. Per voi, i quali, a piacer vostro, potete aver sotto agli occhi anche la carta sulla quale il signor ministro ha fatto rappresentare la rete delle ferrovie italiane quale è costituita dai progetti sottoposti in questa Sessione al voto del Parlamento, noi crediamo superfluo insistere nel dimostrare l'utilità di questa linea.

Se la convenienza di dar mano alla pronta esecuzione del tratto che la completa dovesse mai ad alcuno essere persuasa, noi siamo convinti che l'intento, assai meglio che non a parole, si raggiungerebbe mettendo, chi ne dubitasse, in faccia alla carta suddetta, ed invitandolo ad immaginare che fosse

tolto quel complemento della rete che è la sezione da Chiusi ad Orte.

E invero se aveste dinanzi quella rete così mutilata e riflettete al tempo che ci vorrà per compiere la ferrovia litoranea che da Genova, attraverso alle maremme di Toscana e Civitavecchia, condurrà a Roma, certo è che non arrivereste a comprendere perchè mai, per sì breve e facile opera, si stesse dal completare una linea che per molti anni sarà quella del più rapido tragitto di chi dalla maggior parte della media e dell'alta Italia vorrà venir là dove speriamo che tra breve abbia a sedere il Parlamento italiano.

Ponendo mente, sulla carta, alle due vie ferrate che dalla Livorno-Firenze muovono, per lunga tratta quasi parallele, ad incontrare la linea Ancona-Roma, qualcuno, a prima giunta, potrebbe, per avventura, dubitare che nel volerle subito tutte e due ci fosse qualche sovrabbondanza. Ma chi bene consideri l'andamento delle due linee, l'una, quella che da Firenze per la valle dell'Arno viene ad Arezzo e metterà capo alla trasversale d'Ancona tra Fabriano e Gualdo Tadino, l'altra, quella che da Empoli arriva a Siena per la valle dell'Elsa per unirsi alla Anconitana in prossimità d'Otricoli, di leggeri si convince del contrario. Quand'anche non ci fosse il gravissimo argomento che le sezioni, le quali corrono più sensibilmente parallele già esistono e sorsero in tempi meno tiepiti, quando cioè non potevano guari contare sopra notevole aumento all'infuori di quello che sarebbe a loro venuto da un traffico strettamente locale, e ancora la verità dell'asserto si farebbe di leggeri evidente. Basta infatti vedere i due tracciati e sapere che da Otricoli a Gualdo Tadino si misureranno sulla ferrovia da Ancona a Roma non meno di 150 chilometri per restar senz'altro persuasi che, se per riguardo alle comunicazioni con Ancona avevasi dovuto dal Parlamento votare il prolungamento dell'aretina, non resta però meno urgente che, per riguardo alle comunicazioni con Roma, oggi ancora si voti il prolungamento della Sienese (1).

Lo sviluppo del tronco di ferrovia che si dovrà costruire per compiere la linea della quale si tratta è di circa 77 chilometri. Il tracciato da Chiusi per la valle della Chiana toccando a Città della Pieve sarà condotto presso a Ficalle d'onde per l'altura di Santa Cristina scenderà la valle di Riotorto fino alla Paglia. Da Orvieto la linea si distenderà lungo il Tevere per congiungersi presso ad Orte alla ferrovia d'Ancona in un punto che sarà assai prossimo ad Otricoli e poco discosto da Magliano.

L'andamento della linea è tracciato nel progetto di mas-

(1) Da Empoli per Siena e Chiusi ad Otricoli si percorreranno circa 250 chilometri. Da Empoli per Firenze ed Arezzo ad Otricoli se ne percorreranno invece circa 355.

Da Livorno ad Otricoli per Chiusi si percorreranno circa 295 chilometri, mentre se da Livorno si dovesse andare ad Otricoli per Arezzo se ne percorrerebbero circa 420.

simila presentata dalla società della centrale-toscana in fino ad Orvieto per una lunghezza di 37 chilometri. Per una metà circa della linea che si vuole concedere non abbiamo dunque in questo caso da lamentare quella completa mancanza di studii, la quale, per la maggior parte delle concessioni prima di questa assentite, fu dalla Camera tollerata unicamente per riguardo alle necessità politiche del momento, e ciò per avviso della vostra Commissione concorre a rendere il progetto del quale si tratta meglio meritevole della vostra approvazione.

Ammettendo l'utilità in genere del proposto prolungamento della centrale-toscana in fino alla ferrovia d'Ancona, e riconoscendo la convenienza del tracciamento assegnatogli, la Giunta è lieta di aver potuto conformarsi pienamente all'unanime voto degli uffici.

Ma a ciò il compito suo non si restringe, e, prima di deliberare se potesse invitarvi a sancire la convenzione stipulata tra la amministrazione dello Stato e la rappresentanza della società, la vostra Commissione, oltre che a quelle le quali valgono a giudicare dell'opportunità della linea, ha dovuto attendere a molte altre considerazioni.

Quali sono le condizioni finanziarie e le capacità tecniche ed amministrative della società colla quale il Governo ha trattato?

Quali sono gli oneri che la convenzione imporrebbe allo Stato?

Del risultato di queste indagini abbiamo debito di render conto.

Se gli oneri assunti dallo Stato appaiano ragionevoli e se la società possa ravvisarsi tale che presenti una giusta garanzia per l'adempimento degli obblighi ad essa imposti; e quando l'entità degli uni risulti equamente corrispondere a quella degli altri, come il nostro fu, così dovrà il vostro giudizio essere favorevole al progetto di legge.

La necessità di tener questa relazione nei limiti della maggior possibile brevità, non permette sì accenni qui più che di volo a molte cose, le quali saranno del resto assai meglio chiarite dall'esame dei documenti che la accompagnano.

La centrale-toscana ebbe origine nel 1845 colla concessione della sezione da Empoli a Siena, accordata col motuproprio del 9 giugno, ad una società di cospicui promotori Senesi, che veramente, così come ha riconosciuto la relazione del signor ministro, per coraggio di sacrifici, per costanza di propositi, abilità di esecuzione, superiore ad ogni elogio, ha ben meritato della patria, in pro' della quale si adoprò sempre con abnegazione piuttosto unica che rara.

La prima concessione era fatta per cento anni e senza che il Governo garantisse interessi di sorta agli azionisti.

Nel 1848 però, con motuproprio del 17 maggio, fu assicurato alle azioni, rappresentanti un capitale di dieci milioni di lire toscane, un reddito del 5 per cento.

Nel 1854 un motuproprio del 13 aprile concedeva alla me-

mento d'importanza che verrà a tutta la linea dal suo rannodamento alla gran rete italiana, in verità già per ciò solo non si dovrebbe temere che lo Stato, assumendo la garanzia delle obbligazioni, possa veramente correre un rischio sensibile.

Se poi vogliasi considerare che i 153 chilometri della centrale-toscana, da Empoli a Chiusi, non saranno costati alla società più di lire 92,000 per chilometro, e, se badisi alla spesa d'esercizio, che nel 1860 fu di sole lire 3,766 per chilometro, e se da ultimo si ricordi che le obbligazioni saranno certamente emesse a saggio migliore di quello che ne è piaciuto pigliare a fondamento del nostro calcolo, di leggieri voi resterete convinti che le condizioni del contratto non possono certo da noi tenersi per onerose. Che anzi, sarebbe facile il dimostrare come nessuno dei molti contratti di questo genere, recentemente sanciti dalla Camera, presenti al pubblico erario condizioni finanziarie migliori di queste.

Le cose sulle quali abbiamo dovuto fermare la vostra attenzione e segnatamente la tenue spesa chilometrica fatta dalla società per la costruzione della sua linea principale, e la esiguità delle sue spese di esercizio, e le molte ingegnose combinazioni colle quali, principalmente per l'opera indefessa e intelligente del suo gerente il cav. Bandini, ha saputo, in tempi difficili, man mano accrescere il suo capitale, ci dispensano dal dovere di addentrarci a dimostrare come la società abbia veramente assai più di capacità tecnica ed amministrativa di quello che basti a garantire il pubblico interesse. Più di ogni nostro ragionamento parlano e persuadono certamente le cifre che vi ponemmo sott'occhi.

Quindi è che la vostra Commissione fu unanime ad ammettere che in massima il proposto schema di legge meritasse di essere da voi benevolmente accolto.

Ammessane senza restrizioni in massima, noi abbiamo però creduto di doverne in qualche punto emendare, d'accordo col ministro proponente, la forma.

Con questo si è inteso a rendere più chiare, più determinate o più semplici alcune espressioni, le quali a noi sembrarono meno felici. Pochissime modificazioni abbiamo creduto dover introdurre, le quali portino sulla sostanza della convenzione.

In quanto alle modificazioni di forma, esse non hanno, crediamo, bisogno di essere qui chiarite, ciascuno potendole scorgere a colpo d'occhio e valutare da sé.

Tocca alla sostanza la modificazione dell'articolo 2 del progetto di legge, ed è evidente averla noi introdotta per quel rispetto agli interessi dei creditori dello Stato, che fu sempre norma indeclinabile alle deliberazioni del Parlamento italiano.

I titoli 5 per 0/0 emessi dal Governo toscano per la ferrovia Asciano-Grosseto, e per essere specialmente garantiti e perchè se ne è promessa l'ammortizzazione, figurano per

questo nell'elenco D annesso alla legge sulla unificazione dei debiti dello Stato. Giova all'unificazione il sospendere la emissione, e poichè solo ne appare emessa una piccola quantità (per la rendita di lire 188,730) è da augurare che il Ministero, pur rispettando i diritti dei possessori, possa senza scapito del pubblico erario usare della facoltà che gli è concessa di ritirarli.

L'articolo 4 aggiunto al progetto di legge provvede a quelle cautele colle quali già la Camera ha in altre occasioni prescritto doversi procedere alla emissione delle obbligazioni garantite.

La Commissione, d'accordo coll'onorevole signor ministro, avrebbe volentieri modificati gli articoli 10 e 12 della convenzione per ridurli alle forme più generalmente adottate, ma, considerando che la centrale-toscana in forza delle precedenti concessioni a nulla, di quanto in quegli articoli è stipulato a favor dello Stato, era tenuta da Chiusi in sino ad Empoli, per la maggior parte cioè della linea, e, avuto riguardo alle speciali condizioni della benemerita società, s'è dovuto riconoscere che in via di equità non si poteva ragionevolmente chiedere di più.

Gli articoli 14 e 15 aggiunti dalla Commissione intendono a provvedere per la telegrafia a quella uniformità di legislazione che in così fatti pubblici servizi tanto preme di poter conseguire.

L'emendamento introdotto all'articolo 21 intende a sollecitare ed assicurare meglio il compimento della sezione da Asciano a Torrenieri. La Commissione avrebbe desiderato di poter anche ridurre d'alquanto i termini accordati pel compimento della sezione Chiusi-Orte, ma la società concessionaria non ha creduto di poter assumerne impegno formale. Ma, poichè il suo interesse in questo pienamente concorda con quello dello Stato ed anche perchè se n'ebbe promessa, noi crediamo di non indurre nel pubblico una vana lusinga facendogli sperare che la intiera linea possa venir aperta al pubblico servizio prima del tempo dalla legge assegnato.

Con queste modificazioni e con quelle altre che furono introdotte dalla vostra Commissione essa confida che vorrete dare favorevole il vostro voto al presente schema di legge, così che prima di separarci possiamo avere, per quanto è ora da noi, compiuta la serie dei provvedimenti intesi a completare le arterie per le quali, affluendo sempre più la vita al cuore della patria, s'affretti il giorno in cui Roma si levi all'antica maestà.

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Art. 1.

È approvata la convenzione, in data 19 giugno 1861, in-
tesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il si-
gnor professore cavaliere Policarpo Bandini segretario gene-
rale e gerente rappresentante la società anonima della
strada ferrata centrale-toscana per la concessione a quest'ul-
tima di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da
Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all'incontro
colla strada ferrata da Ancona a Roma.

Art. 2.

Saranno entro tre anni, dalla data della promulgazione
della presente legge, ritirati i titoli 3 per 0/0 emessi per la
costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, di che
nel decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859 e
convertiti in obbligazioni della strada ferrata centrale-toscana,
a senso dell'articolo 23 della convenzione qui annessa 19 giu-
gno 1861.

I 17.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Art. 1.

È approvata la convenzione, in data 19 giugno 1861, in-
tesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il si-
gnor professore cavaliere Policarpo Bandini segretario gene-
rale e gerente rappresentante la società anonima della strada
ferrata centrale-toscana per la concessione a quest'ultima di
costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le
vallate del Paglia e del Tevere fino all'incontro colla strada
ferrata da Ancona a Roma, colle modificazioni fatte all'esem-
plare unito alla presente legge.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di ritirare i titoli 3 per 0/0 che
furono fin qui emessi per la costruzione della strada ferrata
da Asciano a Grosseto, conformemente alle prescrizioni del
decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859.

Art. 3.

È autorizzata la emissione delle obbligazioni di cui all'ar-
ticolo 17 della qui annessa convenzione 19 giugno 1861 tanto
a sostituzione dei titoli 3 per 0/0 creati e non emessi, quanto
per provvedere all'eventuale riscatto dei titoli già attualmente
emessi.

Art. 4.

Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno, a
misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni di cui al-
l'articolo 17 della convenzione verranno stabilite d'accordo
fra la società ed il Governo, dal quale saranno prescritte le
norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica con-
correnza.

Approvato nella Camera dal 19. Luglio 1861

Pillati

Convenzione tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per parte dello Stato, ed il signor Policarpo Bandini quale rappresentante la Società della strada ferrata centrale-toscana per la concessione a quest'ultima del dritto di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate della Paglia e del Tevere fino all'incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

ART. 1.

È concesso alla società anonima della strada ferrata centrale-toscana il dritto di costruire ed esercitare a proprie spese e nel proprio interesse, una strada ferrata, la quale partendo dalla stazione di Chiusi e procedendo per le vallate della Paglia e del Tevere, vada ad incontrare la strada ferrata da Ancona a Roma in quel punto preciso che sarà in appresso stabilito dal R. Governo in seguito di appositi studi.

ART. 2.

L'andamento fra Chiusi ed Orvieto sarà in massima quello indicato dagli studi già redatti dall'ingegnere della società D. G. Tarducci, depositati presso il R. Ministero dei lavori pubblici, in nove grandi tavole di disegni in piante e profilo, salvo le correzioni e miglioramenti accennati con linea verde nei disegni come sopra depositati, e quelli che all'atto dell'approvazione dei progetti esecutivi di dettaglio venissero determinati dal Governo, principalmente per quanto riflette i limiti delle livellette e la lunghezza dei raggi delle curve, avuto riguardo alle naturali condizioni del terreno.

Gli studi dai pressi di Orvieto alla congiunzione colla linea da Ancona a Roma saranno presentati entro tre mesi dal giorno in cui sarà ufficialmente partecipata alla società la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte di strada ferrata.

ART. 3.

La società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione del tratto di linea da Chiusi fino ai pressi di Orvieto entro un mese dalla data dell'approvazione degli studi già presentati, ed a condurli a termine e attivare l'esercizio di questa sezione entro dieci mesi fino alla stazione di Ficulle, ed entro due anni fino a quella di Orvieto.

~~La società porrà mano ai lavori del tratto al di là di Orvieto dentro un mese dal giorno dell'approvazione dei rela-~~

~~Come contro sino all'articolo 3.~~

~~ART. 5.~~

~~La società stessa, ecc., come contro.~~

La società porrà mano ai lavori del tratto verso Orte, al di là di Orvieto, dentro un mese dal giorno dell'approvazione

tivi studi, e li dovrà compiere in due anni dalla stessa data, ma, in ogni caso, non potrà la società esser costretta ad esercitare questo tratto se non contemporaneamente all'altro da Ficule a Orvieto.

ART. 4.

Il Governo potrà concedere una proroga ai termini stabiliti più sopra, non mai maggiore per altro di mesi otto, quando, in seguito di domanda della società, e sentito l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riconoscesse l'esistenza di motivi indipendenti affatto da negligenza della società che giustificassero la necessità di una dilazione nella ultimazione dei lavori.

ART. 5.

Il materiale ed i mezzi tutti di esercizio saranno provveduti dalla società nella qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio così delle prime sezioni da aprirsi all'esercizio, che del complesso della linea.

Oltre la provvista dell'accennato materiale che dovrà essere in pronto per l'epoca stabilita come sopra per l'attivazione dell'esercizio, la società, nel termine il più breve, e non più tardi di un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, sarà pure tenuta ad aumentare l'attuale materiale mobile inserviente alla linea sino a Chiusi già da essa posseduta, in tale proporzione da non spendervi meno di lire 800 mila, ivi comprese le provviste in corso.

ART. 6.

Entro un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, la società si obbliga pure ad ingrandire in proporzione all'aumento del servizio, le attuali officine presso la stazione di Siena, ed entro due anni alla costruzione ed armamento degli occorrenti nuovi raddoppi di ruotaie tra Empoli e Chiusi, oltre a quelli già esistenti.

ART. 7.

La durata della presente concessione è limitata all'anno 1959, restando espressamente convenuto, che a questa medesima epoca viene pure ridotta quella delle altre sezioni della centrale-toscana, derogandosi in ciò al disposto del Decreto del Governo Granducale della Toscana, 13 aprile 1854.

+ Questa linea verrà costruita secondo le norme tecniche generali portate dalla legge 20 novembre 1859; e tanto questa nuova linea quanto l'altra da Empoli a Chiusi, saranno possedute ed esercitate dalla società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859 suddetta, ed in quanto il loro disposto non si opponga, anche per ciò che riguarda la costruzione, alle leggi e regolamenti

dei relativi studi, e li dovrà compiere in due anni dalla stessa data. La società non potrà esser costretta ad esercitare questo tratto se non contemporaneamente all'altro da Ficule a Orvieto.

~~ART. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

ART. 5.

Il materiale ed i mezzi tutti di esercizio saranno provveduti dalla società nelle qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio tanto delle prime sezioni da aprirsi all'esercizio, quanto del complesso della linea.

Oltre la provvista dell'accennato materiale, che dovrà essere in pronto per l'epoca stabilita come sopra per l'attivazione dell'esercizio, la società, nel termine il più breve, e non più tardi di un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, sarà pure tenuta ad aumentare il materiale mobile attualmente esistente sulla linea da essa esercita per modo che il valore dell'aumento corrisponda ad una spesa non minore di lire 800 mila.

ART. 6.

Entro un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, la società si obbliga pure ad ingrandire, in proporzione all'aumento del servizio, le attuali officine presso la stazione di Siena, ed entro due anni si obbliga anche alla costruzione ed armamento degli occorrenti nuovi raddoppi di ruotaie tra Empoli e Chiusi, oltre a quelli già esistenti.

L'ubicazione e l'estensione di questi nuovi raddoppi, per quanto riguarda il migliore e più sicuro esercizio della linea saranno stabilite d'accordo col Governo.

~~ART. 7.~~

~~La durata della presente, ecc., come contro.~~

+ Questa linea verrà costruita secondo le norme tecniche generali portate dalla legge 20 novembre 1859. Questa nuova linea e l'altra da Empoli a Chiusi, in quanto non sia altrimenti stabilito dalla presente convenzione, saranno possedute ed esercitate dalla società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859 suddetta, in quanto il loro disposto non si opponga alle leggi e regola-

in vigore pella strada ferrata centrale-toscana, e specialmente ai capitoli approvati con rescritto del gran duca di Toscana, in data 5 giugno 1843, ed altre disposizioni così del cessato Governo granducale che del Governo provvisorio delle provincie toscane, le quali s'intenderanno applicate anche alla linea di cui nella presente concessione.

Art. 8.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla linea di cui è concessionaria saranno soggetti soltanto al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni dritto proporzionale di registrazione.

La società potrà introdurre nello Stato, con franchigia di dogana, tutti i ferri, materiali, macchine e meccanismi assolutamente destinati ed esclusivamente necessari alla costruzione, attivazione di esercizio e manutenzione della strada ferrata. Il modo di esercitare un tale diritto sarà determinato dal Ministero delle finanze, intesa la compagnia.

Art. 9.

Le tariffe per il trasporto delle merci e dei viaggiatori dopo l'apertura totale della linea sino alla Ancona-Roma formeranno soggetto di ulteriori accordi tra il Governo e la società allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme.

Art. 10.

Dopo tre anni dall'apertura completa della linea la società sarà obbligata ad eseguire i trasporti militari a prezzi ridotti, cioè per militari in corpo o staccati, ma provveduti di fogli di via, al terzo della tariffa.

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra alla metà delle tasse portate dalla tariffa. Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non fosse fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 11.

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

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale quando non siano chiusi in carrozze cellulari. Ove poi l'amministrazione facesse uso per trasportarli di cosiffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

Art. 12.

Dopo tre anni dal giorno della totale attivazione della linea sino all'incontro della strada Ancona-Roma, la società si obbliga di eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei

menti in vigore pella strada ferrata centrale-toscana, e specialmente ai capitoli approvati con rescritto del gran duca di Toscana, in data 5 giugno 1843, ed alle altre successive disposizioni così del cessato Governo granducale che del Governo provvisorio delle provincie toscane; disposizioni, le quali s'intenderanno applicate anche alla linea di cui nella presente concessione.

~~— Come contro sino all'articolo 11. —~~

Art. 11.

I detenuti, nonchè gli agenti della forza pubblica che li scortano, verranno trasportati per la metà del prezzo di tariffa dei viaggiatori di terza classe.

I detenuti, quando non siano chiusi in carrozze cellulari, si trasporteranno in un compartimento speciale. Ove poi l'amministrazione dello Stato facesse uso per trasportarli di carrozze cellulari di sua proprietà, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva pel trasporto delle carrozze così nell'andata come nel ritorno.

~~Art. 12.~~

~~— Dopo tre anni, ecc., come contro. —~~

convogli di viaggiatori e di merci, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri per tutta l'estensione della ferrovia da lei posseduta.

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, ed anche un solo compartimento, secondo l'occorrenza.

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 italiana per ogni chilometro di percorrenza 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 delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle poste i locali per uso d'ufficio.

~~I carri ambulanti, ecc., come contro.~~

~~Qualora l'amministrazione, ecc., come contro.~~

~~Ogniqualvolta questo servizio, ecc., come contro.~~

~~La società si obbliga, ecc., come contro.~~

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

ART. 13.

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.

I materiali e gli oggetti destinati alla costruzione e riparazione delle linee telegrafiche, il mobigliare dei diversi uffici, gl' impiegati e le guardie del servizio telegrafico, saranno dalla società trasportati gratuitamente.

La società sarà tenuta di provvedere, nelle stazioni, ai locali necessari per gli uffici telegrafici che il Governo volesse stabilirvi.

ART. 14.

La società dovrà fare invigilare gratuitamente dai propri 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. 15.

La strada ferrata da Chiusi, all'incontro di quella d'Ancona a Roma, sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni raddoppiamenti nelle stazioni ed in quei tratti della linea, ove, pel migliore e più sicuro servizio, fosse ricono-

ART. 13.

La strada ferrata da Chiusi all'incontro di quella d'Ancona a Roma sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni raddoppiamenti nelle stazioni ed in quei tratti della linea, ove, pel migliore e più sicuro servizio, fosse riconosciuto dal Go-

verno necessario di operare gl'incrociamenti, sentita la società.

ART. 14.

I sistemi e materiali di costruzione per la linea di che si tratta, saranno quegli stessi che sono prescritti dai capitoli sopracitati per la strada da Empoli a Chiusi, salvo quelle speciali disposizioni che venissero richieste dalle condizioni del terreno e che saranno determinate dal Governo all'atto della approvazione dei progetti relativi, sentita la società; resta però fin d'ora convenuto:

Che la strada sia munita di colonne chilometriche;

Che le stazioni abbiano i locali necessari per i servizi doganali sanitari e di polizia per quelle località principali in cui il Governo prescrivesse di stabilirli.

ART. 15.

Per l'esecuzione ed attivazione dell'opera saranno emesse dalla società della centrale toscana tante obbligazioni, quante ne occorreranno a lire 420 per ciascuna, rimborsabili col premio del 40 per cento e così con lire 588 fruttanti lire 21, pagabili semestralmente con tagliandi o cedole di lire 10 50, in tutto simili a quelle già emesse per le sezioni di strada attivate, denominate obbligazioni gialle a forma della deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 2 aprile 1855, meno che per l'ammortizzazione che sarà accelerata tanto per le vecchie come per le nuove, come appresso.

ART. 16.

Il R. Governo garantirà la rendita del 5 per cento come sopra alle obbligazioni emesse e da emettere cioè il frutto di lire 21 per obbligazione, pagabili semestralmente, più centesimi 50 per ogni lire 100 di valore nominale a titolo di fondo di ammortizzazione e di premio, mediante il qual fondo si accelererà l'ammortizzazione dei detti titoli di quanto sarà proporzionatamente possibile in confronto delle tavole d'ammortizzazione precedentemente stabilite.

sciuto dal Governo necessario di operare gl'incrociamenti, sentita la società.

ART. 16.

I sistemi e materiali di costruzione per la linea di che si tratta saranno quegli stessi che sono prescritti dai capitoli sopracitati per la strada da Empoli a Chiusi, salvo quelle speciali disposizioni che venissero richieste dalle condizioni del terreno e che saranno determinate dal Governo all'atto della approvazione dei progetti relativi, sentita la società.

In quelle località principali, dove il Governo prescrivesse di stabilire servizi speciali di dogana, di sanità o di polizia, le stazioni dovranno comprendere i locali necessari per quei servizi.

ART. 17.

La società della centrale-toscana emetterà tante obbligazioni quante ne occorreranno a produrre l'intero capitale necessario per la completa costruzione della linea da Chiusi fino all'incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

Queste obbligazioni del valor nominale di lire 420, rimborsabili con lire 588 e fruttanti lire 21 all'anno, pagabili semestralmente con tagliandi da lire 10,50 ciascuno, saranno in tutto, meno che per l'ammortizzazione, simili a quelle (denominate obbligazioni gialle, a forma della deliberazione del Consiglio di amministrazione del 2 aprile 1855) già emesse per le sezioni di strada attivate.

Queste obbligazioni saranno intestate *Serie nuova*.

L'ammortizzazione, tanto per le vecchie quanto per le nuove obbligazioni verrà fatta così come è più sotto specificato.

ART. 18.

Il Governo garantirà ad ognuna delle obbligazioni, tanto sulle emesse precedentemente dalla società, quanto su quelle della nuova serie, da emettere per effetto dell'attuale concessione, il pagamento di annue lire 21 per frutto, e di lire una e centesimi ventisei per l'ammortizzazione.

ART. 19.

Proporzionatamente alle lire 1, 26 ora assegnate per l'ammortizzazione verrà accelerata l'estinzione delle antiche obbligazioni così che essa proceda e si compia di pari passo con quella delle nuove.

La società d'accordo col Governo provvederà a pubblicare una nuova tavola d'ammortizzazione in sostituzione di quella che fu assentita colla deliberazione del Consiglio di amministrazione del 2 aprile 1855.

ART. 20.

Il capitale pel quale il Governo assume la garanzia a termini dell'articolo 17, sarà costituito così come segue:

a) Da 13993 obbligazioni di antica emissione costituenti la parte non ammortizzata dell'imprestito di prima categoria della strada ferrata centrale toscana decretato il 2 aprile 1855;

ART. 17.

Resta stabilito che il capitale relativo alla costruzione della sezione da Chiusi alla linea Ancona - Roma, sul quale il Governo deve garantire il 5 per cento di rendita e 30 centesimi per cento di ammortizzazione e premio, non potrà essere maggiore di lire 160 mila per chilometro, compreso tutto, cioè anche l'ingrandimento dell'officina a Siena, l'aumento del materiale circolante ed i raddoppi di che negli articoli 5 e 6.

Però il costo sarà in precedenza stabilito mediante una dettagliata perizia di prevenzione da presentarsi dalla società e da approvarsi dal R. Governo, a seconda del qual costo verrà regolata l'emissione delle obbligazioni.

ART. 18. 77.

Il Governo si riserva la facoltà di riconoscere ad opera compiuta l'effettivamento speso, e la società sarà obbligata ad estinguere del proprio, entro un anno, dalla liquidazione finale delle spese, le obbligazioni che fossero state emesse in eccedenza ed a compensare il Governo degl'interessi che avesse pagati in dipendenza della maggiore emissione suddetta.

+ In dipendenza della guarentigia di cui sopra, il Governo non sarà obbligato che a soddisfare alla differenza che mancasse a pagare col prodotto lordo, 1° le spese di esercizio; 2° un fondo di riserva dell'1 per cento sugli introiti lordi; 3° l'interesse del 5 per cento sulle obbligazioni emesse e da emettersi; 4° finalmente il fondo di ammortizzazione di 30 centesimi per cento.

ART. 19. 77.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della guarentigia accordata alle obbligazioni, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento. Quest'anticipazione verrà rifiuta solo nel caso in cui, dopo provvisto alle spese di cui all'articolo precedente e ad un dividendo alle azioni non minore del 5 per cento, rimanga un'eccedenza. Questa eccedenza verrà prima applicata alla estinzione degl'interessi e poscia del capitale.

ART. 20.

~~Se sopraggiungesse la necessità~~ di eseguire dei lavori non previsti nelle perizie, sia per correzioni nell'andamento e per qualunque altra causa, si dovranno di questi nuovi lavori redigere pure le relative perizie da approvarsi come sopra, ma questo non potrà mai indurre aumento nel capitale massimo, come sopra fissato in quanto riflette l'applicazione della garanzia.

ART. 21.

La costruzione ed attivazione della strada ferrata Asciano-Grosseto, fermo restando quanto venne stabilito nel decreto

b) Dal capitale richiesto per l'adempimento degli obblighi imposti alla società dalla attuale convenzione e che sarà rappresentato dalle obbligazioni che si emetteranno come fu detto all'articolo 17.

Questo capitale non potrà però a qualsiasi titolo eccedere la somma di lire 160 mila per ciascun chilometro della ferrovia che sarà costruita da Chiusi all'incontro colla linea Ancona-Roma.

ART. 21.

Il capitale richiesto per gli effetti della presente convenzione sarà in precedenza stabilito mediante una dettagliata perizia di prevenzione da presentarsi dalla società e da approvarsi dal R. Governo. A seconda di questa perizia verrà regolata l'emissione delle obbligazioni.

ART. 22.

~~Il Governo, ecc., Come contro.~~

+ In dipendenza della guarentigia di cui sopra, il Governo non sarà obbligato che a soddisfare alla differenza che mancasse a pagare col prodotto lordo, 1° le spese d'esercizio; 2° un fondo di riserva dell'1 per cento sugli introiti lordi da prelevarsi fino a che il fondo stesso non sia ammontato ad un milione di lire; 3° lire 21 d'interesse e lire 1,26 d'ammortizzazione per ognuna delle obbligazioni emesse e da emettere garantite, come fu detto all'art. 17.

ART. 23.

~~Identico al qui contro.~~

ART. 24.

Se nella sezione nuovamente concessa sopraggiungesse la necessità ~~ecc., Come contro.~~

ART. 25.

La costruzione ed attivazione della strada ferrata Asciano-Grosseto, fermo restando nel resto quanto venne stabilito

del Governo della Toscana 19 novembre 1859, sarà accelerata nella sezione da Asciano a Torrenieri.

+ Il termine per il compimento dei lavori e l'attivazione dell'esercizio sulle sezioni fra Torrenieri e l'incontro della litoranea a Montepescali è prorogato a tutto il 31 dicembre 1867.

ART. 22.

La società della strada ferrata centrale-toscana non costruirà il tratto di linea da Montepescali a Grosseto ma essa avrà il diritto di percorrere co' suoi convogli la linea eseguita dalla società della litoranea per la sezione da Montepescali a Grosseto predetti, partecipando alle spese di manutenzione sia della strada che della strada: la quota di contributo verrà stabilita d'accordo fra le due società, ed in caso di dissenso, stabilita dal Governo.

La disposizione che sopra non pregiudica alla facoltà per il Governo d'applicare ove d'uopo al tronco di strada predetto il disposto dell'articolo 9 del capitolato per la litoranea in data 18 febbraio 1865.

La stazione di Grosseto sarà costruita dalla società della litoranea e disposta in modo da servire eziandio al traffico della linea Asciano-Grosseto; i maggiori lavori perciò occorrenti dovranno però essere compensati dalla società centrale-toscana la quale a sua volta ne riceverà il rimborso dal Governo nei modi e termini stabiliti nella concessione per la linea da Asciano a Grosseto.

ART. 23.

I titoli d'Asciano-Grosseto al 3 per 100 di cui nel decreto 19 novembre 1859 non continueranno ad emettersi, ma alle spese occorrenti si supplirà mediante emissione di tante obbligazioni della centrale toscana, eguali a quelle di cui è parola all'articolo 16 salvo il tenerle distinte con una serie separata, ma il pagamento dei frutti, capitale e premio semestralmente occorrenti saranno a carico del regio Governo per conto del quale si costruisce la linea ferrata e il quale percepisce i due terzi del prodotto lordo, e di queste dovrà tenersene conto separato.

ART. 24.

Fino a che non sarà pronto tutto quanto occorre per effettuare la emissione delle obbligazioni della centrale-toscana onde l'amministrazione di questa società non manchi di fondi per continuare tutti i suoi lavori, il Governo le potrà permettere di trovar danaro fino alla somma di sei milioni di lire sul deposito dei detti titoli Asciano-Grosseto, ove il medesimo non preferisca fornirle in luogo di essi del contante effettivo e da restituirsi successivamente col prodotto della vendita delle obbligazioni della centrale-toscana.

nel decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859, sarà accelerata nella sezione da Asciano a Torrenieri, così che la costruzione di questa sezione sia possibilmente compiuta pel giorno 1° gennaio 1865.

+ Il termine ecc. Come contro.

ART. 26.

La società della strada ferrata centrale-toscana non costruirà il tratto di linea da Montepescali a Grosseto, ma essa avrà il diritto di percorrere co' suoi convogli la linea eseguita dalla società della litoranea per la sezione da Montepescali a Grosseto, partecipando ~~ecc.~~ Il resto come contro.

I 1461.

ART. 27.

I titoli d'Asciano-Grosseto al 3 per 100 di cui nel decreto 19 novembre 1859 non continueranno ad emettersi. Alle spese ~~ecc.~~ Come contro.

ART. 28.

Fino a che non sarà pronto tutto quanto occorre per effettuare la emissione delle obbligazioni della centrale-toscana onde l'amministrazione di questa società non manchi di fondi per continuare tutti i suoi lavori, il Governo le potrà permettere di trovar danaro, fino alla somma di sei milioni di lire, sul deposito dei sopradetti titoli Asciano-Grosseto.

Invece di dare alla Società, per l'uso del deposito, i titoli sopradetti, il Governo potrà, quando meglio a lui piaccia, fornirle le somme di cui essa abbisognasse in effettivo contante restituibile col prodotto della vendita delle obbligazioni della centrale-toscana.

Il ritiro dei titoli dati in deposito o la restituzione delle somme fornite non potrà essere protratto oltre un anno.

Art. 29. 29°

Nel caso che insorgessero quistioni riguardo all'intelligenza ed alla esecuzione delle disposizioni della presente convenzione tra il Governo e la società si ricorrerà al giudizio di arbitri. Gli arbitri saranno tre, due nominati rispettivamente da ciascuna delle parti, ed il terzo dai due arbitri appena seguita la loro nomina.

Questi arbitri pronunzieranno a maggioranza di voti ed i pronunciati dei medesimi saranno inappellabili. La parte che domanderà l'arbitramento notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca allo invito entro 10 giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza dell'altra parte dal tribunale di commercio della città di Firenze.

~~Questo stesso tribunale nominerà pure il terzo arbitro nel caso in cui i due primi arbitri non convengano nella scelta del terzo.~~

Art. 30. 30°

La presente convenzione fatta in doppio originale non sarà definitiva né valida, se non dopo la sua approvazione per legge.

Torino il diecinove giugno mille ottocento sessantuno.

Il ministro dei lavori pubblici
UBALDINO PERUZZI.

Il ministro delle finanze
PIETRO BASTOGI.

Firmato: POLICARPO BANDINI nei nomi.

Il direttore capo di divisione nel ministero
dei lavori pubblici
G. MARTINENGO.

Per copia conforme all'originale:
G. MARTINENGO.

Approvata nella Camera del 19. Luglio 1861.

Pillati

~~Il ritiro dei titoli, ecc., Come contro.~~

~~Art. 29.~~

~~Nel caso che ecc., Come contro.~~

~~Questi arbitri pronunzieranno a maggioranza di voti ed i pronunciati dei medesimi saranno inappellabili. La parte che domanderà l'arbitramento notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all'invito entro 10 giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza dell'altra parte dal tribunale di commercio della città di Firenze.~~

~~Questo stesso tribunale nominerà pure il terzo arbitro nel caso in cui i due primi arbitri non convengano nella scelta del terzo.~~

~~Questo stesso tribunale, ecc., Come contro.~~

~~Art. 30.~~

~~Identico al qui contro.~~

Il secondo arbitro sarà nominato, all'istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, per cinque giorni dalla comunicazione del presidente della Corte di appello federata a Firenze.

Nello stesso modo sarà fatta la comunicazione del terzo arbitro nel caso in cui i due primi non convengano nella scelta del medesimo.

La parte cancellata fino a 1/8

~~I documenti si allegano in un fascicolo a parte.~~

Documenti da pubblicare in appendice
alla relazione 102. a. Suppl.

At. 1. Prima Costituzione della Società
(i soli articoli).

At. 2 Capitoli (i soli articoli)

At. 3. Il Decreto sulla 1.ª Colonna Decreto del 13 Aprile 1854
e gli articoli della Costituzione su principia nella 3.ª

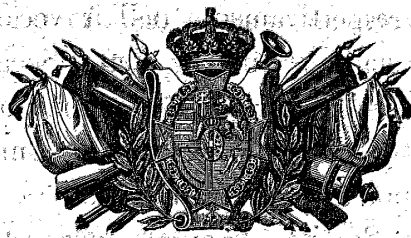
At. 4 e At. 5 gli articoli di detto.

At. 6. Articolo 9 dei Capitoli 18 Febbrajo 1864.
(i soli articoli)

At. 7. Conto di fondazione della Società della strada ferrata centrale Casiana
e Bilancio per 1860 (i soli bilanci)

At. 8. Condizioni per l'imprestito di prima categoria
della strada ferrata centrale Casiana
(Determinazione 2 Aprile 1853)

dalle sole due ultime righe delle 1.ª Pagina fin. Tutto
(167).



M. P.

506

NOTIFICAZIONE

LA REAL CONSULTA inerendo ai Superiori Comandi statile comunicati con Biglietto dell'I. e R. Segreteria di Finanze di questo stesso giorno rende pubblicamente noto l'approso Sovrano veneratissimo

MOTUPROPRIO

LEOPOLDO SECONDO

PER LA GRAZIA DI DIO

PRINCIPE IMPERIALE D'AUSTRIA

PRINCIPE REALE D'UNGHERIA E DI BOEMIA

ARCIDUCA D'AUSTRIA

GRANDUCA DI TOSCANA EC. EC. EC.

Avendo Noi preso in maturo esame il progetto di una strada a rotaje di ferro da Siena a Empoli presentato da Giovanni Pieri, Alessandro Bichi Ruspoli, Emilio Clementini, Giovanni Montorselli, Luigi Nencini, Abramo Servadio, Antonio Tamanti, e Policarpo Bandini per essere eseguito nell'interesse della Società Anonima annunziata nel Manifesto che i rammentati soggetti in seguito della Sovrana Risoluzione del 3. Settembre 1844. pubblicarono ne' 25. Dicembre di detto anno, ed avendo portata la Nostra Considerazione sopra le

osservazioni e proposizioni rispettivamente dell'Avvocato Regio, e del Dipartimento d'Acque e Strade sugli statuti di detta Società; e sulle condizioni alle quali la Società stessa avrebbe intrapresa la costruzione dell'enunciata Strada e dopo aver sentito il Nostro Consiglio di Stato, siamo venuti nella determinazione di dichiarare e disporre quanto appresso.

ART. I. È approvata la Società Anonima proposta col citato manifesto de' 23. Dicembre 1844. per lo stabilimento di una strada a rotaje di ferro da Siena a Empoli, e sono pure approvati gli statuti della Società medesima.

ART. II. La Società è autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse e a sue spese, rischio e pericolo la mentovata Strada sul Progetto del Professore Giuseppe Pianigiani, dovendo essa per altro soddisfare esattamente ed in ogni rapporto alle condizioni, prescrizioni, e dichiarazioni contenute nei Capitoli formati sulle proposizioni del Dipartimento d'Acque e Strade, concordati dai suddetti Giovanni Pieri, Alessandro Bichi Ruspoli, Emilio Clementini, Giovanni Montorselli, Luigi Nencini, Abramo Servadio, Antonio Tamanti, e Policarpo Bandini, e da Noi stati approvati.

ART. III. Una immediata vigilanza del Real Governo sull'esecuzione della opera sarà esercitata per mezzo di un Commissario Regio posto sotto la dipendenza del Consiglio degl'Ingegneri.

ART. IV. I trasporti di viaggiatori, e di merci sulla strada a rotaje di ferro non potranno esser fatti che dalla Società, alla quale è conferito il diritto di percipere per anni cento, a contare dal termine prefisso nei mentovati Capitoli per l'ultimazione dei lavori, il prezzo di detti trasporti a forma della Tariffa approvata e soggetta a revisione di cinque in cinque anni, e con le altre prescrizioni di che nei Capitoli stessi; E al termine dei cento anni il Real Governo entrerà nel pieno possesso e godimento della strada e delle opere accessorie alla medesima nei modi e con le condizioni stabilite nei Capitoli suddetti.

ART. V. In ogni tempo peraltro dopo che siano decorsi i primi quindici anni dal termine fissato per il compimento dei lavori, potrà il Real Governo redimere l'intera concessione della strada a norma di quanto vien prescritto nei Capitoli sopraindicati.

ART. VI. Sarà in facoltà del Real Governo di eseguire ed autorizzare la costruzione di nuove strade, o nuovi bracci di strade tanto ordinarie quanto ferrate in prossimità, in comunicazione, o in prolungamento della strada ferrata da Siena a Empoli, esclusa la costruzione ed autorizzazione di costruire per tutta la durata della concessione altra strada ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni di Siena con Empoli, e dei punti intermedj compresi nella sola linea prescelta dall'Ingegnere Pianigiani.

ART. VII. Relativamente ai diritti, e agli obblighi della Società di faccia ai Terzi per l'esecuzione dell'opera di che si tratta, da considerarsi a tutti

50
gli effetti come opera di pubblica utilità, saranno applicabili le disposizioni, dichiarazioni, e prescrizioni di che nell'Articolo settimo del Real Motuproprio de' 5. Aprile 1841, e nella Notificazione pubblicata dall' I. e R. Consulta ne' 25. febbrajo 1845. per l'impresa della strada ferrata Leopolda da Firenze a Livorno.

ART. VIII. Sarà in facoltà della Società di formare dei censi al quattro per cento in anno perpetui e redimibili in luogo del pagamento effettivo del prezzo delle indennità competenti alle Regie Amministrazioni ed ai Luoghi Pii, quando però si tratti di prezzo di terreni o di altri oggetti che costituiscono sostanza di fondo, e sempre che siano date dalla Società le convenienti idonee cautele a giudizio dell'Avvocato Regio.

ART. IX. Dal momento in cui la linea della strada a rotaje di ferro si troverà tracciata sul terreno non potrà essere costruita alcuna nuova fabbrica sia nello spazio destinato alla strada e sue dipendenze, sia dentro le dieci braccia a destra, e a sinistra dagli estremi limiti dello spazio medesimo senza che ne vada d'accordo la Società.

ART. X. Qualora insorgessero contestazioni tra la Società, ed il Commissario del Governo dependentemente dall'interpettazione ed esecuzione delle condizioni contenute nei Capitoli, o nei Regolamenti che a forma di detti Capitoli verranno in seguito approvati, tali contestazioni saranno risolte, e decise dalle Autorità che sono competenti per il disposto degli ordini a risolvere nei termini di ragione le controversie fra le Ispezioni Compartmentali d'Acque e Strade, e gli accollatarj dei lavori di Strade Regie.

ART. XI. Le azioni o promesse di azioni che secondo il prescritto negli Statuti sociali, saranno per cautela della rispettiva gestione depositate dai componenti il consiglio di costruzione e d'amministrazione ed altri obbligati a detto deposito, rimarranno affette con speciale privilegio alla società, la quale per il credito che formasse contro i medesimi in dipendenza di tal gestione sarà preferibile sul prezzo di esse azioni, o promesse di azioni a qualunque altro creditore, comunque privilegiato.

ART. XII. Tutti gli atti che la società stipulerà per la costruzione della strada, e che fossero per le Leggi in vigore soggetti a diritti proporzionali di Registro, saranno registrati col diritto fisso di una lira: Rimarranno però soggetti al disposto delle Leggi predette tutti quelli atti, che venissero stipulati dalla stessa società o per di lei conto dopo che la nuova strada sarà posta in attività, e che non riguardassero la primitiva sua costruzione, e l'attivazione della società medesima.

ART. XIII. È accordata alla società l'esenzione dal pagamento dei dazj doganali per i ferri, macchine, e altri oggetti strettamente ed esclusivamente necessarj alla costruzione e primo stabilimento della strada, che essa fosse in caso di introdurre dall'Estero nel Territorio Riunito, salvi però gli emolumenti

relativi, e con obbligo di soddisfare alle formalità che le verranno prescritte, e specialmente di esibire un certificato del Direttore dei lavori, o di altra persona incaricata del ricevimento degli oggetti destinati alla costruzione della strada che volta per volta fossero introdotti; il qual certificato dovrà essere munito del Visto del Commissario del Governo sopra rammentato.

ART. XIV. Il presente Motuproprio, ed i Capitoli contenenti le condizioni della concessione saranno affissi, ed inseriti nel Bullettino delle Leggi, e nella Gazzetta di Firenze: copia autentica dei suddetti Capitoli, e delli statuti della società anonima sarà depositata nella Cancelleria del Tribunale di prima Istanza di Siena, e la copia degli Statuti sarà resa pubblica con la Gazzetta.

Dato li cinque Giugno Milleottocentoquarantacinque.

LEOPOLDO

V. N. CORSINI

A. PIOVACARI.

Dalla Reale Consulta li 9 Giugno 1845.

V. B. BARTALINI.

P. MENSINI.

102

508



NOTIFICAZIONE

L' Illustriss. Sig. Cav. Commend. ALESSANDRO MANETTI Direttore Generale dei Lavori d'Acque e Strade in adempimento degli Ordini contenuti nel Biglietto dell'I. e R. Segreteria di Finanze dei 9 Giguno stante, rende noto al Pubblico i seguenti

CAPITOLI

APPROVATI DA SUA ALTEZZA IMPERIALE E REALE

CON SOVRANO RESCRITTO DEL DI 5. GIUGNO CORRENTE 1845.

e contenenti le condizioni e riservi della concessione

alla Società anonima, di che nel Veneratissimo Motuproprio

dello stesso giorno

PER LO STABILIMENTO DI UNA STRADA A ROTAJE DI FERRO

DA SIENA A EMPOLI

ARTICOLO I.

LINEA
DELLA STRADA
FERRATA
DA SIENA
A EMPOLI

La strada ferrata avrà il suo cominciamento e la prima sua stazione presso Siena nella valle del torrentello Malizia, e precisamente nello spazio interposto fra il detto corso d'acque, la via della Villa di Vico, e la R. Romana, ad un livello che possa corrispondere alle condizioni di pendenza di che nel seguente Articolo III.

Partendo da questo punto, e adagiandosi sulle pendici volte a levante, traverserà per mezzo di un traforo il colle di Monte Arioso, che separa il versante dell'Arbia da quello della Staggia. Quindi mantenendosi dappresso ai fossi di Monte Arioso e di Carpella, passerà una prima volta il torrente Staggia poco al di sotto della presa d'acqua del mulino delle Badesse. Dopo quest'incontro proseguirà

sempre per la valle della Staggia, sviluppandosi il più spesso sulla riva destra, passando sotto i paesi di Monterezzioni e di Staggia, traversando in piano la Strada R. Romana in vicinanza del ponte della Bista, e ripassando sotto di essa con un secondo traforo presso l'altro ponte di Colle. E giungerà alla stazione di Poggibonsi sulla spianata che si apre fra questa Terra e il più volte menzionato corso della Staggia.

Dopo Poggibonsi il cammino della strada ferrata Sanese sarà per la Valle dell'Elsa, toccando Certaldo e Castel Fiorentino, e mettendo finalmente alla stazione della Via Leopolda presso Empoli.

A R T I C O L O II.

Per la costruzione della nuova Strada nel tronco da Siena a Poggibonsi dovranno osservarsi le norme del progetto particolarizzato posto in essere dal Professore Giuseppe Pianigiani, ritenendo d'altreonde le prescrizioni tutte quì sotto dichiarate.

E riguardo al suo proseguimento sino alla stazione d'Empoli, dovrà la Società esibire per dipender da altrettante speciali approvazioni — 1.° La pianta e profilo generale di tutto quest'ultimo tronco di strada a rotaje di ferro, giustificando in ogni parte i tratti parziali del prescelto andamento, — 2.° E i disegni e le descrizioni delle singole opere d'arte: dovendosi ritenere che a questa speciale approvazione debbono essere più particolarmente sottoposte le opere tutte da costruirsi sopra i corsi d'acque.

A R T I C O L O III.

La pendenza della strada ferrata nel primo suo tronco di B.^a 553 fuori della stazione di Siena non potrà eccedere la misura di 3,62 per mille; e nel tronco immediatamente successivo della lunghezza di B.^a 2964, dove ricorre il traforo del Monte Arioso, il declive non potrà eccedere la ragione del 6.61 per mille, indicata dallo stesso Ingegnere autore del progetto. E quanto al rimanente della Strada le pendenze non potranno oltrepassare l'11.90 per mille, limite massimo indicato nel progetto medesimo.

A R T I C O L O I V.

In generale in tutta la linea i raggi delle curve non potranno esser minori di B.^a 500, e quando due curve si succedono girando in senso inverso, non dovranno attestare l'una all'altra, ma sarà interposto un rettilo ad esse tangente della lunghezza almeno di B.^a 150.

A R T I C O L O V.

Allorquando per qualche difficoltà di costruzione, o altra impreveduta circostanza, si dovesse deviare parzialmente o dalla linea disegnata nei cartoni del Professore Pianigiani fino a Poggibonsi, o da quella che verrà approvata dal R. Consiglio degli Ingegneri per giungere dalla detta Terra alla stazione d'Empoli, potrà la Società costruttrice la strada ferrata scostarsene fino alla distanza di cento Braccia e non più, tanto sulla destra quanto sulla sinistra. Questa distanza potrà esser portata fino a B.^a 200 nei luoghi nei quali i fabbricati sono molto frequenti, come prossimamente a Castel Fiorentino e Certaldo: bene inteso però che nei casi contemplati nel presente articolo, come in ogni altro in cui il progetto primitivo debba esser modificato, se ne giustifichino i motivi al R. Consiglio degli Ingegneri, e se ne ottenga da esso la necessaria approvazione.

A R T I C O L O V I.

Entro il termine di mesi sei dal dì della concessione del privilegio, dovrà la Società aver posto mano all'esecuzione dell'opera.

A R T I C O L O V I I.

La costruzione della strada da Siena a Empoli e delle opere accessorie alla medesima, dovrà esser compita nello spazio di anni cinque decorrendi dal giorno indicato nell'articolo precedente, in modo che possa esser praticabile allo spirare del detto termine.

A R T I C O L O VIII.

La costruzione della strada dovrà essere eseguita a cura e a tutte spese della Società, che sarà tenuta a provvedere non tanto alla formazione del piano stradale e a tutte le opere accessorie, qualunque esse sieno, ma ancora all'acquisto di tutte le macchine e attrezzi necessarj per l'uso della strada e per il trasporto delle merci e dei viaggiatori. Saranno pure a carico della Società tutte le spese occorrenti per l'acquisto del suolo da occuparsi con la strada ferrata e con tutte le sue opere accessorie; non meno che le indennità tutte di qualunque genere si siano, niuna esclusa nè eccettuata, che possano essere di ragione dovute per danni e pregiudizj, così temporanei come permanenti che dependentemente dalla costruzione della strada siano per risentire direttamente o indirettamente i fondi adiacenti o prossimi alla medesima, non esclusi quelli che fronteggiano i corsi di acqua dall'una e dall'altra ripa, quando i lavori da farsi lungo o a traverso i fiumi o torrenti possano difatti temporaneamente o permanentemente pregiudicarli.

A R T I C O L O IX.

La strada verrà costruita con due sole guide di ferro: ma ogni qual volta la Società stimasse conveniente di ridurla a doppio corso, cioè con quattro guide, potrà occupare il terreno a tale effetto necessario.

A R T I C O L O X.

Frattanto la larghezza del piano stradale, la distanza e posizione delle guide di ferro, dovranno esser conformi a quelle della strada Leopolda. E laddove abbisogni cavar terra dai fondi adiacenti per stabilire in riempimento il piano stradale, la estrazione della terra necessaria a questo oggetto, non che alla formazione degli argini e di ogni altro qualsiasi ripieno della via ferrata e sue dipendenze, dovrà esser fatta con ogni regolarità, tanto per rendere possibilmente minore il danno dell'agricoltura, quanto per non dar luogo a dei ristagni contrarj alla salubrità dell'aria. A tale effetto la Società dovrà conformarsi alle indicazioni che a scanso dei nomi-

nati inconvenienti potranno esserle date nell'atto pratico dell'esecuzione dei lavori.

A R T I C O L O XI.

La strada ferrata dovrà per tutto il suo corso essere separata dai fondi adiacenti per mezzo di muri o steccate o siepi, od anche con fosse arginate di convenienti dimensioni a giudizio del R. Consiglio degli Ingegneri.

A R T I C O L O XII.

Nei luoghi ove dovranno permanentemente rimanere le guardie incaricate della vigilanza, che sarà esercitata a carico della Società per garantire la sicurezza del pubblico transito, si formeranno dei casotti capaci di convenientemente ricoverare le guardie medesime.

A R T I C O L O XIII.

Quando colle costruzioni per la strada ferrata si possa arrecare qualunque siasi impedimento o imbarazzo al comodo e sicuro transito per le altre strade ordinarie alle quali essa si avvicinerà o che traverserà, dovranno esser presi a cura e spese della Società costruttrice i necessari provvedimenti, sia con lo stabilimento di passi provvisorj, sia con la formazione di ripari o altri compensi da approvarsi sempre precedentemente dal Consiglio degli Ingegneri.

A R T I C O L O XIV.

Tutti i ponti, cavalcavia, acquedotti, chiaviche ed altre opere d'arte occorrenti lungo la strada ferrata, dovranno formarsi di muramento a calcina.

A R T I C O L O XV.

La Società dovrà ristabilire ed assicurare a tutte sue spese tutti gli scoli d'acqua che dalle costruzioni della nuova strada fossero tagliati, trattenuti, o modificati, dovendo essa rimanere intieramente

responsabile di tutti i danni che potessero derivare dalla inosservanza del presente patto. Gli acquedotti che per quest' oggetto dovranno essere stabiliti sotto le strade Regie, Provinciali, e Comunitative, saranno costruiti di opera muraria ovvero di ferro.

A R T I C O L O XVI.

Ovunque la strada ferrata traverserà strade ordinarie in piano dovranno, secondo il sistema praticato a riguardo della strada ferrata Leopolda, effettuarsi i lastrici o altre opere, ed apporsi i necessari cancelli colle guardie incaricate di aprirli e chiuderli secondo il bisogno. E allorquando la strada ferrata sia più elevata delle strade ordinarie da essa traversate, e queste debbano essere rialzate, non si dovrà mai dare alle montate una inclinazione maggiore del cinque per cento riguardo alle strade comunitative e vicinali, e del tre per cento rispetto alle strade Regie, o Provinciali, conservando le attuali larghezze del loro piano; e resteranno sempre tutte le spese a carico della Società costruttrice della strada ferrata. Dipenderà dal Consiglio degli Ingegneri l' approvazione di quelli allacciamenti che in alcune località nelle quali le strade da traversare fossero molto frequenti, potrebbero operarsi senza produrre sensibili allungamenti di cammino e senza danno degli utenti delle strade stesse.

A R T I C O L O XVII.

Sulla strada ferrata dovranno stabilirsi quattro Stazioni, due principali a Siena ed a Poggibonsi, e due secondarie una a Certaldo, l'altra a Castel Fiorentino: e dovranno prendersi colla Società concessionaria della Via Leopolda i necessari concerti per l'unione delle due strade presso Empoli.

Sarà poi obbligatorio per la Società di stabilire nella stazione di Siena quei locali che fossero richiesti dal servizio della R. Finanza.

A R T I C O L O XVIII.

La strada da costruirsi col sistema delle comuni strade rotabili per discendere dalla strada Regia postale presso i Cappuccini alla stazione di Siena, dovrà avere una larghezza non minore di

B.° 15, e una pendenza che non ecceda il sei per cento, la quale sulle piegate di ripresa dovrà esser gradatamente attenuata fino a ridussi al 3 per cento, mentre la larghezza sarà ivi congruamente accresciuta, e dovrà poi tutta la linea dalla parte del balzo esser munita di parapetti. Non solo la costruzione di questa strada, ma ancora il successivo suo mantenimento per tutto il tempo della durata del privilegio saranno a carico della Società concessionaria. Il taglio della suddetta strada sarà regolato in modo che fra il termine della discesa, e l'ingresso nella fabbrica della stazione venga formato un piazzale sufficiente per il trattenimento delle vetture.

A R T I C O L O XIX.

Ove occorra procurare aria alle gallerie sotterranee per mezzo di pozzi, questi non dovranno avere l'apertura sopra alcuna pubblica via, e dovranno essere contornati da un muro di tre braccia e mezzo di altezza.

A R T I C O L O XX.

La società adoprerà per le sue costruzioni quei materiali stessi che nelle diverse località sono comunemente in uso per i pubblici lavori; eccettuati bensì i casi nei quali per ragioni speciali fosse diversamente prescritto dal Consiglio degli Ingegneri. Sarà poi la Società tenuta a fare eseguire i lavori a perfetta regola d'arte e con la maggiore possibile stabilità.

A R T I C O L O XXI.

Allorquando sarà compita la costruzione di un qualche tronco della strada ferrata e delle opere accessorie che abbisognano per farne uso, dovrà esserne fatta una accurata verifica non meno che un regolare inventario corredato delle firme dei rappresentanti la Società e del loro Ingegnere. E dopochè il Consiglio degli Ingegneri si sarà accertato che la compita sezione della strada presenti la necessaria sicurezza, rilascerà in scritto la licenza al transito pubblico da vietarsi fino a quell'epoca.

A R T I C O L O XXII.

Con appositi regolamenti sarà in seguito provveduto all'uso, alla polizia, alla sicurezza del transito, al modo di regolare la celerità delle locomotive e alla conservazione della strada ferrata e delle altre opere accessorie, non meno che alle prescrizioni relative tanto ai trasporti di moneta, oggetti preziosi e piccoli pacchi, quanto delle moli di gran peso, e alla esclusione delle materie che presentano qualche pericolo, come sarebbero quelle facilmente incendiabili; come pure alle discipline tutte politiche e doganali. Spetterà alla Società la facoltà di dimandare che siano dall'Autorità Governativa determinati quei provvedimenti che agli oggetti quì sopra indicati reputerà più confacenti. E una volta che siano essi approvati dall'I. e R. Governo, diverranno obbligatori per il pubblico, per la Società della strada e per le altre Società che in avvenire ottenessero facoltà di costruire altre strade ferrate con essa comunicanti. Le spese tutte necessarie alla esecuzione di detti regolamenti, saranno a carico della Società.

A R T I C O L O XXIII.

Rimane fin d'ora stabilito che saranno dall'I. e R. Governo determinate le penali da infliggersi alla Società nel caso in cui accadessero degli infortunj dovuti alla mancata sorveglianza e precisione di servizio per parte degli agenti della Società stessa. Simili penali potranno estendersi fino alla revoca della concessione, e dar luogo per tutti gli effetti alla decadenza della più volte rammentata Società, qualora gli avvertiti inconvenienti si replicassero più volte a danno del pubblico.

A R T I C O L O XXIV.

I trasporti di merci e viaggiatori sulla strada ferrata non potranno esser fatti che dalla Società, la quale è autorizzata a percepire i prezzi di detti trasporti a forma della seguente

T A R I F F A

		PREZZO DI TRASPORTO IN LIRE TOSCANE
		L. S. D.
VIAGGIATORI PER PERSONA E PER MIGLIO PERCORSO	Nelle diligenze di prima classe	— 3. 8.
	Nelle diligenze di seconda classe	— 2. 8.
	Nel carri	— 1. 8.
BESTIAMI PER CAPO E PER MIGLIO PERCORSO	Cavalli, muli, bestie da tiro, bovi, vacche, tori e vitelli.	— 6. —
	Vitelli di latte e porci	— 1. 4.
	Montoni, pecore e capre	— — 10.
MERCANZIA PER OGNI PESO DI 2000 LIBBRE TOSCANE E PER MIGLIO PERCORSO	PRIMA CLASSE. Pietra da calcina, pietra da co- struzione, ghiaja, ciottoli, sabbia, argilla, embrici, tegole, mattoni, letame ed in- grasso, lastre e materiali di ogni specie per le costruzioni e riattazioni di strade, e sale.	— 4. 9.
	SECONDA CLASSE. Grani, farine, calcinazioni e for- mazioni minerali, carbone, legna da bru- ciare, pertiche, travicelli, tavole, panconi, marmo in blocco, pietra di taglio, bitume, ferro greggio, ferro in barre o in foglie, piombo in lastre, majolica, bicchieri di vetro e bottiglie, aceti, vini, liquori, olio e sapone	— 5. 8.
	TERZA CLASSE. Metalli in polvere, stagno, o altri metalli lavorati o greggi, cotone, lana ca- napa, lino, tabacco, legname da mobilia ed esotico, zucchero, caffè, frutta secche, droghe, spezierie, generi coloniali, pesce fresco e secco, robbia, porcellana ed oggetti manufatturati	— 6. 4.
	Carbon fossile	— 4. 4.
	Vetture sopra piattaforme per ogni peso di 2000 libbre e miglio percorso (considerando il peso cumulato della vettura e della plat- taforma)	— 6. 4.

A R T I C O L O XXV.

La percezione avrà luogo per miglio percorso senza riguardo alle frazioni di distanza ed in modo che un miglio cominciato

venga a considerarsi come compito. Egualmente per ciò che si riferisce al peso della mercanzia si riterranno solo i decimi delle libbre 2000, per modo che ogni peso minore di libbre 200 pagherà a ragione di 200 libbre, ogni peso compreso fra le 200 e le 400 libbre pagherà a ragione di 400 libbre, e così di seguito.

A R T I C O L O XXVI.

I viaggiatori potranno aver con loro un bagaglio di un peso non maggiore delle 50 libbre senza andar soggetti ad alcun aumento di spesa.

A R T I C O L O XXVII.

Le derrate, mercanzie, animali, ed altri oggetti non indicati nella precedente tariffa, saranno considerati quanto ai prezzi di trasporto come attenenti alle classi con le quali avessero maggiore analogia.

A R T I C O L O XXVIII.

Mediante la percezione dei prezzi di trasporto fissati nella precedente tariffa; la Società si obbliga ad eseguire costantemente con esattezza e celerità il trasporto per mezzo di macchine locomotive dei viaggiatori, mercanzie, derrate, e altri oggetti che le verranno affidati.

Le spese accessorie non rammentate nella tariffa, come quelle di deposito nei magazzini in servizio della strada, di carico e scarico, saranno determinate con appositi regolamenti, che verranno sottoposti all'approvazione dell'I. e R. Governo.

A R T I C O L O XXIX.

La tariffa che stabilisce la misura dei prezzi di trasporto sarà sottomessa alla revisione dell'I. e R. Governo di 5 in 5 anni: e se il medio utile netto ottenuto dalla Società nel quinquennio avrà oltrepassato il limite del 10 per cento del capitale sborsato dagli Azionisti, la tariffa dovrà esser ridotta in proporzione dell'eccedente.

A R T I C O L O XXX.

La tariffa per i trasporti sulla strada ferrata dovrà rimanere costantemente affissa in tutte le stazioni principali e secondarie, e in luogo ben visibile per maggiore soddisfazione del pubblico. Ogni maggior percezione sarà poi punita nel modo prescritto per gli altri proventuari dei pedaggi di ponti, di barche ec.

A R T I C O L O XXXI.

La Società sarà in obbligo di trasportare da Siena a Empoli e viceversa i dispacci provenienti dagli Uffizj Postali, e dovrà per ciascuna partenza riservare nelle vetture un posto conveniente al Corriere incaricato del trasporto dei detti dispacci, ricevendo il pagamento a prezzo di tariffa.

A R T I C O L O XXXII.

S'intenderà che per tutta la durata della concessione sia a carico della Società costruttrice la manutenzione della strada ferrata non meno che di tutte le opere accessorie, lo stato delle quali, come quello della strada, dovrà essere ogni anno verificato ed anche straordinariamente qualunque volta sia creduto necessario.

Il prodotto dei trasporti si riguarderà come principalmente affetto ed obbligato all'onere del mantenimento della strada e delle opere accessorie, sia per la sostanza delle costruzioni, sia per le degradazioni dipendenti dall'uso giornaliero.

A R T I C O L O XXXIII.

VIGILANZA

La immediata vigilanza per parte dell'I. e R. Governo sarà esercitata per mezzo di un Commissario Regio posto sotto la dipendenza del Consiglio degli Ingegneri. Perdurante la costruzione dell'opera dovrà questo Commissario invigilare che non si devii in qualsivoglia modo dalle prescrizioni contenute nei presenti capitoli: a costruzione compiuta dovrà esso incaricarsi di tutte le verificazioni, riscontri e inventarj di cui è sopra fatta menzione: e una volta aperta la strada al pubblico transitò, dovrà egli invigilarne la perfetta manutenzione in

tutte le sue parti. La Società dovrà sempre dirigere le sue dimande, osservazioni e proposizioni al Commissario Regio, il quale corrisponderà poi col Consiglio degli Ingegneri, e secondo i casi con gli altri Dicasteri per tutto ciò che concerne il servizio della strada ferrata.

A R T I C O L O XXXIV.

Il Commissario Regio dovrà essere assistito da quel numero di ajuti e dipendenti che tempo per tempo potranno abbisognargli per il più esatto disimpegno delle affidategli ingerenze.

A R T I C O L O XXXV.

Il Regio Commissario avrà diritto di esigere tutti i provvedimenti necessarj alla migliore riuscita dell'opera; e a tempo opportuno tutte le riparazioni atte ad assicurare il comodo e sicuro transito sulla strada ferrata, e la buona conservazione delle opere accessorie.

A R T I C O L O XXXVI.

E qualora insorgesse qualunque contestazione tra la Società e il Commissario del Governo dipendentemente dalla interpretazione ed esecuzione di tutte le condizioni contenute in questi capitoli o nei regolamenti che saranno in seguito approvati, dovrà starsi alla decisione delle Autorità che sono competenti a forma degli ordini a risolvere nei termini di ragione le controversie fra le Ispezioni Compartmentali di Acque e Strade e gli Accollatarj di lavori di Strade Regie.

A R T I C O L O XXXVII.

È fissato a cento anni, dal termine stabilito per il compimento dei lavori, il tempo durante il quale la Società costruttrice della strada ferrata potrà continuare a godere della concessione e dei diritti inerenti alla medesima.

**DISPOSIZIONI
GENERALI**

A R T I C O L O XXXVIII.

Al termine dei cento anni il Real Governo entrerà nel pieno possesso e godimento della strada e delle opere tutte accessorie alla medesima senza sborso di sorta alcuna, salvo quanto è disposto nel successivo articolo XLI.

A R T I C O L O XXXIX.

Sarà allora obbligo della Società di consegnare in buono stato di manutenzione al R. Governo senza alcuno sborso per parte del medesimo la strada, le opere che la compongono, i magazzini, le stazioni, i luoghi di carico e scarico, le fabbriche tutte ai luoghi di partenza, di fermata e di arrivo, le case delle guardie e degli altri impiegati, gli stabili destinati alla percezione dei proventi della strada, le macchine fisse, e tutti gli edifizj comunque non specificati in questo articolo, che la Società sia obbligata a costruire a forma dei presenti capitoli

A R T I C O L O XL.

Negli ultimi cinque anni che precederanno il termine della concessione l'I. e R. Governo avrà diritto di fare una prelevazione sui proventi della strada onde garantirsi del ristabilimento in buon grado della strada stessa e delle opere accessorie, quando la Società non corrispondesse pienamente ad una tale obbligazione.

A R T I C O L O XLI.

Quanto poi agli oggetti mobiliari, come macchine locomotive, carri, vetture, materiali, attrezzi, combustibili ed approvvigionamenti di ogni genere, e agli edifizj non contemplati nel precedente articolo XXXIX, purchè opportunamente destinati al servizio dei trasporti, dovrà l'I. e R. Governo farne acquisto per il prezzo che risulterà dalle stime dei Periti, quando ciò fosse richiesto dalla Società, e reciprocamente la Società dovrà cederli alle condizioni stesse qualora l'I. e R. Governo ne facesse la dimanda.

A R T I C O L O XLII.

Quanto è disposto di sopra negli articoli XXXVIII e XXXIX si applicherà al caso dello scioglimento della Società il quale abbia luogo in vista della perdita di che nell' articolo 84 degli statuti sociali approvati da S. A. I. e REALE col Sovrano Motuproprio del dì 5 Giugno corrente. In questo caso per altro il R. Governo non sarà tenuto all'acquisto degli oggetti di che nel precedente articolo XLI dei presenti capitoli, dei quali oggetti potrà la Società liberamente disporre.

A R T I C O L O XLIII.

In ogni tempo dopochè siano decorsi i primi quindici anni dal termine fissato per il compimento dei lavori, potrà l' I. e R. Governo redimere l'intera concessione della strada ferrata. Per regolare in quel caso il prezzo della redenzione si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società nel corso dei 7 anni precedenti quello in cui la redenzione sarà effettuata: si dedurranno le due minori annate, e si stabilirà il medio utile netto dalle altre cinque annate. A questo utile medio si aggiungerà inoltre il terzo del suo importare se la redenzione avrà luogo nel primo periodo di quindici anni, dall'epoca in cui ne appartiene il diritto al Governo: un quarto se la redenzione è operata nel secondo periodo dei 15 anni: e un quinto solamente per gli altri periodi. Il suddetto utile netto medio aumentato, secondo i casi, del terzo o del quarto o del quinto del suo importare, formerà quella annualità che sarà dovuta e pagata alla Società per il tempo successivo necessario a consumare la durata della concessione.

A R T I C O L O XLIV.

L' I. e R. Governo si riserva la facoltà di eseguire ed autorizzare la costruzione di nuove strade o nuovi bracci di strade, tanto ordinarie quanto ferrate, in prossimità, in comunicazione o in prolungamento della strada ferrata da Siena a Empoli, obbligandosi d' altra parte a non costruire, nè autorizzare per tutta la durata della concessione altra strada ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni tra Siena e Empoli e dei punti intermedi compresi nella sola linea prescelta dall' Ingegnere Pianigiani.

A R T I C O L O XLV.

Si riserva ugualmente a eseguire o autorizzare la costruzione di acquedotti e la formazione di canali, tanto per la navigazione, quanto per gli scoli attraverso i territorj ove sarà situata la strada ferrata, o in ogni luogo vicino o lontano secondo i bisogni del servizio e comodo pubblico.

A R T I C O L O XLVI.

E la Società della strada ferrata non solamente non potrà opporre ostacolo a queste costruzioni di acquedotti, canali e strade ordinarie o ferrate, ma nemmeno potrà dimandare qualunque siasi indennità, purchè non resulti dipendentemente dalle costruzioni medesime imbarazzo o impedimento alla circolazione sulla strada ferrata da Siena a Empoli, nè alcuna spesa straordinaria a suo carico.

A R T I C O L O XLVII.

Ritenuto in qualunque caso quanto è disposto dall'Articolo XLIX. dei Capitoli approvati da S. A. I. e R. li 5 Aprile 1844 per lo stabilimento della via ferrata Leopolda rispetto agli obblighi reciproci fra la Società concessionaria della detta via Leopolda e i costruttori di future strade ferrate con quella comunicanti: qualora poi abbia luogo in avvenire la costruzione di un qualche braccio di strada ferrata in prolungamento o in comunicazione con quella da Siena a Empoli, apparterrà all'I. e R. Governo di determinare le regole e le tariffe con le quali la Società concessionaria della via da Siena a Empoli per una parte ed i nuovi costruttori per l'altra, avranno la facoltà di valersi reciprocamente delle strade loro attenenti.

A R T I C O L O XLVIII.

La società decaderà dalla concessione e da tutti i diritti inerenti alla medesima quando entro il termine di mesi sei stabilito nel precedente articolo VI non abbia posto mano ai lavori, o quando nello spazio di cinque anni decorrendi dal giorno menzionato dall'articolo medesimo non abbia compita e attivata tutta

la strada ferrata da Siena a Empoli. La società decaderà egualmente quando non corrisponda completamente agli obblighi a lei ingiunti nei presenti capitoli.

A R T I C O L O XLIX.

All'epoca dell'incominciamento dei lavori dovrà la società giustificare di aver raccolto in effettivo contante due ventesimi dell'importare nominale delle azioni, e al termine di due anni contati dal di della concessione dovrà parimente giustificare di aver raccolto altri sei ventesimi dell'importar nominale delle suddette azioni, senza di che s'intenderà che sia essa *ipso facto et ipso jure* decaduta dalla concessione.

A R T I C O L O L.

Nei casi di decadenza sarà provvisto alla continuazione ed ultimazione dei lavori, mediante una pubblica aggiudicazione che si aprirà sulle condizioni contenute nei presenti capitoli, e sopra una stima delle opere fatte o incominciate, dei materiali provvisti, dei terreni comprati, e delle porzioni di strade che potessero essere aperte al pubblico. Tale aggiudicazione sarà devoluta al maggiore offerente per gli oggetti compresi nelle citate categorie, dovendosi ritenere che le offerte potranno anche essere inferiori alle stime.

A R T I C O L O LI.

La società decaduta avrà diritto di ripetere dal nuovo aggiudicatario il valore risultante per gli oggetti che sopra dalla pubblica licitazione.

A R T I C O L O LII.

Se l'aggiudicazione aperta nel modo e sulle basi di che all'articolo L. non conducesse a verun risultato dovrà procedersi a nuova aggiudicazione dopo lo spazio di sei mesi, e qualora anche questo secondo tentativo rimanesse vano, la società sarà definitivamente decaduta da ogni diritto per qualunque siasi indennità dipendente da lavori già eseguiti e dai materiali provvisti. Le porzioni di strada che fossero aperte o potessero aprirsi al pubblico transito, passe-

ranno immediatamente nel pieno possesso e godimento del R. Governo senza sborso veruno per parte del medesimo.

A R T I C O L O LIII.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli XLVIII. e seguenti non saranno applicabili al caso in cui il ritardo o la sospensione dei lavori provenisse da una forza maggiore regolarmente constatata.

A R T I C O L O LIV.

La società sarà tenuta al pagamento del dazio per i terreni da occuparsi con la strada ferrata, e la tassa suddetta sarà conservata nella proporzione loro attualmente assegnata sulle cifre che indicano la loro rendita nelle condizioni di semplice cultura. In quanto poi al dazio Catastale da imporsi sulle fabbriche e magazzini da costruirsi in servizio della strada ferrata, dovrà esso determinarsi colle norme fissate dai regolamenti catastali per ogni nuovo fabbricato.

A R T I C O L O LV.

Saranno a carico della società tutte le spese che occorreranno per le correzioni catastali da eseguirsi in corrispondenza delle nuove divisioni dei fondi che saranno operate dal taglio per la costruzione della strada ferrata.

Dall' I. e R. Segreteria di Finanze li 5 Giugno 1845.

V. F. CEMPINI.

A. PIOVACARI

**Dalla Direzione Generale delle Acque e Strade
li 9 Giugno 1845.**

IL SEGRETARIO
CAMILLO LAPPI

(Stamperia Granducale)

Per l'Europa	Paoli	30	60
Per l'Italia	Paoli	25	50
Per l'Impero Austro-Ungarico	Paoli	35	70
Per l'Impero Russo	Paoli	45	90
Per l'Impero Sardo	Paoli	30	60
Per l'Impero Francese	Paoli	35	70
Per l'Impero Spagnolo	Paoli	40	80
Per l'Impero Portoghese	Paoli	45	90
Per l'Impero Persiano	Paoli	50	100
Per l'Impero Turco	Paoli	55	110
Per l'Impero Egitto	Paoli	60	120
Per l'Impero Marocco	Paoli	65	130
Per l'Impero Algerie	Paoli	70	140
Per l'Impero Tunisia	Paoli	75	150
Per l'Impero Sicilia	Paoli	80	160
Per l'Impero Sardegna	Paoli	85	170
Per l'Impero Corsica	Paoli	90	180
Per l'Impero Sardegna	Paoli	95	190
Per l'Impero Corsica	Paoli	100	200

MONITORE TOSCANO

Il Monitore Toscano è un giornale politico, letterario, scientifico, industriale, commerciale, agricolo, e di tutte le notizie che interessano il popolo Toscano. Si pubblica tutti i giorni, eccettuato le feste d'infamia, pretesto, da ore 2 circa a ore 5 pm (prezzo).

NOTIZIE INTERNE

PARTE UFFICIALE

FIRENZE, 17 APRILE

NOI LEOPOLDO SECONDO

PER LA GRAZIA DI DIO, PRINCIPE IMPERIALE D'AUSTRIA, PRINCIPALE REALE D'UNGHERIA E DI BOEMIA, ARCIDUCA D'AUSTRIA, GRANDUCA DI TOSCANA EC. EC. EC.

Volendo efficacemente provvedere alla conservazione degli oggetti d'Arte, sì di Pittura che di Scultura e di Plastica esternamente esistenti tanto nei pubblici che nei privati Edifici, e che debbono ritenersi o come destinati al pubblico ornato, o come esposti alla pubblica venerazione; Sentito il Nostro Consiglio dei Ministri.

Abbiamo decretato e decretiamo quanto appresso: Art. 1. Senza il preventivo permesso del Governo rimane vietata la rimozione, distruzione o abolizione di qualunque oggetto d'Arte sì di pittura, come di scultura o plastica, che esista esposto alla pubblica vista, comunque chiuso in Faberiacoli, nei muri esterni di qualunque casa, palazzo, o altro edificio sia privato, come pubblico.

E se questi oggetti consistessero in Immagini Sacre, sarà inoltre necessaria la preventiva licenza del rispettivo Ordinario.

Art. 2. I Contravventori alla disposizione di che nel precedente Articolo incorreranno in una multa da dugento a duemila lire, ed inoltre perderanno la proprietà dell'oggetto di cui sia soltanto avvenuta la rimozione, il quale sarà ricollocato al posto, ove ciò sia possibile, e altrimenti sarà depositato in un pubblico Stabilimento di Belle Arti, ovvero secondo i casi in qualche Chiesa, od in qualche Oratorio.

Art. 3. La cognizione di queste trasgressioni spetterà ai Tribunali Ordinari, secondo le competenze fissate dalle Leggi vigenti.

Art. 4. I Nostri Ministri Segretari di Stato per i Dipartimenti dell'Interno, della Giustizia e Grazia, e della Istruzione pubblica sono incaricati, ciascuno per quanto gli spetta, della esecuzione del presente Decreto.

Dato il sedici Aprile milleottocentoquantaquattro.

LEOPOLDO

Visto: Il Presidente del Consiglio dei Ministri G. BALDASSERONI.

Visto: Il Ministro Segretario di Stato per il Dipartimento dell'Interno L. LANDUCCI.

Visto: Il Ministro Segretario di Stato per il Dipartimento di Giustizia e Grazia N. LANI.

Visto: Il Ministro Segretario di Stato per il Dipartimento della pubblica Istruzione C. BUONARROTI.

Visto per l'opposizione del Sig. N. LANI.

MINISTERO DELLE FINANZE, DEL COMMERCIO E DEI LAVORI PUBBLICI.

NOI LEOPOLDO SECONDO

PER LA GRAZIA DI DIO, PRINCIPE IMPERIALE D'AUSTRIA, PRINCIPALE REALE D'UNGHERIA E DI BOEMIA, ARCIDUCA D'AUSTRIA, GRANDUCA DI TOSCANA EC. EC. EC.

Visto il Nostro Real Decreto del 14 Gennaio 1851 col quale si concedeva al Consiglio di Costruzione ed Amministrazione della Strada ferrata Centrale Toscana la facoltà di eseguire il studj per proseguire la sua linea da Siena fino al Confine Pontificio;

Viste le istanze di detta Società dirette ad ottenere la definitiva concessione, per costruire, ed attivare quella linea di proseguimento;

Viste le precedenti Nostre Risoluzioni del 28 Giugno 1852, e del 22 Ottobre e 30 Novembre 1853 colla prima delle quali era scelta la linea Areolina per la costruzione d'una Strada ferrata da Firenze al Confine Pontificio, e con le seconde si autorizzava in genere, e sotto alcune preliminari condizioni, il proseguimento della stessa in direzione al con-

fine fino al punto da essere congruamente determinato per congiungersi con l'Areolina;

Visti i Rapporti della Direzione Generale d'Acque e Strade e Fabbriche Civili del Gran-Ducato, e dell'Avvocato Regio sulle pratiche avute coi Rappresentanti la Società della Centrale Toscana per determinare le ulteriori condizioni d'una Concessione definitiva, e in pari tempo per affrancare, mediante una prestazione fissa, la esposizione contratta dal Nostro Real Governo col Motuproprio del 17 Maggio 1848 a favore delle Azioni costituenti il Capitale Sociale della linea da Siena a Empoli, alle quali era garantito dallo Stato un interesse annuo del 4 per cento;

Sentito il Nostro Consiglio dei Ministri.

Abbiamo decretato e decretiamo quanto appresso; cioè:

Art. 1. La Società della Strada ferrata Centrale Toscana resta autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse, ed a sue spese, rischio, e pericolo, una Strada a Rotaje di ferro, che da Siena si diriga per la Valle di Chiana verso il Confine Pontificio fino a imboccare nella Strada ferrata Areolina sotto le prescrizioni, condizioni, e dichiarazioni contenute nei Capitoli dalla medesima accettati, da Noi stati approvati, e dei quali è fatta contemporanea pubblicazione.

Art. 2. I trasporti di Viaggiatori, e di Mercì sulla Strada non potranno esser fatti che dalla Società, alla quale è conferito il diritto di percepirne il prezzo per Centocinquanta (150) anni dalla data del presente Decreto per tutta la linea da Empoli fino al suo allacciamento con l'Areolina; nonostante l'Art. 4 del precedente Motuproprio del 3 Giugno 1845, che rimane in questa parte modificato, e bene inteso che dopo i Centocinquanta anni il Real Governo entrerà nel pieno possesso e godimento di tutta la Strada e delle opere accessorie alla medesima nei modi, e con le condizioni di che nei Capitoli predetti.

Art. 3. Appena che resti pienamente attivata al trasporto dei Passeggeri, e delle Mercì la linea di prolungamento da Siena fino ai pressi di Bettolle, cesserà da parte del Real Governo la garanzia col Motuproprio del 17 Maggio 1848 prestata alle Azioni, ed in suo luogo, e vece sarà da quel giorno liberamente pagata dal Governo stesso nella cassa della Società una prestazione fissa annuale di lire centosettantamila da durare a tutto Maggio dell'anno mille novecentocinquanta, (1950) e non più oltre.

Art. 4. Fino all'attivazione della linea da Siena ai pressi di Bettolle nulla rimarrà innovato di quanto è disposto nel citato Motuproprio del 17 Maggio 1848; ma dopo quell'attivazione non si farà luogo altrimenti a rimborso delle somme dovute pagarsi dal Governo per effetto della prestata garanzia, dovendo le annue lire centosettantamila essere corrisposte senza delalchi, o compensazioni.

Art. 5. Al di delle lire centosettantamila, di che nei precedenti Articoli, il Governo non potrà, né dovrà per questa dipendenza subire altri aggravj di qualunque natura, e sotto qualsivoglia titolo, o causa.

Art. 6. La corresponsione annuale delle lire centosettantamila non avrà luogo se la linea di proseguimento non resti attivata da Siena ai pressi di Bettolle. Se dopo l'attivazione se ne abbandoni il continuo esercizio per un tempo che ecceda i sei mesi, rimarrà sospesa la prestazione, quale dovrà cessare in definitivo qualora l'abbandono stesso si prolunghi per altri sei mesi, e così per un anno. Da queste comminazioni è peraltro eccettuato il caso di forza maggiore da riconoscersi amministrativamente, ma senza ulteriore reclamo da parte della Società, nemmeno in via giudiziaria.

In qualunque de' sopradescritti eventi, con la cessazione della prestazione delle lire centosettantamila, cesseranno del pari tutte le altre concessioni contenute nel presente Decreto, e nei relativi Capitoli, e torneranno invece a ripresentarsi il loro intero vigore le disposizioni tutte de' RR Motuproprii del 3 Giugno 1845 e 17 Maggio 1848.

Art. 7. Si applicano alla linea di proseguimento li Art. 3. 5. 6. 7. 9. 10. 12 e 43 del Real Motuproprio de' 3 Giugno 1845 contenente la concessione della Strada da Siena a Empoli.

Art. 8. Il presente Decreto, ed i Capitoli contenenti le condizioni della Concessione, saranno affissi ed inseriti nel Monitore Toscano, con doverse depositare copia autentica nella Cancelleria del Tribunale di prima istanza di Siena.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri Ministro Segretario di Stato per il Dipartimento delle Finanze, del Com-

mercio, e dei Lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze il tredici Aprile milleottocentoquantaquattro.

LEOPOLDO

Visto: Il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per il Dipartimento delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici G. BALDASSERONI.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI.

S. A. I. e R. il Granduca con Risoluzione del dì 15 stante si è degnata ordinare il formale riconoscimento di Michele Orsini e Stefano Aldi nella loro qualità di Viceconsoli del Regno delle Due Sicilie, l'uno in Castiglione della Pescaja, l'altro all'Isola del Giglio.

MINISTERO DELL'INTERNO

S. A. I. e R. il Granduca con due Veneratissimi Dispacci in data del dì 10 Aprile corrente si è degnata nominare Alessandro Genni alla vacante Carica di Gonfaloniere del Comune di Galata, e di concedere al Cav. Jacopo Monti la implorata dispensa dalla Carica parimente di Gonfaloniere del Comune di Ponsacco nominando in surroga alla medesima il Dottor Giuseppe Nandi per compire in essa l'incominciato quadriennio a tutto l'anno 1857.

In ordine ad un Sovrano Dispaccio de' 13 Aprile corrente il Conte Carlo De Nibili cessa dalla Carica di Gonfaloniere della Comunità di Lucca nella quale era stato confermato per il corrente quadriennio a tutto Dicembre 1857 ed il Conte Amadio Cesani è surrogato al Conte Nobili nella Carica stessa per compire il quadriennio predichato.

S. A. I. e R. il Granduca con Decreto Veneratissimo del dì 10 Aprile corrente si è degnato concedere al Cavaliere Pietro Salvetti già Paggo Magistrale una Commenda di Grazia dell'Ordine di S. Stefano P. e M. di Lettera B, dell'annua rendita di L. 400.

E con altro Veneratissimo Decreto dello stesso giorno ha concesso al Barone Teodoro De Testa già addetto all'ora soppressa Legazione Toscana a Costantinopoli una nuova Commenda dell'Ordine suddetto dell'annua rendita parimente di L. 400.

S. A. I. e R. il Granduca con due Veneratissime Risoluzioni in data del 12 Aprile corrente ha concesso al Cav. Oreste Brizzi di Arezzo la facoltà di fregiarsi e fare uso in Toscana della Medaglia Militare, e Civile di 1.ª Classe (in argento dorata) conferitagli dalla Repubblica di S. Marino;

E al Marchese Angiolo Pottarighi della Città di fregiarsi e far uso pure in Toscana della Croce di Cavaliere dell'Ordine Gerusalemitano, conferitagli dal Luogotenente dell'Ordine stesso.

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

S. A. I. e R. il Granduca con Sovrano suo Decreto del dì 12 andante, si è degnata promuovere l'Avvocato Vincenzino Buonsignori dal posto di quarto Coadiutore del Tribunale di prima Istanza di Siena, al posto di Ajuto-Cancelliere nel pubblico Studio di quella città.

PARTE NON UFFICIALE

FIRENZE, 17 APRILE

NOTIFICAZIONE

L'Illustrissimo Sig. Cav. Commendatore Alessandro Manetti, Consigliere di Stato in servizio straordinario, Direttore generale dei lavori di Acque, Strade e Fabbriche civili, in adempimento degli ordini contenuti nel Biglietto del Ministero delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici de' 13 Aprile stante, rende noti al Pubblico i seguenti

CAPITOLI

contenenti le Condizioni, Prescrizioni, e Dichiarazioni cui la Società DELLA STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA è in obbligo di uniformarsi per la Costruzione ed attivazione di

Art. 1. La linea di proseguimento della Strada ferrata Centrale Toscana, movendo dalla Stazione di Siena si dirigerà ad Asciano per la Valle dell'Arbia, della Bientina e del Camerone per quindi continuare per la Bestina, per Bapollano, pel Mulino di Palazzuolo, e per la Valle della Foenna fino ai pressi di Bettolle nel punto che sarà dalla Società reputato il più conveniente.

Quando la Strada ferrata Aretina sarà stata eseguita fino al Confine dello Stato, potrà la Società della Via ferrata Centrale Toscana prolungare la sua linea al di là di Bettolle, per congiungersi colla ferrata Aretina.

a) Al piede del monte di Cortona, ovvero più oltre verso il Mezzogiorno per la Valle della Mucchia nel caso che l'Aretina sia diretta verso il Trasimeno.

b) Verso Chiusi, o verso il piano di Cetona nel caso che l'Aretina si diriga dalla parte d'Orvieto.

Art. 2. La nuova Strada, dovrà esser tracciata e costruita con pendenze e curve, che ne rendano sicuro, facile, e regolare l'esercizio, con seconda possibilmente il progetto particolarizzato, già esposto dai Promotori tra la Stazione di Siena, ed il Mulino di Palazzuolo; — e salve quelle correzioni e modificazioni che dalla Direzione generale dei lavori di Acque, Strade, e Fabbriche civili del Gran-Ducato potessero essere prescritte tanto nella definitiva approvazione degli studi, quanto nell'atto pratico della esecuzione dei lavori.

Per tratto successivo fino a Bettolle gli studi dovranno presentarsi per la debita approvazione in tempo congruo da non interrompere il proseguimento, né da ritardare il compimento dell'opera.

Art. 3. Oltre la Stazione di prima classe di Siena, che dovrà servire anche per la linea di proseguimento, saranno costruite tre Stazioni di seconda classe, che una ad Asciano, un'altra a Rapollano, e una terza presso Bettolle, come una Stazione di terza classe sarà costruita presso il Mulino di Palazzuolo.

Quanto alle altre Stazioni potranno concordarsi colla Società in quei luoghi che saranno riconosciuti convenienti per l'esercizio della Strada ferrata.

I disegni delle Stazioni di qualunque classe dovranno essere approvati dalla Direzione generale, e meno che in quelle di terza classe la Società avrà l'obbligo di formarvi quei locali che fossero trovati opportuni pel servizio della R. Finanza, della forza armata, e sotto ogni altro rapporto capace di richiamare l'attenzione del Reale Governo.

Art. 4. La Società dovrà uniformarsi alle prescrizioni della Direzione generale dei lavori di Acque e Strade anche per tutto ciò che possa interessare il miglior danno dell'agricoltura, il libero scolo delle acque, o le opere di colmata, o bonificamento per dovunque si trovasse attivata, o si volessero attivare di nuovi.

Art. 5. Dentro un mese dal giorno della definitiva approvazione degli studi già presentati, dovrà esser posto mano ai lavori per la costruzione delle prime cinque miglia di Strada dalla Stazione di Siena con obbligo nella Società d'impiegarvi senza interruzioni una somma non minore di Lire quattrocentocinquanta mila.

E dentro cinque anni dalla data del Decreto di concessione dovrà essere ultimata e messa in piena attività ed esercizio per i Viaggiatori e per le merci tutta la linea da Siena fino ai pressi di Bettolle.

Art. 6. Qualora la Società non possesse mano ai lavori, o non li compiesse dentro i termini prefiniti nell'Articolo precedente, decadrà dall'attuale concessione e da tutti i benefici inerenti alla medesima, con dover cedere a profitto del Real Governo, e senza corresponsione d'indennità o rimborso di spesa, li studi e lavori già fatti, e le espropriazioni consumate; con essere nel solo caso di ritardo, o sospensione di lavori per forza maggiore dipendente tanto da cause fisiche, che da cause generali politiche ed economiche, riservato alla Società di ricorrere al Principe per una conveniente proroga da esser concessa, o rifiutata a seconda delle circostanze, ma senza che possa farsi luogo a reclamo contenzioso sia in via amministrativa, che in via giudiziativa.

Art. 7. Per quando avvenga l'allacciamento della Senese coll'Aretina è riservato al Reale Governo il determinare la qualità e la ubicazione della Stazione da costruirsi dalla Società, le condizioni della collegamento delle due linee, non che le regole e le Tariffe delle quali le due Società dovranno reciprocamente valersi delle Strade loro attenenti.

Art. 8. I prezzi di trasporto saranno regolati colla medesima Tariffa della Strada da Siena a Empoli con doversi però estendere tanto alla vecchia, che alla nuova linea il divieto di usare di carri scoperti per servizio di Viaggiatori di qualunque classe.

Art. 9. La Società sarà obbligata tanto ad assicurare per un prezzo discreto da convenirsi il trasporto dei Militari, della forza politica e degli arrestati che fossero alla loro rispettiva custodia commessi in guisa che siavi per questi ultimi la sicurezza necessaria quanto a stipulare ogni maggiore facilità combinabile per il trasporto dei Militari che viaggiano isolati, o in corpo, secondo ciò che nei rispettivi casi si pratica sopra altre Strade ferrate già attivate.

Art. 10. Quando il Reale Governo venga nella determinazione d'istituire una linea telegrafica lungo la nuova Strada, la Società dovrà permettere l'impianto dei pali e il distendimento dei fili colle regole e regole già in uso, somministrare e mantenere a proprie spese i locali da giudicarsi idonei al servizio telegrafico della Direzione superiore dei Telegrafi in quelle Stazioni dove il Governo fosse creduto opportuno di stabilirli; sorvegliare la linea telegrafica colle sue guardie ambulanti e stazionarie, e generalmente con tutti i suoi inservienti, provvedendo in caso di guasti coi modi e colle forme da essere indicate dalla Direzione superiore dei Telegrafi in apposite istruzioni; trasportare sulla propria Strada i materiali ed oggetti destinati alla costruzione ed alla riparazione delle linee telegrafiche, non che il mobilare dei diversi Uffici e degli impiegati; e più la corrispondenza ufficiale dei diversi Uffici della Toscana tanto fra loro, che con la Direzione Superiore, e accordare finalmente il passo gratuito su i Treni della Strada ferrata a tutti gli impiegati e

ugualmente gratuito del Telegrafo elettrico in tutti gli Uffici aperti nel Gran-Ducato, e in quelli che credesse opportuno di aprire lungo la Strada da Empoli fino al suo allacciamento con l'Aretina; ben inteso però che l'uso sia limitato agli avvisi che riguardano il servizio della Strada, e da essere più particolarmente determinati in apposita convenzione fra la Direzione Superiore dei Telegrafi, e il Rappresentante della Società.

Art. 11. Per tutto quello a quanto non è disposto nei presenti Capitoli e nel relativo Decreto di questo giorno, e sempre subordinatamente ai medesimi dovranno sulla linea di proseguimento applicarsi le disposizioni contenute negli Art. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. e 49. dei Capitoli approvati, col venersene il R. Decreto del 5 Giugno 1843; e bene inteso che laddove nei predetti Articoli è detto della Strada da Siena a Empoli, debba intendersi alla linea da Siena ai pressi di Bettolle, e quindi al suo allacciamento con l'Aretina in direzione al confine con lo Stato Pontificio.

Art. 12. È riservata al Reale Governo la facoltà di redimere in ogni tempo l'intera concessione della Strada cominciando da Empoli dopo che sieno decorsi quindici anni dal termine fissato per l'attivazione della linea fino ai pressi di Bettolle. — Per regolare il prezzo della redenzione si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società nel corso dei sette anni precedenti quello in cui la redenzione sarà effettuata; si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio utile delle altre cinque. A questo utile netto si aggiungerà inoltre il terzo del suo importare, se la redenzione avrà luogo nel primo periodo di quindici anni dall'epoca in cui ne appartiene il diritto al Governo, un quarto se la redenzione è operata nel secondo periodo di quindici anni, e un quinto solamente per gli altri periodi. — Il suddetto utile netto medio aumentato secondo i casi del terzo, o del quarto, o del quinto del suo importare formerà quell'annuità che sarà dovuta e pagata alla Società pel tempo successivo necessario a consumare la durata della Concessione.

Se al momento della redenzione, la linea si troverà condotta oltre Bettolle, vi saranno compresi anche i tratti ulteriori fino all'Aretina, con riferirsi quanto alla determinazione del prezzo le medesime regole, eccetto il numero delle annate da cui desumere il medio utile netto, quali potranno essere anche meno di sette, tuttavia che l'attivazione di quell'ultimo tratto dati da un tempo minore.

Il Ministro delle RR. Finanze il 13 Aprile 1854.

Visto: Il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato pel Dipartimento delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici G. BALDASSERONI.

Il Segretario del Ministero P. Mensini.

Dalla Direzione generale delle Acque, Strade e Fabbriche civili, li 14 Aprile 1854.

Il Segretario CAMILLO LAPI.

CASSA CENTRALE DI RISPARMI E DEPOSITI. Settimana XVI. dell'anno 1854.

Incessi per Risparmiofor. 4,000 -- pari a L. (*) 2,666 13 4 Restituzioni . . . » 39,183 44. -- pari a lire. 65,305 14 -- 8

(*) È da notarsi che la Cassa Centrale, durante il giorno di Domenica 16 corrente, Solennità della Santa Pasqua, fu chiusa.

NOTIZIE ITALIANE. REGNO DELLE DUE SICILIE

Palermo, 3. — Con R. decreto del 27 marzo si dispone: Dalla pubblicazione del presente decreto sui tabacchi esteri in foglia e manifatturati di qualunque natura, e qualunque sia la provenienza, saranno riscossi nei Reali Domini oltre il fatto i dazi d'importazione rispettivamente stabiliti dalla tariffa del 30 novembre 1824.

Al tracciato che per commissioni già date, anteriori alla pubblicazione del presente decreto, si trovarono in via di arrivo, è accordato il beneficio di pagare l'antico dazio, quante volte si giustifichi che il carico dal luogo di provenienza sia partito con destinazione diretta per Sicilia non più tardi di quindici giorni dai porti del Mediterraneo; né più tardi di trenta giorni dai porti al di là dello stretto di Gibilterra dopo la pubblicazione del presente decreto. (G. di Sicilia)

STATI PONTIFICI

Roma, 15. — Il Giornale di Roma da lunghi ragguagli sulle sacre cerimonie del mercoledì, giovedì e venerdì santo. In speciali tribune assistevano S. A. R. Federico Augusto principe di Sassonia, e S. A. R. Federico Guglielmo principe di Prussia, il Corpo diplomatico e l'ufficialità francese. Nella tribuna riservata al Generale in capo dell'armata francese assistette alla lavanda e alla cena anche S. A. il principe Luigi Luciano Bonaparte.

Con Notificazione del 5 del pro-ministro delle finanze viene confermata per un anno, computabile dal primo maggio venturo, la disposizione rinnovata colla nostra notificazione del 4 maggio 1842 relativamente al modo di far godere l'abbuono di tre quarti del prezzo del sale, già accordato per via di rimborso colla notificazione del 9 febbraio 1825 ai salatori dei pesci di mare, i quali perciò pagheranno nell'atto della leva dai magazzini dell'amministrazione la sola quarta parte del prezzo di tariffa pel genero che dichiareranno di volere impiegare nella salazione dei pesci di mare.

NOTIZIE ESTERNE

INGHILTERRA

La Gazzetta di Londra del 7 aprile pubblicava il seguente ordine in consiglio:

« Costretta di dichiarare la guerra a S. M. l'Imperatore di tutte le Russie, e desiderosa di attenerne, per quanto è possibile, i mali, S. M., col parere del suo consiglio privato, ordina e resta ordinato con questo avviso, che i bastimenti mercantili russi, che nel momento della pubblicazione di quest'ordine si trovano nelle provincie che dipendono dal governo della Compagnia delle Indie o nelle sue possessioni, siano coloniali, siano estere, per mettere a bordo i loro carichi e partire da quei porti o piazze, se i detti bastimenti siano incontrati in mare da qualsiasi naviglio di S. M., potranno continuare il suo viaggio qualora, dopo l'esame delle loro carte, risulti che i loro carichi sono stati messi a bordo prima che fosse spirata la dilazione di cui sopra.

« Le disposizioni del presente ordine non si applicheranno o non saranno riguardate come applicabili a bastimenti russi aventi a bordo qualsiasi ufficiale al servizio militare o marittimo del nemico od ogni articolo qualunque proibito o contrabbandato di guerra, oppure ogni specie di dispiaccio, emanato dal governo russo ovvero che gli sia indirizzato. Ha inoltre ordinato S. M., col parere egualmente del suo consiglio privato, che ogni bastimento mercantile russo il quale, prima del ventesimo giorno di marzo ora scorso, sarà partito da un qualsivoglia porto estero, in destinazione per un porto o piazza qualunque dei possedimenti indiani di S. M. o dei possedimenti esteri o coloniali, potrà entrare in esso porto o piazza, scaricarvi il suo carico, poi partire immediatamente senza essere molestato, e si ordina che gli ora detti bastimenti, se sono incontrati in mare da qualsivoglia vascello di S. M., potranno proseguire il loro viaggio alla volta di qualunque porto non bloccato.

« Gli onorevolissimi lordi commissari del tesoro di S. M., i lordi commissari dell'ammiraglio, il principale segretario di Stato di S. M., gli onorevolissimi commissari incaricati degli affari dell'India, tutti i governatori, ufficiali ed autorità, in quello che li concerne e che sono nei possedimenti esteri, coloniali o dell'India Orientale, daranno le istruzioni necessarie contenute nel presente ordine a tutti coloro a cui spetta esclusivamente. »

FRANCIA

Il Moniteur del 12 comincia a pubblicare la Costituzione del Montenegro.

RUSSIA

Il sig. Miller dice in un suo articolo nel giornale ufficiale, esser ormai giunto il tempo di pregare il Dio della Russia. Più avanti nel suo articolo Miller implora da Dio che alla Russia riesca di uscire pura dalla lotta e di asciugare le lacrime dei sofferenti fratelli.

Il sig. Glinka, animato dalla sua solita scintilla poetica, esclama nel giornale ufficiale: La Russia arde, e nessuno grida aiuto! giacché il suo fuoco è santo, simile a quello del monte Sinai. Tremate, apostati! giacché con noi sta il Dio di Sinai. — Un'altra poesia, dedicata agli Inglesi ed inserita egualmente nel giornale ufficiale, dice in tuono di scherno: « Vorreste degnarvi di sedere al nostro desco? Noi useremo a riguardo vostro la nostra solita ospitalità. Venite dunque, sig. Napier! Cronstadt v'invita ad un déjeuner, ma però sappiate che i cibi non saranno molto leggeri; noi vi offriremo palle roventi e fredde baionette; e siccome sappiamo che vi piace anche bere, noi vi disetteremo con una bevanda salata. » (Corr. Ital.)

NOTIZIE DELLA MATTINA

TOSCANA

Firenze, 18 aprile

Un Dispaccio telegrafico da Bologna in data di ieri annunzia che S. A. I. e R. il Granduca con gli Augusti suoi Figli era traversato per quella città, ripartendone subito in ottimo stato di salute per proseguire l'intrapreso viaggio.

NOTIZIE ITALIANE

REGNO LOMBARDO-VENETO

Milano, 15. — Sono già partiti per Vienna i deputati delle Provincie Lombarde per portare al trono i sentimenti di fedele sudditanza in occasione del matrimonio dell'imperatore. (dalla Gazzetta di Milano)

Verona, 12. — La direzione delle strade ferrate Lombardo-Venete annunzia che il 22 corrente sarà aperto al pubblico il tronco di strada ferrata da Verona a Gozzadice (dal Foglio di Verona)

REGNO DI SARDEGNA

Torino, 15. — Dopo alcuni giorni di dimora in Torino, lord Broughton è partito per tornare a Londra. (Gazz. Piem.)

Il Parlamento ha da Nizza che tutti i detenuti pel fallimento di Mentone sono stati posti in libertà per ordine del governo, con obbligo; almeno per ora, di non tornare a Mentone o a Roccaruna.

— Venne diramata dal ministero di marina ai consoli

giunta di cui abbiano autorizzazione la Camera di commercio e il municipio dell'ara. (Municipia dello Stato)

Nella lotta che i governi di Francia e della Gran Bretagna vanno ad intraprendere contro la Russia, volendo darsi da vincere il più che è possibile, per il commercio le conseguenze faneste dello stato di guerra; determinarono di non autorizzare, per ora, i corsari-mediate lettere di marco; e pubblicarono una dichiarazione identica, i principii che intendono di applicare, durante una tal guerra, alla navigazione ed al commercio degli Stati neutrali.

Rinunziarono queste due nazioni ad una parte dei diritti che come potenze belligeranti loro competono in virtù del diritto delle genti, ma si mantennero intatto l'esercizio del diritto di infradronarsi degli oggetti di bellico contrabbandando, ed impedire ai neutri di trasportare dispaeci dell'innimico, e di violare ogni blocco effettivo che sarà posto con forze sufficienti davanti ai forti, le rade o coste dello Stato con cui sono in guerra.

Le forze navali però non confischeranno la proprietà del nemico caricata a bordo dei bastimenti neutri; a meno che non sia contrabbandando di guerra; così pure la proprietà dei neutri, tranne sia contrabbandando di guerra, rinviata a bordo dei bastimenti nemici.

Tali sono le risoluzioni adottate in comune dai governi convenuti, il tenor delle quali venne per parte di S. M. l'imperatore dei Francesi ufficialmente annunziato dal suo inviato al governo del re, il quale dovendo, per una giusta scambievolezza, far osservare ai suoi sudditi gli obblighi della neutralità la più assoluta, interdice che alcun corsaro sotto bandiera russa possa essere armato, provveduto di viveri e munizioni, e nemmeno ammesso colle sue prede in qualunque punto dello Stato, ingiungendo ai suoi sudditi di astenersi rigorosamente di partecipare ad armamenti di tal genere, od a qualunque altro atto che fosse contrario ai doveri di una stretta neutralità.

I consoli delle direzioni marittime, i funzionari che ne dipendono, ed i capitani dei porti e dello Spieglio, ognuno secondo le rispettive attribuzioni, concorreranno a vicenda per assicurare il rigoroso adempimento di queste disposizioni.

Il ministro della marina Alfonso Lamarmora. (Corr. Merc.)

NOTIZIE ESTERNE

INGHILTERRA

Londra, 13 aprile.

Abbiamo le notizie di Londra fino al 12.

Camera dei Comuni. — Fine della seduta del 11. Il sig. Disraeli e sir Giorgio Grey lodano la risoluzione di Lord Russell e del ministero tutto circa al bill di riforma. La mozione relativa all'aggiornamento di questo bill è adottata.

In risposta a una domanda del sig. Bentinck, sir L. Graham dichiara non esservi luogo di temere per la sicurezza del littorale d'Inghilterra e d'Irlanda. In primo luogo non passa giorno senza che l'ammiraglio ordini la costruzione di nuovi bastimenti da guerra. La leva poi del corpo dei volontari di costa procede felicemente. Finalmente (soggiunge) non temo di vedere alcun bastimento nemico sulle nostre coste, intanto che l'Ussing sarà rigorosamente bloccato e che sir C. Napier comanderà la squadra del Baltico.

Lord Russell rispose al sig. Gibson rispetto agli affari della Grecia. Le domande fatte al governo greco dall'ambasciatore turco emanavano dal suo governo senza precedente concerto col ministro inglese; ma posteriormente i ministri delle quattro potenze dovettero esaminarle, e formulare una risoluzione stata presentata al governo greco onde dà sfogo a quelle domande che crederà per se stesse ragionevoli. Fra queste vi è la domanda che la stampa periodica sia frenata nel suo incoraggiamento che dà alla rivoluzione nelle provincie turche.

Il medesimo ministro interpellato dal sig. Disraeli circa al preteso richiamo del cav. Bunsen, dice esser dispiaciuto di non poter dare alla Camera alcuno schiarimento su tal proposito, giacché ha veduto il conte Clarendon ma non ha potuto con esso tenere alcun discorso.

Il cancelliere dello Scacchiere presentò alla Camera lo stato delle entrate e delle spese dell'anno finanziario spirato il 5 aprile. Egli non entrò in alcun particolare; e i signori Disraeli e Baring fecero su tal materia alcune osservazioni. Il fatto più importante però (dicono i giornali) emerso da quello Stato è la superiorità delle entrate (1853 a 54), a fronte delle spese, di 3 milioni di lire sterline, somma che supera anche di un milione e mezzo la previsione presentata dallo stesso cancelliere dello Scacchiere alla Camera il 6 marzo ultimo. Questo miglioramento si è verificato malgrado le diminuzioni adottate sopra vari articoli paganti un dazio doganale; e il Sun nota che fra il marzo e l'aprile un tale miglioramento è stato di circa 750 mila lire sterline. Dall'anno chiuso il 5 aprile 1853 a questo ecco le più notabili differenze. Si sono rimborsati più di 8 milioni di debito pubblico; si sono pagate in anticipazione più di 716,000 lire sterline per lavori di pubblica utilità; e il debito non consolidato è ridotto a 1,718,000 lire sterline.

Dopo le osservazioni dei signori D'Israeli e Baring la Camera si è aggiornata al 27 aprile.

Il Morning Herald riporta l'indirizzo del consiglio municipale che fu ieri presentato alla regina, la quale rispose.

Vi ringrazio di questa nuova testimonianza di attaccamento alla persona e famiglia mia, e ricevo con grande soddisfazione la dichiarazione del vostro cordiale consenso nella politica che io ho creduto giusto di tenere per ristaurare e stabilire la pace d'Europa sopra durevole fondamento.

La Gazzetta di Gotha (ufficiale) del 10 aprile contiene il seguente articolo commentato:

Alcuni giornali hanno sparso la voce che fra breve uscirà a Pietroburgo un carteggio segreto, a insaputa del go-

vernamento, che la corte d'Inghilterra attende la pubblicazione di questo carteggio. L'anno maggior dubbio, in questo che si dice, è che il carteggio si restringe alle solite notulazioni in occasione di feste, ecc.

Il noto agli vincoli stringano la famiglia reale d'Inghilterra con la corte germanica di Sassonia-Coburgo-Gotha.

Si legge nell'Express del 12. Credesi che uno degli articoli segreti del trattato fra l'Austria e la Prussia porti, l'Austria e la Prussia, non permette che sia imposta allo czar la pace, a spese di una porzione del suo impero.

I giornali inglesi annunziano che gli amministratori del Jockey-Club hanno ricusato quest'anno il lavoro di argento che l'imperatore di Russia è solito da 9 anni di offrire in premio delle corse di Ascot.

Il Times continua a dar per certa la notizia del richiamo del cav. Bunsen, nel mentre che il Globe persiste a metterla in dubbio. Bovesi rammentare (dice la Patrie) in ogni caso che il cav. Bunsen già da alcuni mesi chiese alla sua Corte un temporario congedo.

Lo stesso Times riporta una lettera di sir H. Seymour che rettifica la voce corsa del sequestro di vari suoi oggetti a Pietroburgo. Non si tratterebbe di confisca, ma di permettere che quegli oggetti (quadri, biancheria, libri, argenteria ecc.) siano messi a bordo dell'Ana-Wac-Alistar, solo bastimento inglese che rimanga a Cronstadt. Le ultime notizie (dice sir Seymour) recano che ciò mi si nega, ma siccome la delegata è fondata sopra un errore, vi è luogo a credere che sarà ritirata.

Il medesimo foglio parla del sequestro fatto la sera del 11 aprile a Glasgow di due macchine a vapore una da 100 e l'altra da 150 cavalli fabbricate dal sigg. Napier di Glasgow per conto del governo russo, benché in apparenza per conto della casa Merck e C. di Amburgo.

Lettere particolari di Devonport in data del 11 annunziano alla Patrie la partenza dei due vascelli Cumberland e majestic per raggiungere la squadra di sir C. Napier. Essi hanno a bordo tre compagnie d'infanteria, circa 3000 uomini, poste sotto il comando del luogotenente colon. Fortesme-Graham, uno dei più distinti uffiziali del corpo speciale Royal-Marines.

Il Morning Chronicle fa sapere che il 10 fu inaugurato la statua marmorea del celebre ingegnere Giorgio Stephenson nella sala della stazione d'Euston della strada ferrata di Londra e del nord-ovest.

FRANCIA

Parigi, 14 aprile.

Abbiamo le notizie di Parigi fino al 13.

Il Monteur del 13 dice che alla rivista di ieri trovavansi in linea 20,000 uomini di fanteria e 6,000 di artiglieria e cavalleria; che insieme è viva l'imperatore si gridò viva l'Inghilterra, viva il duca di Combray; e che durante la rivista la banda musicale dei reggimenti sono più volte l'aria nazionale d'Inghilterra: God save the Queen (Dio salvi la regina). Quelle acclamazioni, conclude il Monteur, esprimevano i sentimenti del paese verso la possente nazione, la cui alleanza colla Francia è per essere cementata sui campi di battaglia.

Si legge nel Monteur. Le notificazioni delle convenzioni del 1852 e del trattato del 27 febbraio ultimo, tra Francia e Belgio, sono state cambiate a Brusselle oggi (13).

Il Monteur loda il decreto delle città anseatiche che vieta l'esportazione per gli Stati delle potenze belligeranti di articoli di contrabbandando da guerra, e desidera che gli Stati neutrali seguitino l'esempio.

Il Monteur pubblica l'istruzione per l'ammissione alla Scuola politenica nel 1854, le condizioni d'ammissione al concorso e il programma delle cognizioni richieste dai candidati.

Il ministro della guerra maresciallo Vaillant, ha ordinato che il pittore fotografo Luigi de Taanoy si trasferisca in Oriente per servizio dell'armata; specialissima e a disposizione del comandante di essa maresciallo De Saint Arnaud.

Il cardinale arcivescovo di Bordeaux e i vescovi di Strasburgo e di Maus pure hanno pubblicato pastorali per implorare le benedizioni del cielo sulle armi francesi.

Parè, dice la Presse, che l'arrivo a Parigi del conte Schouvaloff, aiutante dello czar, non abbia nulla di politico. Dicesi venuto a visitare sua suocera, la principessa di Butera, malata di grave malattia, e che egli conduca a Eidelberg da un celebre medico.

Il Nouvelliste annunzia che il console di Russia a Marsiglia ha tolto lo stemma dalla porta del consolato.

La Gazzetta dei Tribunali pubblica un atto concluso nello studio di messer Molin, in virtù del quale la nave perenne ora proprietaria del Journal des Debats si sono associate in nome collettivo per la speculazione di detto giornale, la cui proprietà è divisa in sette azioni. La società è per 30 anni cominciando dal 4 gennaio 1854. La ragione sociale è: Augusto Bertin de Vaux, Odoardo Bertin, Anatolio Roux de la Borie e Legorant. Tutti gli interessi della società sono amministrati da un consiglio composto di queste quattro persone.

OLANDA

Aja, 14. — La prima Camera ha oggi approvato il credito per il trattamento del ministro del culto cattolico per l'esercizio del 1853.

Il defunto Vander Hoop ha legato alla città di Amsterdam la sua preziosa collezione di quadri, a patto che la città paghi i diritti di successione di questi una fabbrica conveniente per porvi i quadri, e vi dia accesso al pubblico con moderata spesa a profitto dei poveri.

GERMANIA

Berlino, 12. — La commissione militare si compone di S. A. R. il principe di Prussia, del ministro di guerra e del generale de Reyher come capo dello stato-maggiore generale. Essa è incaricata, pel caso venisse conclusa la convenzione

all'Assipio di consultazione sotto quali modalità la Prussia

che si accinge a intraprendere contro la Russia. Per annuali soldati come per le altre nazioni, e per un numero di cavalleria di 2000 uomini, e per un numero di artiglieria di 1000 uomini, e per un numero di fanteria di 1000 uomini, e per un numero di cavalleria di 2000 uomini, e per un numero di artiglieria di 1000 uomini, e per un numero di fanteria di 1000 uomini.

L'aiutante generale e generale comandante del 6° corpo d'armata, de Lindheim è ritenuto da Pietroburgo.

Parisi che il re Ottone di Grecia abbia rimesso a S. M. il re un'autografo circa le aritate e i difficili condizioni del suo paese.

È giunto da Pietroburgo in questa città il principe Barclay de Tolly.

La Gazzetta delle Poste ha da Berlino il 10.

Non si dubita, qui che il viaggio alle acque e il congedo del cav. Bunsen, ambasciatore di Prussia a Londra, non sia che una forma data ad un richiamo. Il che si spiega variamente: dicesi motivato sull'essersi egli avvoato più che non volevasi qui nelle sue trattative col gabinetto di Londra.

Anover, 10. — S. M. ha sollevato il ministro dello Stato fuori di servizio, general-maggiore de Jacobi, dal posto d'inviato federale dell'Assipio, ed ha nominare in sua vece il consigliere intimo, conte Edoardo de Kieffnassegge. (C. I.)

AUSTRIA

Vienna, 14. — Il reale ambasciatore inglese presso questa Corte imperiale, lord Westmoreland, consegnò in questi giorni al ministro degli Esteri conte Buol-Schauenstein una Nota del gabinetto inglese, cui si domandano spiegazioni sull'ammassamento di truppe austriache alla frontiera serbiana.

La voce di accanite e sanguinose battaglie presso Rassoava e Siliustria, che gira in questa città, s'era sparsa anche a Parigi, coll'aggiunta che Rassoava e Siliustria furono prese d'assalto dai Russi. Alla Borsa di Parigi vennero smentite ufficialmente quelle voci.

Sul corso delle trattative avute fra l'Austria e la Prussia nulla rileviamo d'essenziale importanza. Un foglio prussiano vuol sapere che l'Austria abbia chiesto alla Prussia la collocazione d'un corpo prussiano nella Galizia nel caso che l'Austria fosse costretta di procedere contro la Russia. Fu fissata strettamente la posizione che avrebbe a prendere in tale evenienza il corpo prussiano. Intorno a quest'altro, sembra però, che i governi d'Austria e Prussia non siano ancora pienamente d'accordo.

Il protocollo firmato ultimamente a Vienna dalle quattro grandi potenze, conterrebbe, secondo lo stesso foglio, la disposizione: le sottosegnate potenze non vogliono entrare in discussioni separate né fra di loro né con altre potenze sulla questione in argomento.

Il foglio ebdomadario prussiano reca un lungo articolo circa l'andamento della politica prussiana nelle ultime settimane, e la posizione dei partiti in Austria. Il foglio s'esprime in quest'ultimo riguardo com'approso: Non si creda, che Vienna non abbia il suo partito russo della Gazzetta crociata, ma per buona ventura esso è piccolo e nullaffatto potente. Esso è diretto da vegliardi che non possono spogliarsi delle loro simpatie per la Russia. Ma l'imperatore, il conte Buol ed il ministro Buol sono per l'Austria. Questi ministri formano la politica del loro Signore e del loro paese, non si lasciano rimorchiare dal partito della Gazzetta crociata, ed irragionevolmente trascinarlo nel campo russo.

(Cor. It.)

L'Independance belge persiste nel credere che il protocollo firmato a Vienna non contiene veruno impegno della Prussia e dell'Austria di attiva cooperazione.

DANIMARCA

Copenaga, 10. — Un dispaccio telegrafico dell'Hamb. Corr. sposta così: La crisi ministeriale non è ancora decisa. La Berling sche Zeitung eccita i ministri a ritirarsi, onde punovvere il bene del paese. (Questo eccitamento ha il suo significato, giacché la Berling sche Zeitung è riguardata come un foglio semiufficiale.)

RUSSIA

Dice la Gazzetta delle Poste che lo czar risiederà durante la guerra ora a Revel, ora a Pietroburgo; il granduca ereditario andrà a Helsingfors, e il granduca Costantino commanderà una divisione della Flotta russa, che protetta da 800 cannoni starà sull'ancora dentro la fortezza delle sette Isole a Sveaborg.

Scrivono da Revel all'Oste-Zeit. che la navigazione nel golfo finnico non è affatto libera. Secondo quel carteggio, Liban sarebbe l'unico punto che può essere abbordato fin d'ora senza impedimento.

PRINCIPATI DANUBIANI

La Gazzetta di Cronstadt del 5 corrente smentisce le voci corse d'una marcia dei Turchi verso Bukarest. I Russi procedono nella Dobrudea con molta precauzione ed erigono fortificazioni nei punti più minacciati. Quella gazzetta nota sa d'un passaggio dei Turchi presso Siminza che dicesi essere stato effettuato al 27 marzo. — La Gazzetta di Vienna reca: « Giorni fa alcuni pastori transilvani furono aggrediti da volontari turchi sopra un'isola del Danubio di facciata a Brassarota, essi uccisero circa 30 pastori e rubarono circa 7,000 pecore. In seguito a quest'atto di crudeltà, contro cui voleva già fare le più energiche reclamazioni l' l. r. vice-console, l' l. r. intenzioni in Costantinopoli ottenute dalla Sublime Porta un serfuto visiriale al comandante supremo della Bulgaria Omer pascia, scritto soddisfacente per ogni riguardo, che fu spedito all' l. r. vice-console in Varna. S. E. l' intenzione fece in pari tempo dei passi presso la Sublime Porta, in seguito alle sempre crescenti querelle dei Mokani, onde opporsi con severe proibizioni alla ripetizione di simili soprusi ed atti di barbarie. »

Notizie del 9 aprile... che i Russi non passarono ancora il vallo di Traiano...

ASSOCIAZIONE AGRARIA

PROVINCIA GROSSETTANA

Nel dì 30 Aprile corrente sarà tenuta Adunanza Generale per la collazione degli Uffici futuri vacanti.

Grosseto, 14 Aprile 1884.

Visto - D. Pizzetti Presidente. Dott. Angelo Ferri Segret.

AVVISI

La Scuola Italiana-Francese col Maggio prossimo tra-porterà la sua residenza nel Palazzo già Balotti in Via Sant' Egidio.

La Direzione avvisa il pubblico che la visita e l'ottima disposizione del nuovo locale le permetterà di riordinare le classi...

Il giardino e le ampie sale adiacenti saranno aperte ad un nuovo corso di ginnastica...

ALLA FARMACIA DELLA LEGAZIONE BRITANNICA IN FIRENZE

Via Tornabuoni di faccia al Palazzo Corsi N° 4190.

In questa farmacia trovasi un deposito della MAGNESIA CAUSTICA D'HENRY

Vendesi anche all'ingrosso a prezzi discreti, a quei Farmacisti che desiderano farne acquisto.

Si vendono pure le PASTICHE ANTICIDIE ED ASSORBENTI di Magnesina a UNA LIRA e TRE PAOLI la scatola.

In Vendita al Gabinetto Vieusseux.

INTORNO AL MODO

CUSTODIRE I BACCHI DA SETA

R. LAMBRUSCHANI

Seconda edizione, riveduta ed ampliata principalmente per ciò che riguarda le malattie de' Bacchi. Firenze 1854.

AVVISO ALLE SIGNORE

GRANDE ASSORTIMENTO di MANTIGLIE, TALME E BASCHINE di PARIOLI, nel Negozio di Fascepe, Trine e Ricami di M. ANOLS PERINO...

VENDITA VOLONTARIA

per ragione di morte, di tutto il contenuto di un Magazzino di mode consistente per la maggior parte in un grande assortimento di Nistri di seta.

VENDITA VOLONTARIA IN LIVORNO

La mattina di lunedì 24 Aprile corr. ad ore 10 ant. nel primo piano dello Stabile posto in questa città nella Via della Crociata...

PILLOLE ANTIBILLOSE E PURGATIVE

di COPPINI. Rimedio rinomato per le Malattie Biliose, mal di Fegato, male allo Stomaco ed agli Intestini...

Pubblicazioni della Tipografia Le Monnier.

- Opere di Cesare Brocchi, premessa alla Vita di Lui scritta da Pasquale Vallardi. Un volume. Storia del Consolato e Impero. Fascicolo 39. Il Sistema Ipotecario, illustrato da LUIGI CHIESI. Volume Secondo. Franchi 4, 50.

Alla Farmacia di Cammillo Paladini

IN PISA-LUNGO, L'ARNO N° 717. esiste un deposito della famosa Acqua Medicinale di Recoaro, già adoperata con molta utilità dai nostri Medici più accreditati.

LE COLIERE DE PERLES

LE COLIERE DE PERLES. Comédie en 3 Actes par M. Mazery, joué par MM. Eugène MEYSSADIER, BEJUY ec. e Mme BERGER, et L'HOMME A 50 ANS Vaudeville en un Acte.

PREZZI DELLE GRASCE VENDUTE AL MERCATO DI FIRENZE

Table with multiple columns listing various types of tallow (Grasso) and their prices per unit (e.g., per 100 lbs or per 100 kg).

NOTIZIE RECENTISSIME

TOSCANA

Firenze, 18 aprile. Abbiamo per via telegrafica da Livorno: Nel foglio ufficiale di Genova di ieri trovansi soltanto i seguenti due dispacci elettrici.

Scritti da Bukarest in data 6 corrente di Corriere Italiano.

Di questi giorni sono arrivati in questa città parecchi Montenegrini coll'intenzione di formare una legione di volontari Montenegrini.

GRECIA

Il Journal de Constantinople del 29 marzo diceva che in Atene è un partito diretto dal ministro della guerra Soutzo, il quale si adopra per il granduca Costantino figlio dello czar...

Una lettera di Malta del 9 alla Patrie annunzia che l'Avviso a vapore austriaco Volta erasi soffermato in quel porto e ripartito pel Pireo avendo a bordo uno dei segretari della legazione austriaca a Costantinopoli incaricato di una missione presso il ministro d'Austria ad Atene.

TURCHIA

Il Journal de Constantinople del 4 aprile pubblica vari documenti sulla rottura della Turchia e della Grecia, parte noti, parte nuovi, fra quali una Circolare di lord Stratford de Redcliffe ai consoli di S. M. Britannica.

Pubblica poi un Avviso di una Commissione, eletta dalla Porta, che toglie alla cancelleria ellenica la facoltà di concedere passaporti ai sudditi elleni espulsi.

Il gen. Canrobert era giunto a Costantinopoli da Gallipoli, e il 4 aprile il capitano di fregata Excelmans era partito per Yarna, con una commissione presso l'ammiraglio Hamelin.

Lettere di Karz annunziano l'arrivo di un emissario del gen. Worontzoff che ha fatto conoscere altre spie russe.

Amet bey figlio di Rehid bassa, è nominato membro del consiglio di Stato.

AMERICA

Le ultime lettere di Nuova-York del 28 marzo, fanno credere che l'affare del Black-Warrior sia stato accomodato, considerandosi come una importante concessione per parte del governo spagnuolo l'aver esso rivestito di poteri particolari il governatore dell'isola di Cuba senza bisogno di chiedere istruzioni a Madrid.

Troviamo nell'Indipendence belge le seguenti notizie: Scrivono da Washington che il sig. Sanders, già console degli Stati Uniti a Londra, ha venduto 200,000 fucili a capitalisti di Londra, in aspettativa di un moto democratico sul Continente, quando Francia e Inghilterra fossero impegnate nella guerra con la Russia.

Un'altra corrispondenza smentisce questa voce. Nondimeno il Senato, quasi a unanimità, ha ratificato la destituzione del sig. Sanders. Questo atto ha dato occasione al sig. Kossuth d'indirizzare alla popolazione tedesca degli Stati Uniti un Manifesto, col quale invita i suoi concittadini a promuovere un'agitazione che obblighi l'assemblea a ritarare la sua decisione.

TOSCANA

L. R. ISTITUTO TECNICO

La Direzione dell'Istituto Tecnico Toscano fa noto che giovedì prossimo 20 aprile corrente si darà principio nel locale dell'Istituto medesimo posto in Via S. Gallo N. 5938, alle pubbliche lezioni di Fisica; le quali avranno luogo tre volte la settimana ne' giorni di martedì, giovedì e sabato a ore 2 pom.

Gli Scolari dell'I. R. Liceo fiorentino si rassegueranno all'Ufficio della Direzione nel suddetto giorno 20 aprile dalle ore 9 ant. alle ore 4 pom. I tempi delle susseguenti rassegne per l'anno accademico corrente si indicheranno in appresso.

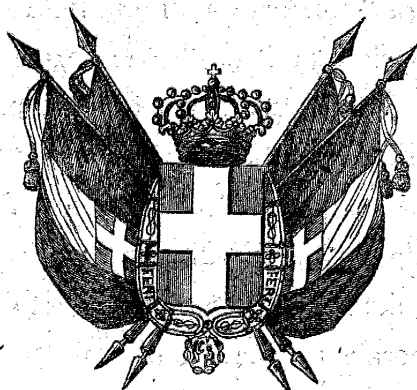
CASSA DI RISPARMIO DI PORTOFERRAJO

SERIA SECONDA. Seconda donazione di due libretti suariti segnati di N.° 1904 e 1905, sotto il nome di G. Gaspero Reani e Pietro di Gesualdo ferzari per la somma di Fiorini 60 per ciascuno.

G. G. Casati Prop. Diret. Resp. Portoferrajo, 13 Aprile 1884.



G



REGNANDO

S. M. VITTORIO EMANUELE

IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA

Considerando che nulla possa più efficacemente conferire al
buonificazione delle Maremme d'una Strada ferrata, che metta in
comunicazione Grosseto con la rete delle Strade ferrate toscane

Decreta:

Art. 1. Sarà immediatamente costruita una Strada ferrata da
Asciano a Grosseto a un solo binario, ma coi raddoppiamenti di
binario necessarj all'incrociamiento dei treni.

Art. 2. Il consiglio di costruzione e d'amministrazione per la
Società della Strada ferrata Centrale toscana, costituitosi in Comi-
tato ad hoc, resta incaricato della esecuzione.

Art. 3. L'opera è dichiarata di pubblica utilità con doversi nelle relative espropriazioni applicare le regole e procedure stabilite nell'Articolo 7 del Motuproprio del 5 Aprile 1844, nella Notificazione del 25 febbrajo 1845 l'uno e l'altra pubblicati per la Strada ferrata Leopolda e nel Decreto del 18 Aprile 1857 pubblicato per la Strada ferrata Ferdinanda.

Art. 4. Il Comitato costruttore dovrà esibire all'approvazione della Direzione generale dei Lavori d'acque e strade dentro tre mesi da oggi gli studj preliminari di tutto l'andamento della linea, più gli studj particolareggiati delle prime quattro miglia da Asciano, e dentro un'anno parimente da oggi, gli studj particolareggiati del rimanente.

Art. 5. Alle opere d'arte e ai trafori ricorrenti nelle prime quattro miglia sarà posto mano dentro un mese dall'approvazione degli studj particolareggiati, che vi hanno rapporto. E dovranno poi i lavori condursi con tale perseverante alacrità da assicurare in sei anni la piena attivazione al transito delle merci e dei passeggeri dell'intera linea fino a Grosseto.

Art. 6. I termini, di che negli Articoli precedenti, sono di rigore e sotto la comminazione della decadenza e del rifacimento dei danni a carico del Comitato, salvi casi impensati e di forza maggiore.

Art. 7. Il Comitato dovrà compatibilmente valersi del personale, delle officine e del materiale della Centrale toscana in tutto quanto possa occorrere alla costruzione della Grossetana; con attenersi per esso, come per quel più che gli possa bisognare, ai compensi sulle medesime proporzioni e basi osservate nella costruzione della Centrale toscana.

Art. 8. Le spese dovranno essere presagite in apposite perizie, o fissate in contratti d'accollo o di commissione da sottoporre lavoro per lavoro, o provvista per provvista alla preventiva approvazione della Direzione Generale d'Acque e Strade.

Art. 9. Il Governo fornirà dentro i limiti dell'Articolo precedente, i capitali occorrenti all'impresa mediante la emissione di

uno speciale Consolidato tre per cento, al quale assegnerà un fondo capace d'ammortirlo in dugento anni.

Art. 10. Questo Consolidato sarà rappresentato da tante Cartelle, ciascuna del Capitale nominale di lire mille; goderà di una speciale garanzia sulla rendita della Strada, oltre a quella sulle entrate generali dello Stato, ed avrà tutti i benefizj e lo stesso trattamento del Consolidato costituito col Decreto del 3 Novembre 1852.

Art. 11. All'alienazione dei titoli corrispondenti sarà proceduto di mano in mano che ne ricorra il bisogno nei modi e sotto le prescrizioni da decretare volta per volta per Ordinanza del Ministero delle Finanze. Il prodotto di vendita di questi titoli sarà depositato nella Depositeria Generale per esser poi gradatamente erogato nella costruzione della Strada.

Art. 12. L'esercizio della Grossetana rimane fino a nuova disposizione cominso alla Società per la Centrale toscana, che non potrà rifiutarvisi dietro il compenso per spese di esercizio e del mantenimento ordinario della linea, in un terzo della rendita lorda, con cedere gli altri due terzi di detta rendita lorda a beneficio del Governo proprietario della Strada.

Per quando resti attivata un'altra Strada di ferro in comunicazione della Maremma Grossetana con le altre Strade ferrate toscane, il compenso da compartire alla Centrale toscana per l'esercizio della linea *Asciano-Grosseto* non potrà mai esser minore di quello ottenuto col terzo della rendita lorda nell'anno immediatamente precedente alla detta attivazione.

Art. 13. All'effetto dell'Articolo precedente sarà dal Governo consegnato alla Centrale un materiale mobile, trovato competente a giudizio della Direzione Generale. Una marca dovrà contraddistinguerlo dal materiale mobile di pertinenza della Centrale. E la restituzione dovrà a suo tempo farsene dalla detta Centrale nel medesimo valore corrispondente al prezzo d'acquisto se dentro cinque anni; col ribasso del dieci per cento, se da cinque a venti

anni, e del venti per cento, sempre su detto prezzo d'acquisto, se da venti anni in poi.

Art. 14. Le tariffe saranno le medesime che per la Centrale toscana.

Art. 15. In entrata della Grossetana non dovranno però figurare per alcuna somma i trasporti di corrispondenza delle RR. Poste, quali avranno facoltà d'inoltrare i loro dispacci ad ogni corsa. Come vi dovranno figurare solamente pel cinquanta per cento delle tariffe in corso, i trasporti dei militari, della forza pubblica e degli arrestati.

Art. 16. Nello stabilimento di una linea telegrafica lungo la nuova strada, la Società non potrà passare ad entrata alcuna spesa per trasporti di materiali o d'impiegati, o di corrispondenze tra i diversi Uffici telegrafici; come dovrà commettere alle guardie della strada la debita sorveglianza. In corresponsività la Società si varrà del telegrafo senza spesa per gli avvisi riguardanti il servizio della strada.

Art. 17. Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze li diciannove Novembre milleottocentocinquantanove.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

• *Ministro dell' Interno*

B. RICASOLI.

*Il Ministro delle Finanze, del Commercio
e dei Lavori pubblici*

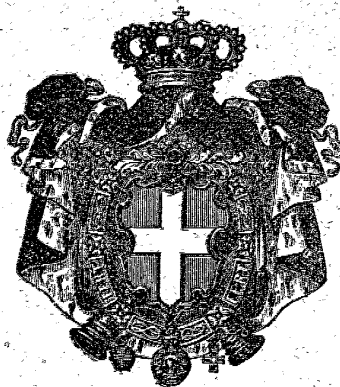
R. BUSACCA



Visto per l'apposizione del Sigillo:

Il Ministro di Giustizia e Grazia

E. POGGI.



REGNANDO

S. M. VITTORIO EMANUELE

IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA

Visto il Decreto del 13 Aprile 1854 col quale concedevasi alla Società per la Strada ferrata centrale toscana di proseguire la sua linea fino ai pressi di Bettolle, e sotto certe condizioni e riserve affrancavasi la garanzia di una rendita minima di Lire toscane trecentomila, pari a L. it. 252,000 già prestata col Motuproprio del 17 Maggio 1848 mediante una sovvenzione fissa di Lire toscane centosettantamila pari a L. It. 142,800 all'anno da durare a tutto Maggio 1950;

Viste le Risoluzioni del 10 Marzo 1857 e 12 Febbraio 1858, con le quali si autorizzava l'oppignorazione di tante rate della precitata sovvenzione di Lire toscane centosettantamila, pari a L. it. 142,800 quante ne bisognassero per procurare alla Società con la prima un capitale di Lire toscane un milione cinquecentocinquantamila, pari a L. it. 1,302,000 e con la seconda un capitale di Lire toscane un milione settecentomila pari a L. it. 1,428,000 previo il ritiro di fronte ai sovventori delle condizioni e riserve espresse nel citato Decreto del 13 Aprile 1854, quali però si mantenevano ferme e senza innovazione dirimpetto alla Società;

Visti i Contratti d'oppignorazione stipulati in esecuzione delle prelodate Risoluzioni, e dove in coerenza delle medesime vengono richiamate le obbligazioni della Società di compire la linea di proseguimento e di tenerla, dopo compita, in costante e piena attività di servizio;

Viste le domande che per spingere la linea sino a Chiusi sono state ripetutamente inoltrate in nome della Società, e di che per ultimo nell'Adunanza Generale dei suoi Azionisti del 16 Gennaio 1860,

Decreta:

Art. 1. La Società per la Strada ferrata centrale toscana rimane autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse, ed a sue spese, rischio, e pericolo una Strada di ferro, che dai pressi fra Bettolle e Torrita si diriga fino a Chiusi.

Art. 2. La linea si muoverà dalla Stazione fra Bettolle e Torrita con dirigersi a Chiusi per le Tenute dell'Abbadia e dell'Acquaviva. Una Stazione di seconda Classe sarà aperta in ciascuna di queste tre località.

Art. 3. Dentro due mesi da oggi la Società dovrà esibire all'approvazione della Direzione generale dei lavori d'Acque e Strade, col progetto sull'andamento generale della linea, gli studj particolareggiati della prima Sezione. E dentro quindici giorni dall'approvazione dei detti studj darà principio ai lavori, per quindi attivare al servizio dei passeggeri e delle merci la linea fino all'Abbadia dentro un anno, e fino a Chiusi dentro due anni dal principio dei lavori.

Art. 4. La intiera Strada da Empoli a Chiusi per Siena sarà considerata una sola e medesima linea tanto agli effetti dei privilegi da esercitarvi dalla Società, quanto agli effetti delle obbligazioni dalla medesima assunte di compirla e tenerla costantemente e regolarmente attivata dopo compita; con doversi all'esatta osservanza di queste obbligazioni averne per vincolati ed affetti tutti i prodotti.

Art. 5. Rispettata l'oppignorazione nelle rate e nei termini già consentiti a favore dei sovventori delle Lire toscane tre milioni dugentocinquantamila, pari a L. it. 2,730,000 il R. Governo pagherà liberamente alla Società o suoi cessionarj, in luogo, vece e saldo delle rate che le rimangono tuttora libere sulla sovvenzione di Lire toscane 170,000 pari a L. it. 142,800 di che nel Decreto del 13 Aprile 1854, Lire toscane 70,000 pari a L. it. 58,800 all'anno per anni 25, da cominciare a decorrere la prima rata semestrale dal 1. Luglio 1861.

Art. 6. Nel rimanente si applicheranno a questa linea le disposizioni del citato Decreto del 13 Aprile 1854 e Capitoli annessi; con più il Decreto dell' 8 Aprile 1857 relativo alle espropriazioni e alle conseguenti indennità.

Art. 7. Il presente Decreto sarà affisso, ed inserito nel *Monitore* e nel *Bullettino ufficiale*; e in copia autentica sarà depositato nella Cancelleria del Tribunale di prima Istanza di Siena.

Art. 8. Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici, e quello di Giustizia e Grazia provvederanno alla esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze li trenta Gennaio milleottocentosessanta.

*Il Presidente del Consiglio dei Ministri
e Ministro dell' Interno*
B. R I C A S O L I.

*Il Ministro delle Finanze, del Commercio
e dei Lavori pubblici*
R. B U S A C C A.

Il Ministro di Giustizia e Grazia
E. P O G G I.

Visti i Contratti d'oppignorazione stipulati in esecuzione delle prelodate Risoluzioni, e dove in coerenza delle medesime vengono richiamate le obbligazioni della Società di compire la linea di proseguimento e di tenerla, dopo compita, in costante e piena attività di servizio;

Viste le domande che per spingere la linea sino a Chiusi sono state ripetutamente inoltrate in nome della Società, e di che per ultimo nell'Adunanza Generale dei suoi Azionisti del 16 Gennaio 1860,

Decreta:

Art. 1. La Società per la Strada ferrata centrale toscana rimane autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse, ed a sue spese, rischio, e pericolo una Strada di ferro, che dai pressi fra Bettolle e Torrita si diriga fino a Chiusi.

Art. 2. La linea si muoverà dalla Stazione fra Bettolle e Torrita con dirigersi a Chiusi per le Tenute dell'Abbadia e dell'Acquaviva. Una Stazione di seconda Classe sarà aperta in ciascuna di queste tre località.

Art. 3. Dentro due mesi da oggi la Società dovrà esibire all'approvazione della Direzione generale dei lavori d'Acque e Strade, col progetto sull'andamento generale della linea, gli studj particolareggiati della prima Sezione. E dentro quindici giorni dall'approvazione dei detti studj darà principio ai lavori, per quindi attivare al servizio dei passeggeri e delle merci la linea fino all'Abbadia dentro un anno, e fino a Chiusi dentro due anni dal principio dei lavori.

Art. 4. La intiera Strada da Empoli a Chiusi per Siena sarà considerata una sola e medesima linea tanto agli effetti dei privilegj da esercitarvi dalla Società, quanto agli effetti delle obbligazioni dalla medesima assunte di compirla e tenerla costantemente e regolarmente attivata dopo compita; con doversi all'esatta osservanza di queste obbligazioni averne per vincolati ed affetti tutti i prodotti.

Art. 5. Rispettata l'oppignorazione nelle rate e nei termini già consentiti a favore dei sovventori delle Lire toscane tre milioni dugentocinquantamila, pari a L. it. 2,730,000 il R. Governo pagherà liberamente alla Società o suoi cessionarj, in luogo, vece e saldo delle rate che le rimangono tuttora libere sulla sovvenzione di Lire toscane 170,000 pari a L. it. 142,800 di che nel Decreto del 13 Aprile 1854, Lire toscane 70,000 pari a L. it. 58,800 all'anno per anni 25, da cominciare a decorrere la prima rata semestrale dal 1. Luglio 1861.

Art. 6. Nel rimanente si applicheranno a questa linea le disposizioni del citato Decreto del 13 Aprile 1854 e Capitoli annessi ; con più il Decreto dell' 8 Aprile 1857 relativo alle espropriazioni e alle conseguenti indennità.

Art. 7. Il presente Decreto sarà affisso, ed inserito nel *Monitore* e nel *Bullettino ufficiale*; e in copia autentica sarà depositato nella Cancelleria del Tribunale di prima Istanza di Siena.

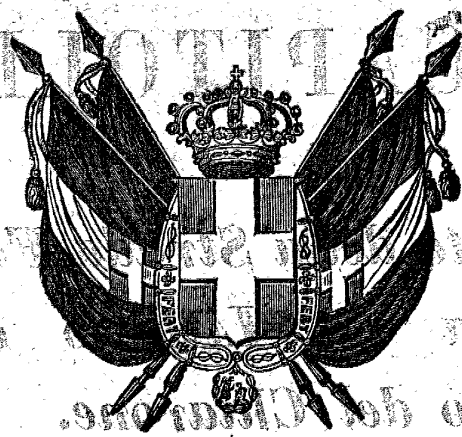
Art. 8. Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici, e quello di Giustizia e Grazia provvederanno alla esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze li trenta Gennaio milleottocentosessanta.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
e Ministro dell' Interno
B. R I C A S O L I.

Il Ministro delle Finanze, del Commercio
e dei Lavori pubblici
R. BUSACCA.

Il Ministro di Giustizia e Grazia
E. POGGI.



NOTIFICAZIONE

OMNIA OTIOTIT

**L' Illustrissimo Sig. Cav. Commen-
datore Professore GAETANO GIORGINI, Se-
natore del Regno, Consigliere di Stato
in servizio straordinario, e Direttore
generale dei Lavori di Acque e Strade,
in adempimento degli ordini contenuti
nella Officiale della Direzione delle Fi-
nanze, del Commercio, e dei Lavori
pubblici de' 25 Gennaio prossimo passato,
rende noti al pubblico i seguenti**

CAPITOLI

per la Società della Strada Ferrata Maremmana da Livorno al Confine Pontificio del Chiarone.

IMMAGINE

TITOLO PRIMO

Andamento e Costruzione.

Art. 1. La Concessione della Strada Ferrata Maremmana ai termini e per tutti gli effetti che nel Decreto del R. Governo della Toscana del dì 8 Marzo 1860 comprende la Linea da Livorno al Confine del Chiarone ed il braccio dal Fitto di Cecina alle Moje Volterrane; ed eventualmente, a seconda del disposto degli Articoli 2 e 10 del Decreto stesso i bracci fra le Moje Volterrane e le Strade Ferrate Livornesi o la Strada Ferrata centrale Toscana e quelli fra la linea principale e le Città di Pisa e di Piombino.

Art. 2. La predetta Strada Ferrata sarà ad un solo binario e la linea principale da Livorno al Chiarone avrà una lunghezza di 205 Chilometri circa, o quel più o meno che risulterà dagli Studi particolarizzati. Partendosi da un punto delle Strade Ferrate Livornesi vicino quanto più sia possibile alla Stazione di quelle Strade

in Livorno, che dovrà servire anche per la nuova Strada della Maremma e seguendo la Valle della Tora per Luciana, e la Pieve Vecchia giungerà al Fitto di Cecina, per proseguire per San Vincenzo, Follonica e Grosseto. Costeggiando lo stagno di Orbetello, fra le colline e lo stagno medesimo, per accostarsi quanto più sia possibile alla lingua di terra, che conduce a quella Città, terminerà alla antica Frontiera Pontificia, vicino al Chiarone.

Dal Fitto di Cecina si staccherà inoltre un braccio di Strada come la precedente, che per la Vallata della Cecina giungerà alle Saline delle Moje percorrendo una lunghezza di circa 28 Chilometri.

Art. 3. Nel termine di tre mesi a contare dal giorno della approvazione dei presenti Capitoli dovranno esser presentati al R. Commissario delle Strade Ferrate gli Studj particolarizzati della Sezione dal Fitto di Cecina a S. Vincenzo e alle Moje, e sempre a contare dal giorno suddetto saranno presentati nel termine di otto mesi gli Studj particolarizzati delle Sezioni rimanenti.

Art. 4. Nel termine di un mese a contare dal giorno dell'approvazione degli studj già esibiti della Sezione da Livorno al Fitto di Cecina dovrà esser posto mano alla esecuzione dei lavori, e nel termine di ventotto mesi dal giorno istesso dovrà questa Sezione nonchè quella dal Fitto di Cecina alle Moje ed a S. Vincenzo essere ultimata e messa in attività.

L'intera linea da Livorno al Chiarone ed il braccio dal Fitto di Cecina alle Moje dovranno essere ultimate e messe in attività entro tre anni decorrendi dal giorno dell'approvazione degli Studj generali della linea e braccio surricordati e di quelli particolarizzati della Sezione da Livorno al Fitto di Cecina.

Art. 5. Le condizioni e modi nei quali la predetta Strada dovrà essere eseguita restano fissate come appresso:

A) Le curve non dovranno in alcun caso avere un raggio minore di 450 metri eccetto pel braccio da Cecina alle Saline dove potranno ammettersi curve di 350 metri di raggio in quei casi ove l'adoprarne raggi maggiori richiedesse lavori e dispendj troppo grandi.

B) Le pendenze sulla linea principale non potranno esser maggiori di uno sopra 125 ossia otto per mille, eccettuato il passaggio della sommità della collina fra Livorno e Cecina e di quello fra Follonica e Grosseto, dove saranno ammesse pendenze

4
di uno in cento ossia dieci per 1000, a cagione delle difficoltà che presenta il terreno. Se peraltro la pendenza predetta del 40 in mille dovesse protrarsi per più di Chilometri 4, dovrà essere interrotta da un tratto in piano o con pendenza non maggiore di 3 in 1000 per una lunghezza di circa Chil. Uno. Le pendenze poi sul braccio da Cecina alle Saline saranno quelle migliori che permetterà la giacitura del terreno, purchè non maggiori dell' 4 in 100, interrotte peraltro nel modo detto di sopra, quando dovessero oltrepassare i Chil. 4 od al più i Chilometri 5 di lunghezza.

Art. 6. La lunghezza ed altezza delle Gallerie saranno quelle di già seguite in Toscana per le Gallerie di Strade Ferrate ad un solo binario. Le Gallerie poi saranno rivestite di muramento ogni volta che la natura del terreno lo richieda ed in quella forma e grossezza che essa sarà per richiedere, e che verranno stabilite dalla Direzione Generale d'acque e strade. Tanto le Gallerie quanto i Viadotti, Ponti, chiaviche, terrapieni, sterri ec. verranno eseguiti per un solo binario salvo le eccezioni di che nel seguente articolo.

Art. 7. Dovranno essere costruiti sia nelle Stazioni, sia in altri punti 14350 metri di deviazione, secondo che sarà approvato dalla Direzione Generale d'acque e strade, e dovranno inoltre essere eseguiti sulla linea principale, per la lunghezza di 24 Chilometri, i lavori di terra e le opere d'arte per una Strada a doppio binario. Dei suddetti 24 Chilometri, 16 saranno al passaggio del terreno elevato fra Follonica e Grosseto compreso fra due fermate, e gli altri otto presso l'estremità della Linea al Chiarone, salvo il caso in cui senza aumento di spesa e senza accrescimento della lunghezza di 24 Chilometri, sia, di comune accordo, riconosciuta più conveniente una diversa distribuzione di questi tratti preparati per ricevere un doppio binario.

Art. 8. Il numero delle Stazioni, la loro importanza ed ubicazione, i ponti, viadotti e tutte le altre opere d'arte occorrenti, e in generale tutte le prescrizioni tecniche relative alla costruzione delle strade e loro attinenze, in quanto non siano state previste dai presenti Capitoli, verranno determinate a forma dei progetti particolarizzati che la Società è in obbligo di presentare, e delle modificazioni che vi fossero prescritte dalla Direzione Generale di acque e strade.

Art. 9. Sarà determinato il modo nel quale le Imprese della Strada Ferrata Maremmana da un lato e delle Strade Ferrate Livornesi e di quella d'Asciano a Grosseto dall'altro, concorreranno rispettivamente alla costruzione delle Stazioni comuni di Livorno, Montepescali e Grosseto, ed all'uso delle medesime. Sarà del pari determinato il modo nel quale potranno essere stabilite sopra una medesima spianata tanto in argine come in taglio le due linee da Livorno e da Asciano a Grosseto nel tratto compreso fra questa Città e Montepescali, bene inteso però che quanto allo esercizio le due Strade riescano affatto indipendenti una dall'altra.

Art. 10. Ovunque abbisogni cavar terra dai fondi adiacenti per la formazione dei terrapieni della Strada Ferrata e sue dipendenze, ovvero convenga deporre sui detti fondi le materie provenienti dai tagli dovrà ciò esser fatto con ogni regolarità, tanto per render minore il danno dell'agricoltura, quanto per non dar luogo a ristagni nocivi alla salubrità dell'aria.

A tale effetto la Società dovrà uniformarsi alle indicazioni che, a scanso di tali inconvenienti, potranno esserle date nell'atto pratico della esecuzione dei lavori dalla Direzione Generale di acque e strade; come pure dovrà osservare le prescrizioni della Direzione stessa, aventi per oggetto di rimuovere quei ristagni che non si fossero potuti evitare.

Art. 11. Ovunque la Strada Ferrata incontrerà Strade pubbliche in piano, dovranno essere effettuate le opere necessarie alla comodità del transito e saranno apposti e mantenuti i necessari cancelli che saranno aperti e chiusi secondo i bisogni dalle Guardie della Società.

Quando la Strada Ferrata sia più elevata delle Strade ordinarie da essa incontrate, onde occorra rialzarle, non si dovrà dare alle montate una inclinazione maggiore del 5 per cento tanto per le Strade comunitative e vicinali quanto per le Strade regie e provinciali, dovendo d'altronde esser mantenute le attuali larghezze del loro piano Stradale.

Art. 12. Nelle costruzioni potranno dalla Società essere occupati longitudinalmente quei tronchi di Strade ordinarie che coincidano col suo corso; ma dove il mantenimento di questi sia necessario, dovrà la Società trasportarli a destra o a sinistra dove meglio convenga al pubblico e privato servizio.

Art. 13. Nei luoghi ove le pubbliche Strade da traversare a livello fossero fra loro molto prossime e potessero quindi condursi allo stesso cancello senza sensibile allungamento di cammino, e senza danno degli utenti le Strade medesime, potranno queste essere allacciate. Dipenderà dalla Direzione Generale d'acque e strade l'approvare simili mutazioni nello stato delle Strade regie e provinciali come pure di derogare a quanto è disposto nell'ultima parte dell'Art. 11 rispetto alle strade medesime, quando le circostanze lo richiedano. Se poi si tratti di cambiamenti o modificazioni all'attuale stato delle Strade comunitative e vicinali, la relativa domanda dovrà esser presentata dalla Società alle rispettive Prefetture che si daranno premura di richiamare i Magistrati Comunitativi ad adunarsi ed a deliberare in proposito, senza il minimo indugio. Se le deliberazioni dei Magistrati Comunitativi accoglieranno la domanda saranno sottoposte all'approvazione dei Consigli di Prefettura; se invece la rigetteranno, la Società potrà ricorrere al Consiglio di Stato.

Art. 14. Quando colle costruzioni della Strada Ferrata si possa recare qualunque siasi impedimento o imbarazzo al comodo e sicuro transitò per le Strade ordinarie alle quali essa si avvicina o che traverserà, dovranno esser presi a cura e spese della Società costruttrice i necessarj provvedimenti, sia collo stabilimento di passi provvisorj, sia colla formazione di ripari o con altri compensi, da approvarsi preventivamente per le Strade regie e provinciali dalla Direzione Generale d'acque e strade.

Art. 15. La costruzione, collocazione ed altezza dei ponti come delle altre opere da situarsi negli alvei navigabili dovranno, per quanto sarà possibile, essere tali che non sianò per recar danno o impedimento alla navigazione, su di che la Società dovrà dipendere dalle indicazioni che la suddetta Direzione Generale stimerà opportuno prescrivere.

La Società dovrà ristabilire ed assicurare a tutte sue spese tutti gli scoli d'acqua che colle sue nuove costruzioni fossero tagliati, trattenuti o modificati, dovendo essa rimanere interamente responsabile di tutti i danni che potessero derivare dall'inosservanza del presente articolo. Gli acquedotti che per quest'oggetto dovessero stabilirsi sotto le Strade regie, provinciali e comunitative saranno costruiti di opera muraria ovvero di ferro.

7
Art. 16. Tutti i ponti, cavalcavia, acquedotti, chiaviche ed altre opere d'arte dovranno formarsi di muramento a calce impiegando quei materiali che nelle diverse località sono comunemente in uso per i pubblici lavori della medesima specie, eccettuate le Opere per le quali sia stato o sia prescritto o permesso diversamente dalla Direzione Generale d'acque e strade. In tutti i casi la Società sarà tenuta a fare eseguire tanto i lavori inerenti alla Strada quanto le opere accessorie di ogni genere, senza lusso ma a perfetta regola d'arte e colla maggiore possibile stabilità.

Art. 17. La Strada Ferrata dovrà essere separata per tutto il suo corso dai fondi adiacenti per mezzo di muri o steconati, o siepi, o fosse arginate, secondo le circostanze e i bisogni delle diverse località e di tali dimensioni che a giudizio della soprarammentata Direzione stiano atte ad impedire agli uomini ed agli animali il facile accesso sulla Strada stessa.

Ovunque per le condizioni speciali di cultura della Provincia Maremmana sia da temersi che il Bestiame girovago (brado) possa insinuarsi sulle scarpe degli argini e sul piano stradale, dovrà oltre alla siepe viva o fossa arginata esser collocata anche una barriera rozza di legname o *steconata*.

Nei passaggi a livello corrispondenti a questi tratti di linea, i cancelli dovranno esser fatti in modo da impedire efficacemente al bestiame di entrare sulla linea.

Art. 18. Presso le traversate a livello colle Strade ordinarie, ove possa essere stabilito che rimangano delle Guardie in permanenza durante le ore di servizio, saranno stabiliti e costruiti dei Casotti o delle Case capaci di ricoverare e di alloggiare convenientemente le Guardie medesime.

Art. 19. La costruzione della Strada come l'esecuzione dei lavori specialmente indicati nei paragrafi precedenti saranno effettuate a cura e a tutte spese dalla Società, la quale sarà tenuta di provvedere non tanto alla formazione e mantenimento del piano stradale e di tutte le Opere accessorie per tutte le Strade di cui ha la concessione quanto all'acquisto e mantenimento di tutte le locomotive, carrozze, carri, macchine e arnesi di ogni specie che siano o che divengano in seguito necessarie per l'uso delle Strade stesse e per il trasporto dei viaggiatori, delle merci e di altri oggetti di ogni natura.

8
Sarà pure a cura della Società fatto l'acquisto del suolo da occuparsi colla Strada Ferrata e con tutte le sue opere accessorie e saranno liquidate le indennità di ogni genere si siano, niuna esclusa nè eccettuata, che possano essere di ragione dovute per danni e pregiudizj, così temporanei come permanenti, che dipendentemente dalla costruzione della Strada siano per risentire direttamente i fondi adjacenti o prossimi alla medesima, non esclusi quelli che fronteggiano i corsi d'acqua dall'una e dall'altra riva, quando i lavori da farsi o già fatti attraverso i fiumi o torrenti possano di fatti temporaneamente o permanentemente pregiudicarli.

TITOLO SECONDO

Esercizio e Mantenimento.

Art. 20. Quando sarà compiuta la costruzione di un qualche tronco di Strada Ferrata e delle opere accessorie che abbisognano per farne uso, dovrà esserne fatta una accurata verificaione; e dopo che la Direzione Generale d'acque e strade si sarà assicurata che la compiuta sezione di Strada presenti la necessaria sicurezza rilascerà in iscritto la licenza per la sua attivazione al pubblico transito.

Art. 21. Allorquando sarà compiuta la costruzione di un qualche tronco della Strada Ferrata e delle opere accessorie che abbisognano per farne uso, dovrà esserne fatta una accurata verificaione non meno che un regolare inventario, corredato delle firme dei rappresentanti la Società e del loro Ingegnere.

Art. 22. La Strada Ferrata concessa alla Società con tutti i suoi annessi dovrà essere continuamente in buono stato in modo che il transito sia sempre facile e sicuro.

Le spese di mantenimento e quelle cui potessero dar luogo i restauri ordinarij e straordinarij di ogni genere saranno interamente a carico della Società.

Se la Strada o alcuna parte di essa non fosse tenuta in buono stato, la Società verrà intimata in via amministrativa ad eseguire i necessarj lavori entro un termine determinato.

E quando dentro questo termine la Società non si uniformasse a questa intimazione, potrà il R. Governo ordinare che i restauri e ripari occorrenti siano eseguiti a cura della Direzione Generale d'acque e strade, e a carico della Società medesima.

Art. 23. Le locomotive e i veicoli di ogni specie dovranno essere di ottima costruzione, ed in numero sufficiente per eseguire su tutte le linee un celere ed esatto servizio. Prima di porre in uso locomotive nuove, o che abbiano ricevute sostanziali restauri la Società dovrà uniformarsi alle leggi e regolamenti generali vigenti, o che potessero venire emanati in seguito intorno all'uso delle macchine a vapore. Le Macchine Locomotive, i Tenders, le Carrozze, Carri e Veicoli d'ogni specie componenti il materiale mobile saranno costantemente tenuti in buono stato a spese della Società.

Art. 24. Le spese occorrenti per la esecuzione dei Regolamenti che la Società ha facoltà di proporre al Governo in ordine all'Art. 17 dei presenti Capitoli, in quanto concerne il servizio spettante alla Società, saranno a carico della Società medesima.

Art. 25. La immediata vigilanza per parte del R. Governo sulle Strade Ferrate costruite esercitate, ed amministrare dalla Società sarà affidata al Commissario Regio del quale è parola nell'Art. 12 del Decreto dell'8 Marzo 1860. Il Commissario Regio corrisponderà coi rispettivi Dicasteri per le varie parti del servizio ad esso affidato, e più specialmente colla Direzione Generale dei lavori di acque e strade, per ciò che concerne la parte tecnica sia delle costruzioni sia dell'esercizio.

Esso sarà organo delle comunicazioni fra i Regi Dicasteri e la Società la quale corrisponderà con lui per tutte le sue relazioni col R. Governo.

Art. 26. Il suddetto Regio Commissario dovrà curare la esatta osservanza dei presenti Capitoli tanto in ordine alle linee ultimate, quanto per quelle che occorresse costruire o ultimare.

Esso dovrà invigilare alla perfetta manutenzione della linea in tutte le sue parti ed avrà diritto di esigere tutti i provvedimenti necessarj alla migliore riuscita delle costruzioni, e tutte le

riparazioni atte ad assicurare il comodo e sicuro transito sulla Strada Ferrata, e la buona conservazione delle opere accessorie.

Art. 27. Il Commissario Regio dovrà essere assistito da quel numero di ajuti e dipendenti, che tempo per tempo potranno abbisognarli per il più esatto disimpegno delle affidategli ingerenze.

TITOLO TERZO

Tariffe e Condizioni per il Trasporto dei Viaggiatori e delle Mercanzie.

Art. 28. Per tutta la durata della Concessione i trasporti dei Viaggiatori, Merci e oggetti di qualunque natura sulla Strada Ferrata concessa alla Società non potranno essere fatti che dalla medesima.

Art. 29. Il prodotto dei trasporti si riguarderà come principalmente affetto ed obbligato all'onere del mantenimento delle linee e delle opere accessorie, sia per la sostanza delle costruzioni, sia per le degradazioni dipendenti dall'uso giornaliero.

Art. 30. La Società non potrà percipere per i trasporti sulle proprie linee al di là dei prezzi stabiliti nel seguente Prospetto:

VIAGGIATORI

Nelle Carrozze di Prima Classe L.it. 0. 40.	} per persona e per Kilometro percorso.
« di Seconda Classe « 0. 08.	
« di Terza Classe « 0. 06.	

I Bambini di meno di 3 anni non pagano, purchè siano tenuti sulle ginocchia delle persone che li accompagnano.

Dai 3 ai 7 anni essi pagano la metà, ed hanno diritto ad un posto separato. Per altro nel medesimo compartimento due bambini non potranno occupare altro che il posto di un viaggiatore.

Al di sopra dei 7 anni i bambini pagano il posto intero.

BESTIAMI

Cavalli, Muli, Bestie da tiro, Bovi, Vac-			
che, Tori e Vitelli	L.It.	0. 18.	} per capo e per Kilometro per- corso.
Vitelli di latte e Porci	»	0. 3 ¹ / ₂	
Montoni, Pecore Capre e Agnelli	»	0. 02.	
Cani	»	0. 04.	

VETTURE

Carrozze e Frugoni Carichi di bagaglio	L.It.	0. 50.
Carrozze e Frugoni senza bagaglio	»	0. 35.

MERCANZIE

Per Tonnellata di 1000 Kilogrammi per Kilometro percorso.

Merci trasportate coi Treni dei viaggiatori o con velocità eguale a quella di questi Treni	L.It.	0. 40.
--	-------	--------

MERCI

Trasportate a piccola velocità.

CLASSE PRIMA.

Balsamo, cannella, crino, essenze, effetti d' uso, fiori, gal- loni, generi di moda, pellicerie, luci da specchi, mercurio, mi- gnatte, merci non dichiarate, oggetti di belle arti, paglia da cap- pelli greggia e lavorata, seterie, strumenti meccanici e mu- sicali.	L.It.	0. 28.
--	-------	--------

CLASSE SECONDA

Agrumi, avorio, chincaglierie, conserve, confetturerie, cor- nici, cristallami, effetti teatrali, lanerie, manifatture, medicinali, paste da cuocere, pesce, piante vive, pelli verniciate, senighelle e siroppi	L.It.	0. 22.
---	-------	--------

CLASSE TERZA

Acidi, amido, bitumi, borace, generi coloniali, legname da mobilia, lavagne, marmi, macchine, miele, sapone, seto, canapa, stracci, tabacco, sale, potassa, terre cotte, vellonea, grani, farine, ed altri cereali L.It. 0. 48.

CLASSE QUARTA.

Metalli greggi, materiali da strade e da fabbriche, carbone vegetabile e fossile, legna da ardere, pozzolana, rena, sansa, terra d'ombra di Siena, di Antibo, ferraccio, tarso e vetri rotti. L.It. 0. 16.

SPESE TERMINALI

Per ogni tonnellata L. It. 2. 50.

Ogni peso sotto 400 Kilogrammi pagherà per 400 Kilogrammi; ogni peso fra 400 Kilogrammi e 200 Kilogrammi pagherà per 200 Kilogrammi; e così di seguito.

PACCHI

Per qualunque distanza.

Fino a $\frac{1}{2}$ Kilogrammo . . . L.It. 0. 50.

Da $\frac{1}{2}$ a 5 Kilogrammi 0. 70.

Da 5 a 6 idem 0. 90.

Da 6 a 16 idem 1. 50.

Da 16 a 50 idem 2. 20.

LETTERE

Centesimi 25 ognuna.

GRUPPI

Fino a L.It. 400, centesimi 50; da L.It. 401 a 500, centesimi 75; da L.It. 501 a 1000, L.It. 1, 00. Al di là di L.It. 1000 pagheranno a ragione di L.It. 0, 40 per ogni L.It. 400.

Ogni spedizione o documento che verrà rilasciato dalla Società, per spedizione di oggetti paganti o gratuiti, sarà soggetto ad una tassa di centesimi 15.

Art. 31. I viaggiatori potranno avere con loro un bagaglio del peso di Kilogrammi 15, senza andar soggetti ad alcun aumento di spesa. Questo vantaggio però non sarà applicabile ai bambini trasportati gratuitamente; e sarà ridotto a 10 Kilogrammi per quelli che pagano la metà del posto.

Art. 32. Le derrate, mercanzie ed altri oggetti non specificati nella precedente tariffa saranno considerati, quanto ai prezzi di trasporto, come attenenti alle Classi colle quali avessero maggior analogia.

Art. 33. La percezione avrà luogo per Kilometro percorso senza riguardo alle frazioni di Kilometro, le quali dovranno sempre considerarsi per Kilometri interi.

Ogni peso minore di Kilogrammi 400 potrà esser valutato per 400 Kilogrammi. Al di là di 400 Kilogrammi ogni frazione potrà essere valutata per 400.

Art. 34. Le nuove tariffe che la Società avesse occasione di stabilire, quando portassero prezzi superiori a quelli in corso, dovranno essere sottoposte all'esame del Commissario Regio amministrativo per constatare che non sono stati ecceduti i prezzi massimi stabiliti nei presenti capitoli; ed essere rese pubbliche per la stampa 15 giorni almeno prima di quello in cui dovranno entrare in vigore. La loro pubblicazione dovrà essere annunciata nel giornale ufficiale di Firenze. Le tariffe dovranno stare costantemente affisse in tutte le Stazioni, in luogo ben visibile al Pubblico. Tanto la eccedenza sui prezzi stabiliti nell'Art. 30, quanto ogni altra maggior percezione di fronte alle Tariffe in vigore, sarà punita nel modo prescritto nei proventuarj di pedaggi, di ponti, di barche ec.

Art. 35. La Tariffa dei presenti capitoli, che stabilisce la misura dei prezzi di trasporto, sarà sottoposta alla revisione del R. Governo di 5 in 5 anni, a datare dal giorno dell'attivazione della intera linea. Quando poi il medio utile netto per un quinquennio

continuo abbia ecceduto il 10 per cento del Capitale sociale, il R. Governo avrà il diritto di ridurre in proporzione di questa eccedenza i prezzi indicati nel suddetto art. 30.

TITOLO QUARTO

Condizioni relative ai diversi servizi pubblici

Art. 36. La Società dovrà permettere colle regole e cautele già in uso l'impianto dei pali e il distendimento dei fili per le Linee telegrafiche, che il R. Governo avesse già stabilite, o intendesse di stabilire lungo la Strada Ferrata, di cui la Società è concessionaria. Essa dovrà inoltre somministrare e mantenere a spese dell'impresa, i locali che dalla Direzione superiore dei Telegrafi saranno giudicati idonei al servizio telegrafico in quelle Stazioni dove il Regio Governo reputerà opportuno di stabilirli; sorvegliare le linee telegrafiche colle sue Guardie ambulanti e stazionarie e generalmente con tutti i suoi inservienti, provvedendo in casi di guasti coi modi e colle forme già concertati colla suddetta Direzione superiore; trasportare sulla propria Strada i materiali ed oggetti destinati alla costruzione ed alle riparazioni dei telegrafi elettrici, il mobiliare dei diversi Uffizj e degli Impiegati e la corrispondenza ufficiale dei diversi Uffizj telegrafici dello Stato, tanto fra loro che colla Direzione superiore, e accordare finalmente passo gratuito a tutti gli Impiegati e Guardie dei Telegrafi dello Stato colle regole e discipline già concertate con la Direzione superiore sopra rammentata, il tutto nei modi e nei termini stabiliti nel Contratto fra la Società delle SS. FF. Livornesi e la Direzione Generale dei Telegrafi del dì 11 aprile 1853 che si allega, qual documento segnato di lettera A.

In corresponsività di questi obblighi da sodisfarsi tutti gratuitamente la Società godrà dell'uso egualmente gratuito del Telegrafo elettrico in tutti gli Uffizj dello Stato; bene inteso però che l'uso ne sia regolato ne' termini e modi determinati dal sopracitato Contratto.

Art. 37. Dovrà la Società eseguire gratuitamente per ciascuno de' Treni ordinarj di viaggiatori il trasporto di un Vagone Posta destinato alla spedizione delle corrispondenze postali, che dovrà essere costruito e mantenuto a cura della Società stessa, ed a spese della R. Amministrazione Postale.

Per il trasporto degli oggetti non contemplati dal Contratto fra la Società Leopolda e l'Amministrazione Postale del dì 7 settembre 1855, che si allega qual documento segnato di Lettera B, l'Amministrazione Postale godrà di un ribasso del 20 per cento sul prezzo di tariffa, purchè peraltro il trasporto di detti oggetti venga eseguito sul Vagone Posta.

L'applicazione della Tariffa, salvo il ribasso di cui sopra è parola, verrà fatta colle norme medesime che saranno in vigore per tutti gli altri speditori.

La Società sarà tenuta ad informare l'Amministrazione Postale di ogni cambiamento nelle ore di partenza de' Treni ordinarj un giorno prima della pubblicazione degli Orarj.

Art. 38. La Società sarà tenuta a trasportare i detenuti o condannati, cogli Agenti della forza pubblica che li accompagnano, coi Treni che saranno concertati coll'Amministrazione competente, e dovrà avere nelle sue Carrozze dei Compartimenti appositi che presentino la necessaria sicurezza.

Le condizioni di tali trasporti saranno quelle attualmente in vigore sulle SS. FF. Livornesi, ad eccezione dei prezzi i quali saranno determinati nella quarta parte delle Tariffe vigenti.

Art. 39. I Militari o Marinari che viaggiano in corpo, come pure i militari che viaggiano isolati per ragione di servizio, mandati in permesso o in congedo limitato, o che rientrano alle Case loro dopo ottenuto il loro congedo e muniti di fogli regolari, godranno l'abbuono del 75 per cento sul prezzo delle Tariffe in vigore, tanto per le loro persone che per i loro cavalli e bagagli.

Se il R. Governo avesse bisogno di dirigere delle truppe, e un materiale militare o navale in alcuni dei punti toccati dalla Strada Ferrata Maremmana, questa dovrà mettere immediatamente a disposizione del Governo stesso tutti i suoi mezzi di trasporto al prezzo di tariffa in vigore, col ribasso del 20 per cento.

TITOLO QUINTO

Obblighi del R. Governo e della Società in ordine al Capitale della Impresa ed altre disposizioni Amministrative.

Art. 40. Il Capitale occorrente alla costruzione ed all'attivazione della Strada Ferrata di che è parola nel Decreto dell' 8 Marzo 1860, sarà raccolto mediante l'emissione ed alienazione di obbligazioni, e di corrispondenti Azioni di godimento autorizzata col Decreto istesso.

Il numero di queste obbligazioni, i prezzi e le condizioni della emissione ed alienazione delle medesime, il modo di eseguire i versamenti del prezzo di questi titoli saranno regolati a seconda delle disposizioni delle Risoluzioni Ministeriali emesse in ordine all'Art. 40 del detto Decreto.

Art. 41. All'effetto che le somme come sopra raccolte e versate nella Regia Depositeria possano a cura della Società venire erogate nelle spese necessarie alla costruzione, ed all'attivazione, della Strada Ferrata, entro i primi 10 giorni di ciaschedun mese verrà dall'Amministrazione della Società rimesso al R. Commissario delle Strade Ferrate, e da questi, dopo le opportune verificazioni, inviato al R. Commissario amministrativo, un conto approssimativo dei lavori eseguiti nel mese antecedente e delle spese di Amministrazione, espropriazioni ed altre da saldare nel mese successivo; e lo importare di questi lavori e delle altre spese tutte sarà dalla Regia Depositeria versato innanzi il 18 del mese istesso nella cassa della Società, per esserne tenuto conto negli Stati mensili successivi e nel Bilancio annuale.

Art. 42. Quando l'importare dei lavori di costruzione escluse le spese di Amministrazione, espropriazione ec. sia pervenuto ad una somma tale, che il Decimo della medesima raggiunga le Lire Italiane 500,000, sarà dal R. Governo ritenuto sui pagamenti mensili di che nel precedente articolo, il Decimo sull'importare dei lavori in garanzia della buona esecuzione dei medesimi. La restituzione di questi depositi sarà eseguita nei modi e tempi stabiliti dall'art. 8 del Decreto dell'8 Marzo 1860.

Art. 43. In conformità del R. Decreto del di 8 Marzo 1860 il R. Governo corrisponderà ai portatori delle surricordate obbligazioni l'interesse semestrale alla ragione del 5 per cento all'Anno pel Capitale nominale delle medesime sino alla scadenza del rimborso del Capitale, ed eseguirà il rimborso alla pari di questo Capitale in anni 99, decorrendi dalla data della loro emissione mediante estrazione a sorte da farsi annualmente.

Art. 44. Per il disposto dell'articolo precedente, il Governo non resterà esposto ad altro obbligo che a quello di pagare la sola differenza che si verifichi fra le somme necessarie ai pagamenti di che nell'articolo stesso e la rendita dell'Impresa netta dalla detrazione delle spese.

Per conoscere la cifra di questa rendita all'effetto di liquidare anno per anno il conto fra il Regio Governo e la Società, dovranno ogni anno dagli incassi lordi della Impresa detrarsi.

- a) Le spese generali e di Amministrazione.
- b) Le spese di esercizio della Strada, mantenimento della medesima e suoi accessorj.
- c) Una ritenzione di 4 1/2 per cento per costituire un fondo di riserva, destinato a far fronte alle spese eventuali ed impreviste.
- d) Una somma corrispondente all'annuo disborso del R. Governo per il pagamento degli interessi sull'Obbligazioni e per rimborso alla pari del Capitale di quelle estratte.
- e) La somma occorrente a rimborsare gradatamente il R. Governo delle differenze in meno che si fossero negli anni antecedenti verificate fra la rendita depurata a forma dei §§ a, b, c, e le somme pagate per i titoli di che nel § d, del presente articolo.

Ogni rimanente degli utili così depurati sarà diviso per metà fra il R. Governo e la Società. Della metà degli utili spettante alla Società, il Consiglio di Sorveglianza eseguirà la erogazione ed il re-

parto fra i portatori delle cartelle di godimento nei modi e termini stabiliti nello Statuto Sociale.

La differenza in meno che si verificasse fra la rendita depurata come è detto di sopra, ed il coacervato degli interessi e del rimborso del Capitale delle Obligazioni, scadute nell'annata in esame, costituirà la somma di cui nella liquidazione dovrà increditarsi il R. Governo per effetto degli obblighi da esso assunti, e della quale si rimborserà con gli avanzi che si verificassero sulla rendita delle annate successive.

Quelle differenze in più che da questa liquidazione risulteranno a beneficio della Società sui versamenti che essa avrà fatti nella R. Depositeria durante l'annata, in ordine all'art. 15 del Decreto dell'8 Marzo 1860 saranno immediatamente saldate a contanti per parte del R. Governo.

Art. 45. All'effetto che le spese siano tenute nei giusti limiti, nè venga la rendita netta per detrazione di esse diminuita oltre la debita misura, due mesi almeno prima del termine dell'annata amministrativa Sociale, la Società dovrà presentare al R. Commissario delle Strade Ferrate uno Stato preventivo di esse spese per l'annata successiva, e questi dovrà poi inviargli, corredato delle proprie osservazioni e parere al R. Commissario amministrativo; nè oltre la cifra risultante da cotesto Stato, quale sarà stato definitivamente approvato dall'Ufficio del R. Procuratore Generale alla Corte de' Conti potranno valutarsi, a meno di successive autorizzazioni, le spese nello stabilire la differenza fra la rendita netta della Strada, e le somme dovute dal R. Governo.

Art. 46. Due mesi avanti le scadenze dei pagamenti semestrali degli interessi sulle Obligazioni, e di quelle del rimborso annuale del Capitale relativo, l'Amministrazione Sociale dovrà compilare un'esatto Stato preventivo di Cassa e rimetterlo al R. Governo per il canale del R. Procuratore Generale alla Corte de' Conti.

Il R. Governo eseguirà alle pattuite scadenze il pagamento delle somme dovute ai portatori delle obbligazioni.

Ogni anno, prima della compilazione del Bilancio consuntivo dell'Amministrazione Sociale, sarà liquidato il conto fra la Società ed il Governo.

Art. 47. Quando per qualunque siasi avvenimento, anche di forza maggiore, l'esercizio delle Strade o di alcuna di esse ri-

49

manga interrotto, la Società dovrà dentro il più breve termine possibile provvedere ai convenienti ripari.

Art. 48. L'Amministrazione della Società sarà presieduta da un Consiglio Dirigente, e da un Consiglio di Sorveglianza nei modi determinati dagli Statuti Sociali, ed il R. Governo esercita il diritto d'invigilare nel più lato modo l'Amministrazione economica dell'Impresa, e di richiedere tutti gli schiarimenti e comunicazioni che crederà opportuni per mezzo del R. Commissario, secondo le disposizioni del R. Decreto dell'8 Marzo 1860, dei presenti Capitoli e degli Statuti Sociali.

Art. 49. È riservato al R. Governo il diritto di ordinare un cambiamento di tariffa, quando la esperienza dimostri che con quella in vigore non si può raggiungere una rendita che valga a cuoprire oltre le spese le somme garantite.

Art. 50. Al termine della Concessione il R. Governo entrerà nel pieno possesso della Strada e delle Opere tutte accessorie alla medesima senza sborso di sorta alcuna, salvo quanto è disposto nel seguente articolo.

Art. 51. Sarà allora obbligo della Società di consegnare in buono stato di mantenimento al R. Governo senza alcuno sborso per parte del medesimo, la Strada, le opere che la compongono, i magazzini, le Stazioni, i luoghi di carico e scarico, le Fabbriche tutte ai luoghi di partenza, di fermata e di arrivo, le Case e Casotti delle Guardie e degli Impiegati, gli Stabili destinati alla percezione dei proventi della Società, le macchine fisse e mobili, e tutti gli Edifizj, carri, vetture, materiali, attrezzi ec. comunque non specificati in questo articolo, che la Società si è obbligata a costruire la forma dei presenti Capitoli.

Art. 52. Negli ultimi 5 anni che precederanno il termine della Concessione il R. Governo avrà il diritto di fare una prelevazione sulla parte dei prodotti della Strada dovuta alle Azioni di godimento, affine di garantirsi del ristabilimento in buon grado della Strada stessa e sue Opere accessorie, quando la Società non corrispondesse pienamente ad una tale obbligazione.

Art. 53. Quanto agli approvvigionamenti di ogni genere che fossero di spettanza della Società, purchè opportunamente destinati al servizio dei trasporti, dovrà il R. Governo farne acquisto per il prezzo che risulterà dalle stime dei Periti, quando ciò fosse

richiesto dalla Società, e rispettivamente la Società dovrà cederli alle condizioni stesse qualora il R. Governo ne facesse la domanda.

Art. 54. In ogni altro caso di scioglimento della Società si applicherà il disposto dei precedenti articoli 50 e 51.

TITOLO SESTO

Disposizioni Generali e diverse.

Art. 55. Il R. Governo si riserva la facoltà di eseguire ed autorizzare la costruzione di nuove Strade o nuovi bracci di Strade tanto ordinarie che ferrate in prossimità, in comunicazione o in prolungamento delle linee concesse alla Società, salvo il disposto dell' art. 2 del Decreto dell' 8 Marzo 1860.

Art. 56. Quando in forza del precedente Articolo il R. Governo autorizzasse la costruzione di un qualche braccio di Strada Ferrata in prolungamento o in comunicazione colle linee concesse alla Società, spetterà al Governo stesso il determinare le regole e le tariffe, colle quali le Amministrazioni delle Strade Ferrate poste così in comunicazione avranno reciprocamente facoltà di valersi di quelle.

Art. 57. Il R. Governo si riserva egualmente di eseguire o autorizzare la costruzione di acquedotti, la formazione di canali, tanto per la navigazione, quanto per gli scoli attraverso i territorj ove sono situate le linee concesse alla Società, e in ogni luogo vicino o lontano alle medesime, secondo il comodo e i bisogni del servizio pubblico.

Art. 58. La Società non solo non potrà opporre ostacolo a queste costruzioni, ma non potrà domandare indennità che nel solo caso in cui resulti dipendentemente dalle costruzioni medesime imbarazzo o impedimento al transito sulle linee o alcuna spesa straordinaria a suo carico.

Art. 59. Qualora insorgessero contestazioni tra la Società e i Commissarj Regii dipendentemente dalla esecuzione di tutte le

condizioni contenute in questi Capitoli, o nei Regolamenti che saranno in seguito approvati, queste saranno decise dalle Autorità Amministrative che a forma delle Leggi e Regolamenti generali dello Stato saranno competenti a decidere le questioni relative ai Pubblici Lavori. Qualora nell'esecuzione dei lavori o nell'esercizio delle linee accadesse qualche infortunio o altro avvenimento per cui fosse derivato o potesse derivare qualsiasi inconveniente, la Società dovrà darne immediatamente avviso al R. Commissario.

Art. 61. Senza il consenso della Società non potrà essere costruita alcuna nuova Fabbrica, nè erette Capanne o fatti depositi di materie combustibili nello spazio su cui trovisi tracciata una linea da costruire, come pure dentro 6 metri a destra e a sinistra degli estremi limiti dello spazio medesimo, tanto per le linee da costruire quanto per quelle già costruite.

Art. 62. Dal momento stesso è pure vietato ai particolari di praticare delle escavazioni, sia nello spazio destinato alla Strada Ferrata e sue dipendenze, sia dentro 25 metri tanto a destra che a sinistra degli estremi limiti dello spazio medesimo, senza l'approvazione della Direzione Generale d'acque e strade, e il consenso della Società.

Art. 63. Ove la Società reputi conveniente al suo interesse di sopprimere qualcuna delle Stazioni secondarie approvate, di spostarle o di aggiungerne delle nuove non potrà ciò fare senza che ne riporti prima l'approvazione del R. Governo.

Art. 64. Gli Impiegati della Società che hanno rapporti frequenti ed immediati col Pubblico dovranno nell'esercizio delle loro funzioni portare un distintivo, secondo i concerti da prendersi fra la Società ed il Governo.

Art. 65. Saranno a carico della Società tutte le spese che occorreranno per le correzioni catastali da eseguirsi in seguito alle nuove divisioni dei fondi dipendenti dalla costruzione della Strada Ferrata e suoi accessori.

Art. 66. La Società potrà estrarre gratuitamente dagli Uffizj catastali le mappe che possono occorrere per il tracciamento della Strada Ferrata che essa dovrà costruire, limitatamente però alla zona ove debba essere eseguito questo tracciamento.

Art. 67. Tre mesi innanzi l'attivazione della prima Sezione, la Società dovrà presentare al R. Governo un progetto di Rego-

lamento in cui si propongano le disposizioni e prescrizioni che crederà più convenienti per provvedere alla sicurezza del transito, alla pulizia ed alla conservazione della linea ed opere accessorie. E dopo che questo Regolamento sarà stato approvato dal R. Governo, esso diverrà obbligatorio pel pubblico, per la Società e per le altre Amministrazioni di Strade Ferrate in comunicazione colla Strada Maremmana in quanto concerne le loro relazioni colla medesima.

Art. 68. Le disposizioni de' presenti Capitoli saranno applicabili anche alle linee di cui la Società divenisse in seguito concessionaria o di cui assumesse l'esercizio.

Art. 69. I presenti Capitoli saranno affissi e pubblicati nella raccolta dei RR. Decreti, Ordinanze Ministeriali, ed altri Atti ufficiali pubblicati nelle Province Toscane dopo il 25 Marzo 1860, e nel Giornale ufficiale. Copia autentica dei Capitoli stessi e degli Statuti Sociali, approvati che siano dal R. Governo, sarà depositata nel Tribunale di Prima Istanza di Firenze ove la Società ha il suo domicilio legale. Gli Statuti della Società saranno inoltre pubblicati nel Giornale ufficiale.

**Dalla Direzione Generale dei Lavori
d'Acque e Strade
li 18 Febbraio 1861.**

IL SEGRETARIO GENERALE

ANTONIO FERRUCCI.

RAPPORTO

DEI SINDACI E REVISORI GENERALI

NOMINATI

Nell' Adunanza Generale del 30 Aprile 1859

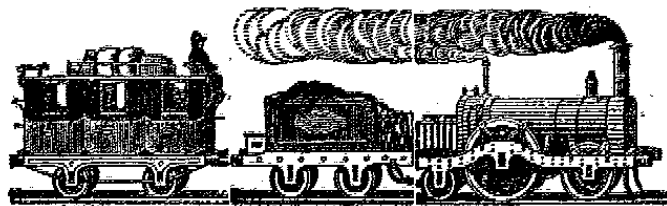
PER LA REVISIONE DELLE AMMINISTRAZIONI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA

DELLA

STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA

A tutto Dicembre 1860



PRESSO ONORATO PORRE

Illustrissimi Signori e Consoci

Nuovamente onorati dalle SS. VV. Illme, nell' Adunanza tenuta il 30 Aprile del decorso anno, della conferma nell' ufficio di Sindaci e Revisori dell' Amministrazione della Società della Strada ferrata Centrale Toscana per l' annata suddetta, ci siamo fatti un dovere di divenire colla maggior attenzione possibile al riscontro di tutto quello, che poteva riguardare l' Amministrazione medesima.

A tale oggetto pertanto abbiamo cominciato dall' esaminare scrupolosamente i Mandati a Entrata e a Uscita, il di cui ammontare si è trovato corrispondere esattamente con il Libro di Cassa, quindi il Giornale, i tre Bilanci ed i relativi recapiti che stanno a giustificarne il regolare andamento.

I Registri pure che riguardano l' entrata ed esito dei materiali e generi, li abbiamo trovati in perfetta regola e colla medesima esattezza degli anni decorsi.

Abbiamo di più trovata istituita una regolare scrittura per le Officine, per mezzo della quale si conosce a quanto ammonta ciascun lavoro eseguito nelle Officine medesime,

tenendosi conto e del costo dei materiali, e generi, e delle opere impiegate.

Per completo sfogo dell' affidatoci incarico uniamo il relativo Bilancio corredato dei soliti dettagli.

E con tutta la dovuta stima e rispetto passiamo all' onore di confermarci

Delle SS. VV. Illme

Siena li 19 Aprile 1861.

Devotiss. Obligatiss. Servitorij

GALGANO RICCIARDI

FLAVIO BRACHETTI

Dare

CONTO DI FONDAZIONE

SPESE
DI COSTRUZIONE DELLA LINEA

DA SIENA DA SIENA
AD EMPOLI A CHIUSI

Spese al 31 Dicembre
1859 *it. L.* 8780777. 60 + 5161022. 64 *L.* 13941800. 24

Spese da Siena ad Empoli nel 1860 come appresso 18634. 71
Pagato dal Cassiere *L.* 17452. 71
Abbuonato a diversi conti 1864. 85

L. 19317. 56
Ritirato dal Cassiere 682. 85

Restano . L. 18634. 71

Spese da Siena a Chiusi nel 1860 come appresso 981778. 26
Pagato dal Cassiere *L.* 497862. 08
Abbuonato a diversi conti 276530. 87
Idem a diversi Agenti 296893. 88

L. 1071286. 83
Ritirato dal Cassiere . *L.* 11341. 58
Addebitato a diversi
conti 77083. 26 } 89508. 57
a diversi
Agenti 1083. 73 }

Restano . it. L. 981778. 26

Somma . . . it. L. 14942213. 21

Avere**CONTO DI FONDAZIONE**

1.º Capitale al 31 Dicembre 1859.	it. L.	8300128. 83
2.º Ritenzione sul Dividendo del 1854 e da Entrate diverse	L.	127483. 73
Per Tagliandi spettanti al Dividen- do suddetto		814. 80
		<hr/>
<i>Restano</i>	L.	126668. 93
		<hr/>
3.º Ricavato dallo sconto del Sussidio Governativo accordato alla Società con Decreti Governati- vi de' 13 Aprile 1854 e 30 Gennaio 1860.	"	3282000. 00
4.º Incassato dalla 1.ª 2.ª 3.ª 4.ª 5.ª e 6.ª rata del- l'Imprestito di prima categoria, e da altre rate anticipate	"	2134318. 20
5.º Saldo per eccedenza di spese sul Capitale	"	1099097. 25
		<hr/>
<i>Somma</i>	it. L.	14942213. 21

ATTIVO

1.º Saldo del Conto di Fondazione al 31 Dicembre 1860.	it. L.	1099097. 25	
2.º Contanti in Cassa a detto giorno	"	29762. 44	
3.º Materiali e Generi in Magazzino come sopra, e co- me appresse	"	144428. 14	
Esistenti al 31 Dicembre 1859	L.	82196. 38	
Pagato dal Cassiere	"	137562. 47	
Abbuonato a diversi conti	"	65211. 60	
Idem a diversi Agenti	"	128103. 75	
		<hr/>	
Ritirato dal Cassiere . L. 6529. 91	}	L. 413074. 20	
Addebitato a diversi conti			259274. 57
Idem a diversi Agenti			2841. 58
		<hr/>	
<i>Restano</i>	L.	144428. 14	

Somma, e segue . it. L. 1273287 83

Ripporto . . . it. L. 1273287. 83

4.º Effetti in Portafoglio, come appresso . . . 23558. 00
 Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 504. 00
 Pagato dal Cassiere . . . " 50454. 06
 Abbuonato a diversi Conti . . . " 200000. 00
 Idem a diversi Agenti . . . " 702654. 70

Ritirato dal Cassiere . . . L. 234942. 20
 Addebitato a diversi Conti . . . 2707. 91
 Idem a diversi Agenti . . . 677504. 65 } 930054. 76
 Idem alle Strade fer-
 rate Livornesi . . . 15000. 00

Restano . . . L. 23558. 00

5.º Impiego di Capitali come appresso . . . 214392. 59
 Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 50214. 99
 Abbuonato a diversi conti . . . " 1209. 60
 Idem a diversi Agenti . . . " 163808. 00

Addebitato a diversi Agenti . . . L. 215232. 59
 340. 00

Restano . . . L. 214392. 59

6.º La Cassa di Risparmio di Siena in saldo degli Impre-
 stiti fatti alla Società come appresso . . . 84000. 00
 Abbuonato a diversi conti . . . L. 252000. 00
 Ritirato dal Cassiere . . . " 168000. 00

Restano . . . L. 84000. 00

7.º Depositi esistenti al Monte dei Paschi di Siena co-
 me appresso . . . 100000. 00
 Abbuonato a diversi conti . . . L. 300000. 00
 Addebitato a diversi conti . . . " 200000. 00

Restano . . . L. 100000. 00

8.º Amministrazioni Militari per saldo Trasporti Trup-
 pe ec. come appresso . . . 55295. 89
 Abbuonato a diversi conti . . . L. 232715. 80

Segue . . . L. 232715. 80

Somma, e segue . . . it. L. 1750534. 34

	<i>Riporto</i>	<i>it. L.</i> 232715. 80	<i>L.</i> 1750534. 31
	Ritirato dal Cassiere	<i>L.</i> 131873. 60	
	Addebitato a diversi conti	45405. 14	} 177419. 91
	Idem alle Strade fer- rate Livornesi	141. 17	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i> 55295. 89	
<hr/>			
9.º	La R. Depositeria per depositi vincolati come ap- presso		1844. 64
	Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i> 1844. 64	
<hr/>			
10.º	La Società della Strada ferrata Maria Antonia co- me appresso		2053. 26
	Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i> 1890. 23	
	Abbuonato a diversi conti	179. 40	
		<i>L.</i> 2069. 63	
	Addebitato a diversi conti	16. 37	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i> 2053. 26	
11.º	Righi, Sequi, Romanelli e Cheli per Conto cor- rente come appresso		15713. 51
	Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i> 15713. 51	
12.º	Valore di Beni Stabili e Rurali come appresso		29400. 00
	Abbuonato a diversi conti	<i>L.</i> 29400. 00	
<hr/>			
13.º	Goldschmidt B. H. come appresso		2767. 64
	Abbuonato a diversi conti	<i>L.</i> 69931. 12	
	Resto al 31 Decem- bre 1859	<i>L.</i> 549. 29	} 67163. 48
	Addebitato a diversi conti	66614. 19.	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i> 2767. 64	
<hr/>			
14.º	Eberle Francesco come appresso		2698. 39
	Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i> 2698. 39	
<hr/>			
15.º	Il Conto Massa delle Guardie come appresso		2923. 23
	Pagato dal Cassiere	<i>L.</i> 1943. 20	
	Abbuonato a diversi conti	81. 59	
	Idem a diversi Agenti	2683. 41	
		<i>L.</i> 4707. 90	
	Addebitato a diversi conti	1784. 67	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i> 2923. 23	
	<i>Somma, e segue</i>	<i>it. L.</i> 1807934. 98	

Riporto . . . it. L. 1807934. 98
 16.º Il Conto delle Officine per Opere e Materiali im-
 piegati nei lavori non ultimati come appresso . . . 12993. 99
 Pagato dal Cassiere . . . L. 32056. 18
 Abbuonato a diversi conti . . . " 113673. 48

. . . L. 145729. 66
 Addebitato a diversi conti . . . " 132735. 70

Restano . . . L. 12993. 96

17.º Debitori diversi come appresso . . . " 70943. 68
 Esistenti al 31 Dicembre 1859 . . . L. 49810. 43
 Pagato dal Cassiere . . . " 241857. 98
 Abbuonato a diversi conti . . . " 794946. 92
 Idem a diversi Agenti . . . " 32377. 23

L. 1118992. 56

Resto al 31 Decem-
 bre 1859 . . . L. 1394. 37

Ritirato dal Cassiere . . . " 79581. 03

Addebitato a diversi

conti . . . " 956338. 27

Idem a diversi

Agenti . . . " 10735. 21

1048048. 89

Restano . . . L. 70943. 68

Somma . . . it. L. 1894872. 62

- PASSIVO -

-300-

1.º Avanzo verificatosi come all'ultima partita del-
 l'Esercizio della Linea . . . it. L. 449155. 92

2.º Valuta di Buoni di Cassa da estinguere come ap-
 presso . . . " 957600. 00

Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 1260000. 00

Abbuonato a diversi Agenti . . . " 302400. 00

Restano . . . L. 957600. 00

Somma, e segue . . . it. L. 1406755. 92

	<i>Reporto</i>	<i>it. L.</i>	1406755. 92
3. ^o Valuta di Effetti da estinguere come appresso			50725. 92
Resta al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i>	325008. 60	
Addebitato a diversi Agenti		220906. 09	
	<i>L.</i>	545914. 69	
Pagato dal Cassiere	<i>L.</i>	111881. 21	} 495188. 77
Abbuonato a diversi Agenti		383307. 56	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i>		50725. 92
4. ^o Il R. Governo per anticipazione sul Conto di Costruzione di Carrozze e Carri per la Via Grossetana da eseguirsi nell'Officine della Società			300000. 00
Addebitato al Conto Cartelle Rendita Asciano-Grosseto		<i>L.</i>	300000. 00
5. ^o Gli Accollatarj, Righi, Sequi, Romanelli e Cheli per depositi voluti dai Contratti d'accollo come appresso			72461. 84
Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i>	72461. 84	
6. ^o Strade Ferrate Livornesi come appresso			18153. 07
Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i>	5927. 49	
Addebitato a diversi conti		36433. 12	
	<i>L.</i>	42360. 61	
Abbuonato a diversi conti		24207. 54	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i>	18153. 07
7. ^o Ansaldo Giovanni e C. come appresso			10154. 68
Addebitato a diversi conti	<i>L.</i>	188384. 69	
Resto al 31 Dicembre 1859	<i>L.</i>	101240. 58	} 178230. 01
Pagato dal Cassiere		672. 51	
Abbuonato a diversi conti		76269. 15	
Idem a diversi Agenti		47. 77	
	<i>Restano</i>	<i>L.</i>	10154. 68
8. ^o Castello Giovanni come appresso			3011. 29
Addebitato a diversi conti	<i>L.</i>	10826. 15	
	<i>Segue</i>	<i>it. L.</i>	10826. 15 • 1861262. 72

Riporto *it.* L. 10826. 15 L. 1861262. 72
 Abbuonato a diversi conti *it.* L. 7814. 86

Restano . . . L. 3011. 29

9.º Geralopulo Costantino di Londra, come appresso *it.* L. 1134. 00
 Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 3321. 97
 Addebitato a diversi conti . . . L. 119048. 52

Restano . . . L. 122370. 49
 Abbuonato a diversi conti . . . L. 121236. 49

Restano . . . L. 1134. 00

10.º Dividendi arretrati dal primo Gennajo 1852 a tutto l'anno 1859 per Tagliandi non comparsi, come appresso *it.* L. 8597. 40

Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 17661. 00
 Addebitato a diversi conti . . . L. 229017. 60

Restano . . . L. 246678. 60

Pagato dal Cassiere *L.* 814. 80
 Abbuonato a diversi conti . . . 226. 80
 Idem a diversi Agenti . . . 237039. 60

Restano . . . L. 8597. 40

11.º Interessi del 5 per 100 per il 1857, 58, e 59 a N.º 4 Tagliandi non comparsi, come appresso *it.* L. 168. 00

Resto al 31 Dicembre 1859 . . . L. 294. 00
 Addebitato a diversi conti . . . L. 31500. 00

Restano . . . L. 31794. 00

Pagato dal Cassiere *L.* 4914. 00
 Abbuonato a diversi conti . . . 1092. 00
 Idem a diversi Agenti . . . 25620. 00

Restano . . . L. 168. 00

12.º Conto Imprestito di 1.ª Categoria come appresso *L.* 2352. 00

Addebitato a diversi conti . . . L. 4116. 00
 Pagato dal Cassiere . . . L. 588. 00
 Abbuonato a diversi Agenti . . . 1176. 00

Restano . . . L. 2352. 00

Somma, e segue . . . *it.* L. 1873514. 12

	<i>Riporto</i>	il. L. 1873514. 12
13.° La Cassa delle Pensioni, come appresso		10052. 83
Resto al 31 Dicembre 1859	L. 1383. 53	
Ritirato dal Cassiere	4459. 12	
Addebitato a diversi conti	4546. 18	
	<u>L. 10388. 83</u>	
Pagato dal Cassiere	336. 00	
	<u><u>Restano</u></u>	<u>10052. 83</u>
14.° La Cassa dei Soccorsi, come appresso		2088. 09
Resto al 31 Dicembre 1859	L. 791. 55	
Ritirato dal Cassiere	2165. 28	
	<u>L. 2956. 83</u>	
Pagato dal Cassiere	868. 74	
	<u><u>Restano</u></u>	<u>2088. 09</u>
15.° Per Depositi esistenti nella Cassa come appresso		2402. 40
Resto al 31 Dicembre 1859	L. 2184. 00	
Ritirato dal Cassiere	218. 40	
	<u>L. 2402. 40</u>	
16.° Creditori diversi come appresso		3815. 18
Esistenti al 31 Dicembre 1859	L. 2897. 05	
Ritirato dal Cassiere	8697. 40	
Addebitato a diversi conti	393653. 60	
Idem a diversi Agenti	84. 92	
	<u>L. 405332. 97</u>	
Resto al 31 Dicembre 1859	L. 3896. 52	
Pagato dal Cassiere	134368. 29	
Abbuonato a diversi conti	262728. 68	
Idem a diversi Agenti	524. 30	
	<u><u>Restano</u></u>	<u>3815. 18</u>
	<u><u>Somma</u></u>	<u><u>it. L. 1891872. 62</u></u>

- INTROITI -



Ritirato dal Cassiere per il prodotto di diversi Articoli dei Viaggiatori, Merci ec. come appresso	it. L. 29143. 99
Addebitato a diversi conti	940735. 56
Idem a diversi Agenti	40726. 04
Idem alle Strade ferrate Livornesi	4325. 75
Idem alla Società Maria Antonia	179. 40

L. 1015110. 74

Pagato dal Cassiere	L. 10188. 03	
Abbuonato a diversi conti	47795. 61	}
Idem a diversi Agenti	24470. 51	
Idem alle Strade ferrate Livornesi	7158. 42	
Idem alla Società Maria Antonia	16. 37	

Restano . . . L. 925481. 80

Fruttato dei terreni della Società come appresso	" 2638. 72
Ritirato dal Cassiere	L. 3543. 51
Abbuonato a diversi conti	904. 79

Restano . . . L. 2638. 72

Profitti e Perdite, Utile dai lavori fatti nelle Officine per commissione di Particolari, da magazzinaggi di Merci, e da Entrate diverse come appresso	" 597. 05
Ritirato dal Cassiere	L. 3085. 87
Addebitato alle Strade ferr. Livornesi	150. 21
Idem a diversi conti	104. 17

L. 3340. 25

Pagato dal Cassiere	L. 429. 24	
Abbuonato a diversi conti	108. 75	}
Idem a diversi Agenti	2205. 21	
		2743. 20

Restano . . . it. L. 597. 05

Totale . . . it. L. 928717. 57

— S P E S E —



Pagato dal Cassiere	L.	249960.50
Abbuonato alle Strade ferrate Livornesi		31087.70
Idem a diversi Agenti		1914.80
Idem a diversi conti		211891.94
		L. 494854.94
Ritirato dal Cassiere	L.	417.11
Addebitato alla Società delle Strade		
ferrate Livornesi	L.	4583.77
Idem a diversi Agenti	L.	54.78
Idem a diversi conti	L.	10237.63
		L. 15293.29
		Restano
	L.	479561.65
Avanzo per pareggio		449155.92
		L. 928717.57
		L. 928717.57



W. H. DeWitt

Del.

1899

A T T I

RELATIVI ALL' ADUNANZA GENERALE

del dì 30 Aprile 1855



CONDIZIONI DELL' IMPRESTITO

PER IL PROSEGUIMENTO

DELLA STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA



Art.º 1.º Il Consiglio di Costruzione ed Amministrazione della Strada ferrata Centrale Toscana in virtù dei pieni poteri conferitigli con unanime Deliberazione Sociale del 30 Aprile 1853 approvata dall' I. e R. Governo con ordinanza speciale del 13 Aprile 1854 apre due categorie di Operazioni finanziere ad oggetto di costruire ed attivare la Linea ferrata di suo proseguimento da Siena ai pressi di Bettolle ed Asinalunga a norma del R. Decreto di definitiva Sovrana concessione del 13 Aprile 1854.

2.º Le due operazioni o categorie consistono 1.º In un prestito di lire 5,000,000 Toscane. 2.º Nella cessione per carati di rendita dell' annuo sussidio a cui si è obbligato lo Stato.

Prima Categoria

Imprestito di Lire 5,000,000

3.º Il capitale di lire 5,000,000 costituente la prima categoria dell'imprestito di che agli Art. 1.º e 2.º goderà del

frutto garantito annuo del cinque per cento e sarà rimborsato col premio ossia aumento di capitale del 40 per 100 ossia con lire 7,000,000.

4.° A tale effetto la prima categoria sarà divisa e rappresentata da diecimila obbligazioni ipotecarie di lire 700 ognuna nominali, costituite da lire 500 per capitale originario di acquisto, e da lire 200 ammontare del premio, perciò emissibili ed acquistabili mediante il pagamento di lire 500 effettive toscane per ognuna portanti un interesse annuo garantito di lire 25 effettive pagabili semestralmente e rappresentato da tagliandi (Coupons) di lire 12. 10. — per ciascuno.

5.° I Titoli definitivi di questa prima Categoria si chiameranno « Obbligazioni ipotecarie della Strada ferrata Centrale Toscana. »

6.° I pagamenti per l'acquisto delle Obbligazioni ipotecarie ossia della prima Categoria dell'Imprestito si effettueranno in dieci rate annuali come appresso, il primo Luglio di ciascun anno, così:

1855.	1. ^a	Rata	£ 100
1856.	2. ^a	»	» 15
1857.	3. ^a	»	» 15
1858.	4. ^a	»	» 15
1859.	5. ^a	»	» 30
1860.	6. ^a	»	» 60
1861.	7. ^a	»	» 60
1862.	8. ^a	»	» 60
1863.	9. ^a	»	» 65
1864.	10. ^a	»	» 80

SOMMA . . . £ 500

7.° L'acquisto di questa prima Categoria è riservato nella quasi totalità, cioè per 9088 Obbligazioni ai portatori

delle 9088 Azioni originarie non garantite della Strada ferrata Centrale Toscana attualmente in corso, a ragguglio di una Obbligazione per ogni Azione.

Il saldo della prima Rata delle Obbligazioni destinate agli Azionisti sarà effettuato dai medesimi sia in danaro contante, sia cedendo in pagamento per ogni obbligazione la quota di lire 20 spettante ai Buoni di Conversione ai cinque più prossimi tagliandi di ogni Azione, cioè dei tagliandi degli anni 1855, 56, 57, 58, 59 e ricevendo, in luogo di questi cinque tagliandi da abolirsi, altri cinque nuovi per i medesimi anni rappresentanti la quota in danaro contante che a ciascuno di essi sarà per appartenere anno per anno a norma delle Deliberazioni Sociali oltre le lire 20 compensate ma che non potrà essere minore di lire dieci per anno. Questa operazione sarà effettuata con un Regolamento speciale del Consiglio.

8.º Al momento dell'effettuazione del primo pagamento si rilascerà una Cartella contenente 10 divisioni destinate a registrarvi le ricevute delle dieci rate formanti il saldo di ciascuna obbligazione ed il contemporaneo conguaglio dei frutti dovuti ai pagamenti precedenti di che nel seguente Art. 14.

9.º Ogni Cartella di ricevuta avrà un numero progressivo (dal 1 a 10,000) che nel caso di pagamento della prima rata in tagliandi dovrà essere uguale e corrispondente a quello dei cinque tagliandi di Azione fondatrice annientati nell'atto di emettere la Cartella stessa in saldo delle prime rate di che nell'Art. 7.

10.º Questa cartella di ricevute potrà essere al portatore od al nome; farà le veci di obbligazione e sarà cambiata in un titolo definitivo di lire 700 comprendente la sorte od il premio ossia in una *Obbligazione ipotecaria* di prima Categoria, tutte le volte che sarà compito il pagamento delle lire 500, suo prezzo di acquisto, e ciò con quelle norme che saranno stabilite dal Consiglio. — Questo titolo definitivo di lire 700 fruttante lire 25 per anno sarà rila-

sciato pagabile al portatore od al nome a volontà del proprietario.

11.º Il proprietario di un' Obbligazione all' ordine cedendola con girata non garantisce al Cessionario nè ai possessori susseguenti il Titolo medesimo, essendo la Società per la Centrale Toscana la sola debitrice e la garante colle sue proprietà e colle sue rendite; perciò chiunque acquisti una Obbligazione nominale ipotecaria mediante cessione scritta, ha e deve intendere di avere per sola debitrice e garante la Società predetta.

12.º Presso la Gerenza della Società sarà ammesso il baratto di una Obbligazione al portatore in altro all' ordine e viceversa, come pure sarà ammesso il Deposito presso di essa delle Obbligazioni per iscrivere ed ottenerne il relativo Certificato di Deposito, e tutto ciò mediante il pagamento di modici emolumenti che saranno stabiliti con speciale Regolamento, nel quale il Consiglio di Costruzione ed Amministrazione della Società, stabilirà tutte quelle norme e cautele che saranno credute opportune per regolare il modo di tutte le operazioni che precedono, prendendo norma in quanto occorra dai sistemi vigenti nei diversi stati per le iscrizioni e volture del debito pubblico.

13.º Per accelerare i benefizii delle disposizioni precedenti, sarà permesso ai proprietari dei titoli provvisorj di anticipare i versamenti in tutto od in parte secondo che stimeranno di proprio interesse e sopra le somme anticipate sarà calcolato il frutto del 5 per 100 ed anno.

14.º Il pagamento dei frutti sopra le rate pagate in conto dell' acquisto delle Obbligazioni alla ragione del 5 per 100 si effettuerà deducendosi e ritenendosi dall' acquirente nell' atto del pagamento di ogni rata successiva, escluso qualunque altro modo.

15.º La mancanza al pagamento di una qualunque rata, porterà la perdita delle somme pagate e dei loro frutti che anderanno irremissibilmente a favore della Società, remossa qualunque eccezione, privilegio, purgazione di mora

ecc. dovendosi per patto espresso riguardare i pagamenti fatti qual caparra per garantire il saldo preciso di tutte le rate nelle epoche precise stabilite nell' Art.º 6.º

16.º I pagamenti delle rate; quelli dei frutti semestrali delle obbligazioni ipotecarie di imprestito, e quelli occorrenti per l'ammortizzazione di queste saranno effettuabili presso la Cassa della Società in Siena, e presso gli Agenti della Società medesima nelle principali piazze di Europa, ragguagliate a un cambio fisso che verrà determinato con avviso pubblico prima della scadenza della prima rata di frutti.

17.º Questa 1.ª Categoria dell' imprestito potrà essere aumentata dai detti cinque milioni, fino ai milioni sette di lire Toscane ad oggetto di effettuare il prolungamento della Strada ferrata oltre Bettolle fino ai confini dello Stato a seconda delle disposizioni del qui sopra nominato Sovrano Decreto di concessione.

18.º I Titoli di obbligazione di questa seconda emissione averanno gli stessi diritti di quelle emesse per i primi cinque milioni; ma a favore di tutti i sette milioni effettivi, avrà luogo l' aumento di ipoteca o sicurezza di che nel seguente Art.º 19.º

19.º L' imprestito e la estinzione delle Obbligazioni ipotecarie che lo rappresentano come pure il regolare pagamento dei loro frutti vengono ipotecati e garantiti sul valore di tutta la Linea da Empoli a Bettolle e suoi accessori e sopra tutte le rendite da essa prodotte, e nel caso in cui l' imprestito sia effettuato fino ai sette milioni di lire effettive per la costruzione del tratto di Ferro-Via da Bettolle ai Confini dello Stato saranno ipotecate per la totalità di 7 milioni effettivi ancora tutte le ultime rendite di questa ultima Sezione di Linea ferrata ed il tutto e sempre con preferenza sopra i diritti degli Azionisti in coerenza del precedente Art.º 18.º

20.º Il Consiglio di Costruzione ed Amministrazione della Società si obbliga a rilasciare, sulla decima ed ultima rata costituente il saldo delle Obbligazioni di 1ª Categoria,

tanta somma quanta sia necessaria per la estinzione nell'anno 1864 delle Azioni a frutto del 5 per 100 garantito che sono state fin qui emesse o che lo saranno per i tagliandi scaduti, in forza delle Deliberazioni Sociali del 29 Aprile 1852 e 1.º Maggio 1854. Ugualmente si obbliga a non emettere altre di dette Azioni garantite autorizzate colle predette due Deliberazioni Sociali, dovendosi convertire nelle presenti Obbligazioni di prestito di 1.ª Categoria la quota di lire 20 per Tagliando che a tutto l'anno 1859 dovrebbe pagarsi in Buoni di conversione conforme alle Deliberazioni medesime.

Dichiara il Consiglio come mediante le disposizioni del presente Articolo le proprietà e le rendite della Società si trovano del tutto libere essendosi effettuato il saldo di tutti i lavori fatti, delle espropriazioni dei terreni e dell'acquisto di tutto il mobiliare e di quant'altro è occorso per la costruzione ed attivazione della Linea ferrata da Siena ad Empoli, così i soli ad avere diritto, ipoteca e privilegio sopra le proprietà e rendite derivanti dai trasporti eseguiti dalla Compagnia saranno ed esser devono i possessori delle Obbligazioni di 1.ª Categoria dell'imprestito per il Proseguimento.

21.º L'ammortizzazione o rimborso delle Obbligazioni averà luogo gradatamente, estraendo a sorte ogni anno un numero di Obbligazioni nella quantità occorrente per compire l'ammortizzazione stessa nello spazio di anni 99, impiegandovi il frutto che sarebbe dovuto alle Obbligazioni annualmente ammortizzate. Il rimborso delle Obbligazioni in ciascun anno estratte sarà eseguito con effettive lire 700 Toscane per ognuna.

22.º La prima estrazione accaderà nell'Agosto dell'anno 1860. Il rimborso delle Obbligazioni estratte avverrà tre mesi dopo il giorno di ogni estrazione. — Il rimborso si farà sempre in lire 700 per Obbligazione non ostante che fino al 1864 non sia effettuabile il saldo del loro prezzo di acquisto.

Seconda Categoria

*Cessione di 3335 Obbligazioni o Carati di Lire 50 ciascuno
di rendita.*

23.° Delle lire 170,000 che lo Stato si è obbligato di annualmente e liberamente pagare alla Società per la Strada ferrata Centrale Toscana e suo proseguimento a forma dell' Art.° 3 del Sovrano decreto del 13 Aprile 1854, lire 166,750 si cedono ai compratori e possessori di 3335 Obbligazioni o Carati di lire cinquanta di rendita per ciascuna, le altre lire 3250 resteranno vincolate e rilasciate per la rata necessaria, all' annua ammortizzazione delle Obbligazioni o Carati medesimi e dei premj a quelle inerenti come appresso :

24.° I Carati di lire 50 di rendita sono acquistabili al prezzo di lire 1000 ciascuno pagabili in rate come all' Art. 27.

25.° I Carati sono estinguibili e rimborsabili ai proprietari col premio del 20 per 100 cioè col pagamento per parte della Società di lire mille duecento toscane per ciascun carato od obbligazione di lire 50 di rendita.

26.° L' ammortizzazione si dovrà operare in anni 94 per mezzo di annuali estrazioni a sorte nella quantità di carati occorrenti per la totale ammortizzazione nel tempo indicato impiegandovi i frutti che sarebbero dovuti ai Carati estinti ec. La prima estrazione averà luogo nel mese di Agosto del 1856, il rimborso sarà eseguito tre mesi dopo l' estrazione per le intiere lire 1200 per Carato.

27.° Il pagamento per l' acquisto dei carati di che nell' Art.° 24 avverrà nelle 9 rate seguenti:

1. ^a	Rata	1	Luglio	1855	. . . . .	£	150
2. ^a	»	2	Gennajo	1856	. . . . .	»	150
3. ^a	»	1	Luglio	—	. . . . .	»	100
4. ^a	»	2	Gennajo	1857	. . . . .	»	100
5. ^a	»	1	Luglio	—	. . . . .	»	100
6. ^a	»	2	Gennajo	1858	. . . . .	»	200
7. ^a	»	1	Luglio	—	. . . . .	»	100
8. ^a	»	2	Gennajo	1859	. . . . .	»	50
9. ^a	»	1	Luglio	—	. . . . .	»	50

SOMMA £ 1000

28.° Le somme pagate in conto del prezzo dei Carati come nell' Art. 27 precedente sono tutte fruttifere alla ragione del 5 per 100 ed anno e si ritengono semestralmente dai compratori, quelli che sono maturati, nell' atto del pagamento di ciascuna rata, escluso qualunque altro modo di pagamento. Fatto il saldo incomincia la cessione della rendita sul sussidio dello Stato.

29.° Il Consiglio dichiarerà all' I. e R. Governo nei modi i più legali ed opportuni avanti la scadenza della prima rata, così avanti il primo Luglio prossimo come intende e vuole che il Governo stesso paghi al Consiglio le £ 170,000 annue solamente a misura che da Lui si proverà di avere estinti dopo ciascuna scadenza i tagliandi spettanti alle Cartelle dei carati di rendita. — Ossia il Consiglio sarà dal Governo dopo ciascuna semestrale scadenza rimborsato di quei tagliandi di rendita che settimana per settimana mostrerà di avere in sue mani ritirati. — Lo stesso si praticherà per la rata destinata all' annua ammortizzazione ed al premio ad essa relativo.

30.° Nell' atto del pagamento della prima rata di acquisto si rilascerà una Cartella al portatore o nominale con nove divisioni di ricevute e conguagli di frutti come per la 1.^a Categoria di che nell' Art. 8.°

31.º Le Cartelle di Carato di rendita averanno ciascuna un numero proprio progressivo dal 10,001 al 13,350.

32.º Alle Cartelle di Carato di rendita si intendono applicate le disposizioni degli Art. 10, 12, 13, 15, 16 delle presenti Condizioni, e riguardanti la prima categoria. — Specialmente l'Art. 15.º riguardante la perenza delle Obbligazioni, o Cartelle di ricevute che le rappresentano intendonsi rigorosamente applicate alle Cartelle delle ricevute per l'acquisto dei Carati di rendita.

Deliberato presso la Stazione di Siena questo dì 2 Aprile 1855.

Conte Cav. GIO. PIERI *Presidente*
 GIO. MONTORSELLI *Vice-Presidente*
 Cav. AUGUSTO GORI
 Gen. CARLO CHIGI
 Avv. LUIGI BARGAGLI
 PIETRO NENCINI *Cassiere*
 Prof. P. BANDINI *Segretario Gerente*

— N O T A —



In tutta la Linea ferrata dalla Leopolda in Empoli fin verso i Confini Romani cioè verso Bettolle per Siena saranno impiegati i Capitali seguenti.

Da 10,000 Azioni fondatrici . . .	£ 10,000,000
» 10,000 Obbligazioni	» 5,000,000
» 3,335 Carati di rendita	» 3,335,000

Totale £ 18,335,000

La lunghezza di detta Linea sarà di Kilometri 122 a 124 che in conseguenza costerà soltanto circa lire 150,000 per Kilometro.

Questo Capitale di milioni 18 $\frac{1}{3}$ ed i proventi di questi 124 Kilometri di Via ferrata sono tutti e solamente devoluti ad assicurare i cinque milioni delle diecimila Obbligazioni della 1.^a Categoria dell'Imprestito.

La valutazione delle rendite e le favorevoli prospettive del suo avvenire sono state dalla Gerenza esposte in un articolo pubblicato nell' 11 febbrajo 1855 e riportato nel Giornale P. Aktionär di Francoforte di N.º 65 25 Marzo p. p. col titolo di Avvertenze ai nuovi possessori delle Azioni della Strada ferrata Centrale Toscana.

I lavori della prima Sezione del Proseguimento sono inoltrati. Tutti i più grandi lavori di opere d' arte sono per incominciare su tutta la Linea. — I lavori già accollati lo furono sotto i prezzi stabiliti dalle Perizie, per tutti gli altri lavori vi sono domande di acollo con qualche ribasso dai prezzi medesimi.



PROCESSO VERBALE

DELLA

DECIMA ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

DEGLI AZIONISTI

PER

LA STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA

Tenuta in Siena il 30 Aprile 1855

E DOCUMENTI RELATIVI





SOCIETÀ ANONIMA
PER LA STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA
DA SIENA AD EMPOLI



DECIMA ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

Tenuta nel 30 Aprile 1855



PROCESSO VERBALE

Coerentemente alla intimazione fatta per mezzo del Monitore Toscano del 20 Marzo p.^o p.^o N.^o 66 della decima Adunanza generale ordinaria del Corpo degli Azionisti della Strada ferrata Centrale Toscana deliberata dal di lei Consiglio di Costruzione ed Amministrazione nel 5 Marzo suddetto, si trovano nella Sala dell' I. e R. Accademia generale

dei Rozzi i Sigg. Presidente Conte Cav. Giovanni Pieri Peci, Vicepresidente Giovanni Montorselli, Primo Assessore Abramo Servadio, Secondo Assessore Cav. Augusto De Gori, Supplenti Generale Cav. Carlo Corradino Chigi, Avv. Luigi Bargagli, Cassiere Pietro Nencini, e Segretario Gerente Prof. Policarpo Bandini.

Ad ore 10 e min: 30 antimeridiane il Presidente dichiara aperta la Seduta e commette al Segretario di procedere all' appello degl' Intervenuti; fatto l' appello si ripetono i nomi degli assenti, ed il Presidente avverte essere impedita l' ulteriore ammissione dei Socj nell' Adunanza.

Resultano presenti Azionisti	N.º 149
dei quali hanno doppio voto per una o più procure che possiedono	» 75

Totale dei Voti N.º 224

La maggioranza è di Voti N.º 113.

Mancarono all' appello Azionisti N.º 11.

Molto maggiore dei cinquanta Azionisti prescritti come minimo dall' Art.º 65 dello Statuto essendo il numero degli intervenuti, si procede alle operazioni indicate nel Programma deliberato dal Consiglio nel 2 Aprile corrente, e consegnato ai Socj insieme col biglietto d' ammissione conforme alle disposizioni Statutali Art.º 71.

Il Presidente eseguisce la lettura delle sue parole inauguranti alle operazioni dell' Assemblea.

Il Segretario Gerente legge il suo Rapporto nel quale si diffonde a sviluppare tutto quello che riguarda la Proposizione II.ª dell' odierno Programma.

I Notari appellano ad uno ad uno gl'intervenuti a depositare le loro schede per la nomina dei Sindaci Revisori per l' annata in corso 1855, avvertendo, che quelli aventi procure porteranno due schede corrispondenti ai due voti.

Si assentano sei Socj aventi in tutti voti 7, per cui i voti si residuano a N.º 217, dei quali la maggioranza è costituita da voti 109.

Si effettua la lettura del Rapporto dei Sindaci sulla gestione del 1854 che vien fatta dal sig. Cesare Ricciardi.

Il Presidente annunzia doversi leggere e votare sulla

Proposizione I.^a

Il Segretario legge:

» 1.^o Udito il Rapporto letto dai Sindaci Revisori,
 » l' Adunanza Generale degli Azionisti approva il deci-
 » mo Bilancio generale degli affari della Società dato dal
 » Consiglio di Costruzione ed Amministrazione e compren-
 » dente i Conti di fondazione della Linea da Siena ad Em-
 » poli dal 1.^o Gennaio al 31 Dicembre 1854; quello del-
 » l' Esercizio della Linea nell' epoca medesima; quello del-
 » la costruzione del di lei proseguimento dall' origine del
 » Progetto a tutto il 31 Dicembre 1854, i quali tutti furo-
 » no pubblicati nel N.^o 66 del Monitore Toscano in data
 » di Martedì 20 Marzo 1855 e dispensati ai convocati.

» 2.^o Sentito il Rapporto del Segretario Gerente, stabi-
 » lisce nella somma di lire ventisei il Dividendo spettante
 » ad ogni Azione non garantita dalla Società per l' anno
 » stesso 1854, pagabili secondo le Deliberazioni precedenti,
 » in un Buono di Conversione di lire 20, e lire 6 in con-
 » tanti, o negli altri modi indicati nella seguente Proposi-
 » zione II.^a a scelta degli Azionisti. «

Fattasi la votazione, i sigg. Notari annunziano

Voti favorevoli N.^o 211

— contrarj » 6

Ribattono Voti N.^o 217

Prima di procedersi alla lettura e votazione della Proposizione II.^a il Segretario avverte che si eseguirà per seduti e ritti, dichiarando come quelli che resteranno seduti approveranno la detta Proposizione, quelli che si alzeranno in piedi saranno contro la Proposizione.

Proposizione II.^a

» Veduta la II.^a Deliberazione Sociale del 30 Aprile
 » 1853 sanzionata dall' I. e R. Governo con ordinanza del
 » 13 Aprile 1854 con cui vengono all' unanimità conferiti
 » al Consiglio di Costruzione ed Amministrazione pieni po-
 » teri per concludere e stabilire sotto forma qualunque sen-
 » za bisogno di ratifica, un' imprestito fino alla concorren-
 » za di Milioni dieci di lire toscane per affettuare la co-
 » struzione della Linea di proseguimento.

» Udito dal dettagliato Rapporto del Segretario Geren-
 » te, letto stante Seduta, e precedentemente dispensato in
 » stampa ai Convocati, il sistema d' imprestito decretato dal
 » Consiglio suddetto con Deliberazione dei 2 Aprile corren-
 » te per lire 8,335,000 diviso in due categorie, che una
 » di lire 5,000,000, l' altra di lire 3,335,000.

» Trovando giusto ed utile il principio emesso nel ci-
 » tato Rapporto, del doversi procurare di far godere agli
 » Azionisti stessi i grandi ed indubitati vantaggi che spette-
 » ranno ai possessori delle diecimila Cartelle di Obbliga-
 » zione di lire 500 ciascuna, costituenti la prima catego-
 » ria dell' Imprestito suddetto.

» Considerato specialmente, che l' acquisto delle no-
 » minate Cartelle di Obbligazione per il quale si giunge al
 » possesso dei vantaggi a quelle inerenti, non obbliga gli
 » Azionisti a nuovo sborso di danaro contante. — Che le
 » Cartelle si potranno dai medesimi senza aggravio ritene-
 » re o con facilità ed utile alienare.

» Considerato come in grazia del decretato sistema
 » d' imprestito venga indubitatamente assicurata la pronta
 » esecuzione della Linea di proseguimento, e con ciò aper-
 » to alla Compagnia un avvenire pregno di favorevoli even-
 » tualità. — Che per esso si evitano quasi tutte le perdite
 » ed i pericoli che sono inerenti a questa specie di gran-
 » di operazioni finanziere.

- » Considerato come sia di grande utilità e di giustizia
 » l'ammortizzazione delle Azioni rosse a frutto del 5 per
 » 100 garantito, emesse o da emettersi conseguentemente
 » alle Deliberazioni Sociali 3.^a del 29 Aprile 1852, 2.^a del
 » 1.^o Maggio 1854, quale ammortizzazione fa parte delle
 » condizioni dell'Imprestito.
- » Considerato come anzi il § B dell'ultima di dette
 » Sociali Deliberazioni *comanda* che le Azioni privilegiate
 » derivanti dal parziale pagamento dei Tagliandi in Buoni
 » di Conversione » debbano essere convertite in Cartelle di
 » Imprestito di cui le prime sono una anticipazione. «.
- » Vedute le dette due Deliberazioni Sociali che danno
 » al Consiglio il diritto di pagare i Tagliandi a tutto l'an-
 » no 1859 per lire 20 in Buoni di conversione e per il
 » resto in contanti.
- » Considerato come l'anticipata ed immediata conver-
 » sione di quella parte di Tagliandi pagabili in Buoni, in
 » un Titolo di credito fruttifero assicurato e definito, mi-
 » gliori grandemente le condizioni degli Azionisti, e stia
 » tutto a loro vantaggio.
- » Considerando avere l'esperienza chiarito come il do-
 » vere riunire 50 Buoni di Conversione da lire 20 l'uno
 » per ottenere in cambio un'Azione garantita di lire 1000,
 » obbligava i possessori di meno di 50 Azioni od a nuovi
 » disborsi, od a vendere con grave perdita agli speculatori
 » i loro Tagliandi, diminuendo il dividendo loro dovuto, e
 » causando un deprezzamento in ambo le specie delle azio-
 » ni; per tutto questo il Consiglio sulla domanda della Ge-
 » renza propone e l'Assemblea generale degli Azionisti del-
 » la Strada ferrata Centrale Toscana delibera:
- » I.^o I Tagliandi attualmente in corso per i dividendi
 » degli anni 1855, 56, 57, 58, 59 devono essere ritirati,
 » aboliti e compensati come appresso:
- » Dal 1.^o Luglio 1855, corrente incomincerà il ritiro
 » dei cinque Tagliandi rappresentanti per ciascuna Azione
 » il dividendo degli anni suddetti 1855 a 1859 inclusive.

» In luogo del Buono di Conversione di lire 20 ad o-
 » gnuno di essi spettante, e così di un Buono di lire 100
 » per i cinque più prossimi Tagliandi di ciascuna Azione,
 » sarà rilasciata una ricevuta di lire 100 fruttifere al 5 per
 » 100 in saldo della prima rata di una Cartella di Obbliga-
 » zione ipotecaria del valor nominale di lire cinquecento
 » della 1.^a Categoria dell' Imprestito (per il proseguimento
 » della Linea) decretato dal Consiglio di Costruzione ed Am-
 » ministrazione nel dì 2 Aprile corrente fruttifere alla ra-
 » gione del 5 per 100, ammortizzabili in lire 700 ossia
 » col premio del 40 per 100, assicurate sopra il valore
 » di tutta la Strada ferrata da Empoli, Siena a Bettolle, so-
 » pra i suoi mobili e sopra il provento dei trasporti che
 » in essa avverranno, come meglio dalle condizioni d' Im-
 » prestito suddetto.

» La Ricevuta rilasciata porterà il numero proprio pro-
 » gressivo uguale e corrispondente a quello dell' Azione a
 » cui i cinque Tagliandi appartenevano; essa terrà luogo di
 » certificato di acquisto di una Obbligazione suddetta, e
 » conterrà le divisioni per registrarvi le ricevute fruttifere
 » delle rate costituenti il saldo delle Obbligazioni stesse.

» In luogo e rappresentanza di quella porzione di divi-
 » dendo pagabile in ciascuno dei detti anni in contanti, sa-
 » ranno rilasciati cinque nuovi tagliandi, uno per anno,
 » per quel resto di somma che anno per anno sarà nei
 » modi soliti dall' Assemblea generale stabilita, la quale il
 » Consiglio promette che non sarà minore di lire dieci per
 » anno.

» Il numero progressivo di ogni Tagliando sarà eguale
 » a quello che sostituisce.

» Il Consiglio non potrà cambiare i modi di pagamen-
 » to stabiliti per l'acquisto delle Obbligazioni di 1.^a Cate-
 » goria nel sistema decretato con sua Deliberazione del dì
 » 2 Aprile 1855; per cui il loro saldo dovrà avvenire in
 » dieci rate ed in anni nove come appresso, pagabili al
 » primo Luglio di ciascun anno.

» 1855. 1. ^a Rata pagabile con parte dei 5 Tagliandi come sopra	£ 100
» 1856. 2. ^a	» 15
» 1857. 3. ^a	» 45
» 1858. 4. ^a	» 45
» 1859. 5. ^a	» 30
» 1860. 6. ^a	» 60
» 1861. 7. ^a	» 60
» 1862. 8. ^a	» 60
» 1863. 9. ^a	» 65
» 1864. 10. ^a	» 80
	<hr/>
SALDO	£ 500

» II.º Il pagamento dei Tagliandi del caduto anno 1854
 » effettuabile dal primo Luglio prossimo, potrà riceversi
 » dagli Azionisti a loro scelta e a piacere nei modi che
 » appresso:

» 1.º Come il consueto in un Buono di lire venti di
 » Conversione in Azioni con frutto garantito, ammortizzabi-
 » li nell'anno 1864 come appresso, ed in lire 6 contanti.

» 2.º Potendosi riunire e presentare alla Gerenza uno
 » o più Tagliandi del 1854 corredati ognuno di cinque dei
 » sopra menzionati del 1855 al 1859 inclusive di numero
 » progressivo corrispondente, potrà ottenersi in compenso
 » per ogni sei tagliandi di numero progressivo uguale una
 » ricevuta di lire 130 rappresentante il saldo di tre rate
 » di Obbligazione cioè 1855, 1856, 1857 fruttifere al 5
 » per 100, più lire 6 contanti per il tagliando 1854, e
 » quattro nuovi tagliandi per gli altri anni 56 a 59 per il
 » resto del dividendo come sopra.

» 3.º Presentandosi alla Gerenza dieci Tagliandi del
 » 1854 potranno aversi in conguaglio una ricevuta fruttife-
 » ra di lire 175 per saldo delle prime cinque rate di una
 » Obbligazione a tutto il primo Luglio 1859 più lire 25
 » contanti per pareggio delle lire 200 di Buoni di Conver-

» sione ad essi spettanti, e più lire 60 per saldo per la
 » loro quota pagabile in contanti.

» Se in luogo dei 10 Tagliandi si presenteranno alla
 » Gerenza per lire 200 di Buoni di Conversione, sarà dato
 » in conguaglio una ricevuta di lire 175 e lire 25 contanti
 » come sopra.

» Per questo 3.^o modo di pareggio il Consiglio destine-
 » rà quella parte di Cartelle di Obbligazioni che corrispon-
 » derebbero ai numeri delle Azioni a frutto garantito, per
 » le quali il tagliando deve pagarsi intieramente in contanti.

» III.^o Il Consiglio dovrà destinare e rilasciare l'incas-
 » so della decima ed ultima rata del prezzo delle Obbli-
 » gazioni della 1.^a Categoria dell' Imprestito per l' ammor-
 » tizzazione e saldo delle Azioni a frutto garantito che a
 » quell' epoca restassero sempre in corso, cosicchè dovran-
 » no tutte essere distrutte entro l' anno 1864.

» I cinque Tagliandi da abolirsi e sostituirsi per ogni
 » Azione come sopra dovranno esser presentati alla Geren-
 » za dal primo Luglio a tutto Agosto prossimo 1855.

» Quelli che fossero presentati più tardi perderanno
 » il frutto delle lire cinque dovuto per il primo anno alle
 » lire 100 convertite in 1.^a Rata di Obbligazione.

» Un Regolamento speciale del Consiglio stabilirà, oc-
 » correndo, il modo per eseguire tutte le operazioni che
 » riguardano le presenti Deliberazioni.

Il Segretario dichiara, ed il Campanello del Presiden-
 te annunzia che si procede alla votazione.

Niuno alzandosi, la Proposizione II.^a viene approvata
 alla unanimità, come annunziano i Notari.

Si procede alla votazione della

Proposizione III.^a

» Il Segretario Gerente rappresentando al Consiglio co-
 » me l' onorario di lire 3,500 alla Gerenza assegnato non
 » stia in proporzione della entità dell' impiego, nè della mol-

» ta responsabilità ed attribuzioni che sono a quello ine-
 » renti, e come per maggior dignità e convenienza deside-
 » ri esercitare gratuitamente le funzioni di Segretario della
 » Società del Consiglio, e di cumulare lo stipendio finora
 » annesso a questa carica a quello attribuito alla Gerenza
 » che sola sarebbe pagata; per questo il Consiglio stesso
 » propone e l'Assemblea delibera:

» Che a cominciare dal primo Gennajo anno corren-
 » te le attribuzioni di Segretario della Società e Consiglio
 » debbano essere disimpegnate gratis dal Gerente della me-
 » desima.

» Che il Gerente per le sole attribuzioni a questa ca-
 » rica inerenti abbia diritto all'onorario di lire 6,500 an-
 » nue. »

Il Segretario dichiara astenersi dal voto.

Approvata all'unanimità niuno essendosi alzato contro.

I sigg. Notari pubblicano il risultato seguente dello spo-
 glio delle schede per la scelta dei Sindaci revisori dell'Am-
 ministrazione dell'anno 1855 corrente.

Ricciardi Cesare	N.º	185
Brachetti Flavio	»	128
Sacchi Luigi	»	58
Bonelli Federigo	»	22
Ricci Antonio	»	8
Rubini Ferdinando	»	1
Righi Giovanni	»	7
Bottai Agostino	»	1
Bargagli Mario	»	6
Cantieri Giulio	»	2
Chiusarelli Giuseppe	»	2
De Metz Salvatore	»	1
Canale Francesco	»	4
Chiusarelli Patrizio	»	2

Somma e segue . . . N.º 427

	Riparto	N.º 427
Borghesi Eberio	»	2
Macucci Ottavio	»	4
Arrighi Pineschi Pietro	»	2
Cartigliani Cesare	»	2
Gabrielli Don Luigi	»	2
Sacchi Giovacchino	»	4
Grifoni Luigi	»	2
Mognaini Giorgio	»	1
Voti perduti per le schede aventi un solo nome	»	4

Somma . . . N.º 448

Così sono eletti a Revisori come sopra per l'Amministrazione 1855 i sigg. Cesare Ricciardi e Flavio Brachetti.

Dopo di che il sig. Conte Presidente dichiara sciolta l'Assemblea scoprendosi.

Siena 30 Aprile 1855.

GIOVANNI PIERI *Presidente*

GIOVANNI MONTORSELLI *Vice-Presidente*

ABRAMO SERVADIO 1.º *Assessore*

AUGUSTO DE GORI PANNILINI 2.º *Assessore*

CARLO CORRADIÑO CHIGI 1.º *Supplente*

GIO. LUIGI BARGAGLI 2.º *Supplente*

PIETRO NENCINI *Cassiere*

POLICARPO BANDINI *Segretario Gerente*

I Notari assistenti

Ser. **ELVIO BEEFI**

Ser. **MARIO BARGAGLI**



DISCORSO DEL PRESIDENTE

LETTO

NELL' ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

Del 30 Aprile 1855.

Signori

Inauguravo la nostra ultima generale Adunanza 1.^o Maggio, anno decorso, annunziandovi il Sovrano Decreto 13 Aprile antecedente, annuente alla protrazione della nostra Strada, intanto sino ai pressi di Bettolle, a progredirsi ancora più in là occorrendo. — Inauguro la presente annunziandovi che buon tratto di essa è in esecuzione.

Per malvagità dei tempi che allora correvano, mancante il lavoro, scarsissime e care le sussistenze, dovemmo promettere all'I. e R. Governo il principio immediato

dalla Impresa. Fedelmente la promessa eseguimmo e senza interruzione non ostante il rigore dell' inverno decorso e della primavera successiva, sì che attualmente lungo tratto della Linea è disteso, talune opere murarie sono fondate, altre molto elevate dalle fondamenta.

Protraemmo la Impresa al di là del fosso Riluogo, e demmo mano al Sotterraneo di comunicazione tra l' Acqua pendente dei fiumi Arbia ed Ombrone, quale Sotterraneo appelleremo di Monte aperto, non lunge dai ruderi del Castello di questo nome, siccome l' apertura di esso da ponente stia al termine della Valle della Biena influente nel fiume Arbia, sito della Battaglia di Monte aperto, celebrata abbastanza dalla Storia sì bene che dalla classica poesia.

Per la promessa e per il motivo che postasi tosto la mano alla impresa, tosto ne fruimmo gli utili, furono i lavori condotti tanto con solerzia che con parsimonia, mentre che il Consiglio si dava a reperire i capitali a rendere effettiva la concessione. — Ma l' opera di lui facevasi ad ogni momento più difficile, perchè la politica e la guerra, con il codazzo di loro dolorosissime conseguenze, avevano scosso sì la base del credito e della fiducia, che il reperimento di capitali tanto in vicine che in lontane piazze, fu, almeno a ragionevoli prezzi, impossibile; insufficienti le buone successive raccolte a temperare la nequizia della epoca, a migliorare la generale situazione finanziaria; il Consiglio abbandonò la idea di ottenere Capitali da quelle piazze.

Arroge che continuamente, e per eguale scopo, non era unico il Consiglio a cercare danaro: che ne cercavano, ed in tanta maggiore misura, grandi Nazioni, le quali, stimando il sistema ferroviario il mezzo più pronto a promuovere la ricchezza sociale, nulla risparmiavano, non ostante la epoca difficilissima, per trovare i compensi quel sistema a condurre a compimento. — Eccesso di ricerca genera rarità, carestia della merce: e tutti sanno che la guerra sperpera ogni pubblica e privata sostanza; e che il danaro, primo motore e fautore dello scambio, invece che mostrarsi,

sprofonda negli abissi in tempo di guerra, anzi che essere di giovamento, e di ricchezza.

Il Consiglio adunque dopo avere vagato tra progetto e progetto, e discusso più finanziari espedienti, un temperamento ha prescelto, certamente il migliore all'epoca, per lo scopo, siccome estraneo agli avvenimenti, alla politica, all'aggiotaggio dei pubblici Mercati monetarij; l'Imprestito di prima Categoria nulla altro essendo che un patto di famiglia tutto privato, una operazione reciproca tra i Membri della grande caterva degli Azionisti.

E di ciò sarà cospicua conseguenza, che per via dell'adottato compenso, incamerandosi la intiera divisata somma, questa pria di entrare nel potere del Cassiere non avrà sofferto diminuzione per il cambio, per il passaggio, per provvisioni, per isconti, per pericoli occorrendo, nè per dichiarazioni, abbenchè usitatissime pure immorali, quelle cioè che vi fanno debitore di somma maggiore, mentre voi non toccate che una somma talvolta minore assai.

Dalla seconda Proposizione del Programma, Voi avete bene inteso che il Consiglio vi chiama a deliberare sopra due sorta di Imprestito, l'uno appellato di prima Categoria, riservato ai soli Azionisti, per la somma di cinque milioni, in cui l'Azionista diviene mutuante a se medesimo, e a tanto facile sistema, che impresterà con piccolissimo incomodo e quasi direbbesi, senza accorgersene. — In fine l'Azionista mutuante, e mutuatario a un tempo, goderà di ragguardevolissimo premio: e quali e quanti sieno per essere i vantaggi di cotale operazione non saranno risentiti da estranei, non in lontane piazze, ma da lui.

E tutto ciò per quello che riguarda l'imprestito di prima categoria. — Per ciò che riguarda l'impiego della seconda, ho da vantare utili assai più grandi che non abbiano gli impieghi ordinarj, perchè i versamenti non tanto prossimi gli uni dagli altri, perchè siane garante lo Stato, e perchè infine ogni obbligazione avrà il premio di £ 200. Così il Compratore darà interpolatamente 1000, e alla re-

stituzione avrà 1200. Però cotale imprestito, nomato di seconda categoria non sarà proprietà assoluta degli Azionisti, ma del primo offerente.

Signori, l'Imprestito è di prima necessità a continuare la strada. — Il Consiglio deve confezionare il tratto già principiato, nè deve indugiare di più ad evitare lo scoglio, remoto sì, ma per noi possibile, del decadimento. — Se la Strada non fosse terminata alla epoca prescritta, non solo perderemmo gli utili che immancabilmente attendiamo dalla continuazione, ma perderemmo il valente di ciò che in essa abbiamo speso di già.

Il tratto principale confezionando, poniamo sotto la nostra influenza una delle più ubertose province dello Stato Toscano, e una zona estesissima del Romano: ma questo non è il tutto, che pone in istato permanente, fisso, determinato, non soggetto a liquidazione ogni anno la Obbligazione governativa annuale di 170,000 lire, vantaggio essenzialissimo perchè la somma è cospicua; di più bene determinata di già, starà fuori della discussione; nelle discussioni non guadagna mai il debole contro del forte.

Nella disgrazia di tante province, di tanta gente, niun sinistro abbiamo a deplorare, chè i fiumi dominanti la nostra Linea, si mantengono nell'alveo loro proprio senza straripamenti, per il che la nostra Via fu incolume del tutto. — Ho da segnalare, piccola però, diminuzione di incassi per la sospensione di varj giorni dell'esercizio di un tratto della Strada ferrata Leopolda; affratellata alla nostra non potevamo, per consenso, non partecipare agli scapiti suoi.

Mi giova qui illuminarvi, e a un tempo tranquillizzarvi, sopra il decadimento delle nostre Azioni nelle piazze, ove genericamente si mercanteggia sopra i valori delle Imprese industriali: Questi pubblici o privati che sieno, quando generalmente sono in decadimento, i nostri che non sono privilegiati, soffrono senza compenso la sorte comune; talvolta ciò fu decadimento effimero nei nostri, e anco procurato da mal volere. — Io ve ne assicuro.

Signori, la nostra Impresa, sotto la influenza degli Avvenimenti, del disparere, della rivalità, della invidia, doveva necessariamente sottostare alle fasi del meglio, del peggio. Se ebbe detrattori, ebbe pure encomiatori, e meglio difensori sì in patria che fuori. Vorrei nominarne molti e ben conispicui, ma tutti non posso. — Però tra questi giovani due nominare perchè effettivamente furono i nostri campioni all' estero in ispecie. — Nominati altra volta da me da questo mio onorevole Seggio, devo nominarli anco una volta, per attestare loro di nuovo la riconoscenza del Consiglio, ed intanto eccitare la vostra. — È l' uno Francesco Eberle di Vienna nostro Consultore negli affari più gravi. — Egli, partito espressamente dalla usata sua residenza di Vienna sarebbe stato qui con noi per l' Adunanza Generale dell' annata decorsa; ma sorpreso da perigliosa malattia, con grave dolore nostro, in Firenze, ne fu impedito. — È l' altro Aronne Dott. Lattis di Venezia, nostro Consultore ugualmente, che con molto piacere veggo sedere, anco una volta, tra questo rispettabile Consesso. Ad essi, uno presente, assente l' altro, dirigo parole di affetto, di riconoscenza a nome del Corpo Sociale e del Consiglio, non senza esprimere vivo desiderio, e calda speranza che vogliano continuarci la loro attiva, efficace cooperazione.

In quanto al futuro spero che alla normale tornata dell' anno prossimo vi darò contezza della formazione completa degli Imprestiti di ambo le categorie, non meno che del progredimento felice della lavorazione.

Tutto ciò pronunciavo, o Signori, annuente e deliberante il Consiglio di Costruzione e di Amministrazione della Strada ferrata Centrale Toscana da Siena ad Empoli.

Siena 30 Aprile 1855.

GIOVANNI MARIA PIERI PECCI

PRESIDENTE



RAPPORTO DELL' INGEGNERE
SULLO STATO DEI LAVORI

al termine del Marzo 1855



Dei mesi dieci che conta il principio dei Lavori di proseguimento verso il Confine pontificio ne sono stati utilizzati soli sette stante per la massima parte la contraria stagione invernale. — Questi lavori nelle prime cinque miglia che si vanno costruendo, sono sviluppati con molta attività dall' Imbocco Meridionale del Sotterraneo di Monte Arioso fino all' incontro della Strada R.^a Aretina nei pressi dei così detti due Ponti.

Difatti in questo tratto di oltre tre miglia si calcolano eseguite B.^a C.^e 165,000 di sterro, e B.^a C.^e 200,000 di riempimento ascendenti insieme alla terza parte circa del totale movimento di terra accollato; sono ultimate N.^o 20 piccole opere d' arte, fra Chiaviche e Ponticelli, un Ponte passaggio e Braccia lineari 100 circa di muri a sostegno dei Terrapieni; ed in costruzione, — l' alto ponte sul primo incontro del fosso Riluogo, il Ponte passaggio della Strada dell' Osservanza, ambidue condotti alla imposta della volta, ed il Viadotto dei due Ponti, di cui sono fondati N.^o 6 piloni e la fiancata sinistra. — A compiere le fondazioni di questa ultima opera restano solo quelle del pilone destro del fosso Riluogo e della fiancata destra. — È già modificata ed aperta al pubblico transito la strada R.^a Aretina in-

torno il citato Viadotto, per invitare quel passo sotto il terzo arco a sinistra.

Tale effetto utile si è ottenuto con N.º 34,400 opere per i lavori di terra e con N.º 5600 per i muramenti, senza contare quelle di sorveglianza.

Lo Studio definitivo del Tratto in costruzione portò un risparmio di fronte all' Avant-progetto di B.^a C.^e 64,000 di movimento di terra; ed avrei ottenuto un risparmio maggiore se non avessi senza aumento di spesa sulle previsioni diminuita la lunghezza destinata in Avant-progetto alla più forte pendenza di tutta la Linea.

Una delle opere più importanti del proseguimento è il Sotterraneo di Muciliani che si incontra alla distanza di miglia 11 circa da Siena. — Questo Sotterraneo riuscirà lungo poco più della terza parte di quello di Monte Arioso nella Strada da Siena ad Empoli; nonostante questa minore lunghezza, essendo stato proposto per rigorosa economia senza pozzi verticali, che vantaggiosissimi riescono alla spedita costruzione di simili opere, offrendo duplicati punti di attacco, il tempo necessario alla escavazione e muratura di questo dai soli imbocchi, sarà poco meno con i lavori di accesso di quello che fu impiegato per Monte Arioso. Presa tale circostanza in considerazione dal Consiglio, il dì 5 del cadente Marzo deliberava dandomi commissione di fare immediatamente incominciare i lavori di approssimamento per intraprendere di seguito la escavazione della piccola Galleria, la quale oltre ad assicurare la direzione, sopprime la difficoltà del trasporto dei materiali che presenta ora il Colle di Muciliani. — Incominciate immediatamente le operazioni per assicurare l'allineamento, furono subito di seguito attaccati i relativi lavori.

Fu inoltre aggiunta la commissione di prepararmi a dare principio a tutte le altre opere murarie più importanti nella veniente estate, la quale non utilizzata per i lavori di fondazione verrebbe ritardato più di un anno il compimento della Strada.

A questo scopo è già messa fino al Paese di Asciano la traccia definitiva sul terreno e sono state subito prese le disposizioni in proposito, affinchè tutta riesca utilizzata la stagione estiva.

Delle rimarchevoli modificazioni sono state fatte all'Avant-progetto, fra le quali una cadrebbe, salva l'approvazione del R.^o Consiglio d'Arte, nella valle del Camerone; — Veniva in Avant-progetto quel corso di acque traversato due volte, mentre ora a traccia definitiva avrei messo la Linea tutta sulla sinistra, in terreno di sicuro impianto, nella veduta di eliminare il caso dei lavori imprevisi, e di sopprimere i due ponti sul Camerone, che in perizia ascendono insieme a lire 39,000 circa. — Oltre alla accennata economia, la sottrazione di queste due opere avvantaggia immensamente le condizioni di pronta costruzione del piano stradale per quella valle, inquantochè oltre ad essere sprovvista di materiali, sono in essa difficili gli accessi.

Queste operazioni inoltrate fino ad Asciano resteranno in breve compite con le altre fino a Rapolano, onde il Consiglio possa servirsene per l'accollo dei lavori. — Sarebbe già a quest'ora tutto terminato se la stagione invernale fosse stata più benigna per le operazioni di campagna.

Per guadagno di tempo è stata ricompilata tutta la perizia allo scopo d'intraprendere le trattative degli accolti. Cade qui a proposito rendere noto, che in questo mese di Marzo è stata fatta una gita dal termine dei lavori in costruzione fino ai pressi di Bettolle con i Componenti una Società Impresaria di lavori in Toscana, avendo essi in veduta di prendere la costruzione di tutta la Linea in un solo acollo; — compiuta la dettagliata perlustrazione sul terreno furono subito incominciate le trattative con la Gerenza.

Siena li 31 Marzo 1855.

L'Ingegnere dei Lavori
GIROLAMO TARDUCCI

TABELLA

Dimostrante il modo dell' annuale ammortizzazione delle 14000
 Obbligazioni della **STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA**
 costituenti l' Impresto di prima categoria decretato il 2 Aprile
 1855.

Anni	Quantità delle Obbligazioni da ammortizzarsi in ciascun anno	Anni	Quantità delle Obbligazioni da ammortizzarsi in ciascun anno	Anni	Quantità delle Obbligazioni da ammortizzarsi in ciascun anno	Anni	Quantità delle Obbligazioni da ammortizzarsi in ciascun anno
			249		1178		4325
1° 1860	N.° 7	26 1885	20	51 1910	66	76 1935	223
2 1861	7	27 1886	20	52 1911	70	77 1936	234
3 1862	7	28 1887	22	53 1912	72	78 1937	247
4 1863	7	29 1888	22	54 1913	77	79 1938	258
5 1864	7	30 1889	24	55 1914	80	80 1939	271
6 1865	7	31 1890	25	56 1915	84	81 1940	285
7 1866	7	32 1891	26	57 1916	88	82 1941	299
8 1867	7	33 1892	27	58 1917	93	83 1942	314
9 1868	7	34 1893	29	59 1918	97	84 1943	330
10 1869	7	35 1894	30	60 1919	103	85 1944	347
11 1870	7	36 1895	32	61 1920	107	86 1945	363
12 1871	7	37 1896	33	62 1921	113	87 1946	382
13 1872	7	38 1897	35	63 1922	118	88 1947	401
14 1873	7	39 1898	37	64 1923	124	89 1948	421
15 1874	8	40 1899	38	65 1924	131	90 1949	442
16 1875	9	41 1900	41	66 1925	137	91 1950	464
17 1876	9	42 1901	42	67 1926	144	92 1951	487
18 1877	13	43 1902	45	68 1927	151	93 1952	512
19 1878	14	44 1903	47	69 1928	159	94 1953	537
20 1879	14	45 1904	49	70 1929	166	95 1954	564
21 1880	15	46 1905	52	71 1930	175	96 1955	593
22 1881	16	47 1906	54	72 1931	184	97 1956	622
23 1882	17	48 1907	57	73 1932	193	98 1957	653
24 1883	18	49 1908	60	74 1933	202	99 1958	686
25 1884	18	50 1909	62	75 1934	213		
<i>Segue N.°</i>	249	<i>Segue N.°</i>	1178	<i>Segue N.°</i>	4325	<i>Totale N.°</i>	14000

Ministri dei Lavori Pubblici e delle
Finanze per parte dello Stato, ed
il Sig. Vincenzo Carducci quale
rappresentante

Convenzione ~~preliminare~~ tra il
Governo di S. M. e la Società per la

Strada Ferrata Centrale Toscana per
la concessione a quest'ultima del diritto
di costruire ed esercitare le sezioni di ferro-
via da Chiusi per le vallate della Saglia
e del Tevere fino all'incontro della Strada
ferrata da Ancona a Roma

Art. 1.º È concesso alla Società anonima della
Strada ferrata Centrale Toscana il diritto
di costruire ed esercitare a proprie spese
e nel proprio interesse una strada ferrata,
la quale partendo dalla Stazione di Chiusi
e procedendo per le vallate della Saglia
e del Tevere vada ad incontrare la strada
ferrata da Ancona a Roma in quel punto
preciso che sarà in appresso stabilito dal
Governo in seguito di appositi studi.

Art. 2.º L'andamento fra Chiusi ed Orvieto
sarà in massima quello indicato dagli stu-
di già redatti dall'Ingegnere della Società
D. G. Carducci, depositati presso il M.
Ministero dei Lavori pubblici in nove grandi
tavole di disegni in piante e profilo salvo
le correzioni e miglioramenti avve-
nute con linea verde nei disegni come

sopra depositati e quelli che all'atto dell'approvazione dei progetti esecutivi di dettaglio venissero determinati dal Governo principalmente per quanto riflette i limiti delle livellate e talun'altezza dei raggi delle curve, avuto riguardo alle naturali condizioni del terreno.

Gli studi dai propri di Briveto alla congiunzione colla linea da Ancona a Roma faranno presentati entro tre mesi dal giorno in cui sarà ufficialmente partecipata alla Società la decisione del Governo intorno allo andamento di questa parte di strada ferrata.

Art. 3°: La Società stessa si obbliga a porre mano ai lavori di costruzione del tratto di linea da Chiusi fino ai pressi di Briveto entro un mese dalla data dell'approvazione degli studi già presentati, ed a condurli a termine e attivare l'esercizio di questa sezione entro dieci mesi fino alla Stazione di Ficulle, ed entro due anni fino a quella di Briveto.

La Società porrà mano ai lavori del tratto al di là di Briveto dentro un mese dal giorno dell'approvazione dei relativi studj e dovrà

compiere in due anni dalla stipula data,
ma in ogni caso non potrà la Società
esser costretta ad esercitare questo tratto
se non contemporaneamente all'altro
da Siculter a Briveto.

Art. 4.^o Il Governo potrà concedere una pro-
voga ai termini stabiliti più sopra non
mai maggiore per altro di mesi otto, quando in
seguito di domanda della Società e sentito
l'arbitrio del Consiglio Superiore dei Lavori
pubblici si riconosce l'esistenza di motivi
indipendenti affatto da negligenza della
Società che giustifichino la necessità
di una dilazione nella ultimazione
dei lavori.

Art. 5.^o Il materiale ed i mezzi tutti d'esercizio
saranno provveduti dalla Società nella
qualità e proporzioni richieste ad un
completo e soddisfacente servizio così delle
primarie sezioni da aprirsi all'eserci-
zio che del complesso della linea.

Oltre la provvista dell'accennato
materiale che dovrà esser pronto per
l'epoca stabilita come sopra per l'atti-
vazione dell'esercizio, la Società nel termi-
ne il più breve e non più tardi di
un anno dalla data della promulgazione

della legge di approvazione, della presente
Convenzione, sarà pure tenuta ad aumentare
l'attuale materiale mobile inserviente alla
linea sino all'insieme già da essa posseduta,
in tale proporzione da non spendersi meno
di Lire 800⁰⁰ in ivi comprese le provviste
in corso.

Art. 6.^o Entro un anno dalla data della pro-
mulgazione della Legge di approvazione
della presente Convenzione la Società si
obbliga pure ad ingrandire in proporzione
all'aumento del servizio le attuali officine
presso la Stazione di Siena, ed entro due
anni alla costruzione ed armamento degli
occorrenti nuovi raddoppi di Rustaje tra
Campoli e Chiusi, oltre a quelli già existen-
ti.

Art. 7.^o La durata della presente convenzione
è limitata all'anno 1859 restando espres-
samente convenuto che a questa medesi-
ma epoca viene pure ridotta quella delle
altre sezioni della Centrale Toscana, de-
standosi su ciò al disposto del Decreto del
Governo Granducale della Toscana 13.
Aprile 1854.

Questa linea verrà costruita secon-
do le norme tecniche generali portate

Dalla Legge del 20 Gmbre 1859. e tanto questa nuova linea quanto l'altra da Empoli a Chiusi faranno procedute ed esercitate dalla Società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle Leggi e dai regolamenti in vigore ed in particolare dalla Legge del 20 Gmbre 1859 suddetta, ed in quanto il loro disposto non si opponga, anche perciò che riguarda la costruzione, alle leggi e regolamenti in vigore nella Strada ferrata Centrale Toscana, e specialmente nei Capitoli approvati con Decreto del Gran Duca di Toscana in data 3 Giugno 1845 ed altre disposizioni così del senato Governo Granducale che del Sovrano provvisorio delle provincie Toscane le quali s'intenderanno applicate anche alla linea di cui nella presente Concezione.

Art. 8.º Tutti i Contratti ed Atti qual siansi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla linea di cui è concessionaria saranno soggetti soltanto al diritto fisso di una Lira, Ital. ed avranno spenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

La Società potrà introdurre nello Stato con franchigia di dogana tutti i ferri

materiali, macchine e meccanismi assolutamente destinati ed esclusivamente necessari alla costruzione, attivazione di esercizio e manutenzione della strada ferrata. Il modo di esercitare un tale diritto sarà determinato dal Ministero delle Finanze intesa la Compagnia.

Art. 9. Le tariffe per il trasporto delle merci e dei viaggiatori dopo l'apertura totale della linea fino alla Ancona - Roma formeranno soggetto di ulteriori accordi tra il Governo e la Società allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme.

Art. 10. Dopo tre anni dall'apertura completa della linea la Società sarà obbligata ad eseguire i trasporti militari a prezzi ridotti cioè per militari in corpo o staccati ma provveduti di fogni di via al terzo della tariffa.

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra alla metà delle tasse portate dalla tariffa. Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non fosse fatta esplicita menzione nella classificazione delle merci saranno paragonati alle merci

di seconda classe nei trasporti a piedi a velocità.

Art. 11. I detenuti nonché gli Agenti della forza pubblica che li scortano verranno trasportati per la metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe).

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale quando non siano chiusi in carrozze cellulari. ove poi l'amministrazione facesse uso per trasportarli di così fatte carrozze essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

~~Art. 12. Le spese per la sorveglianza ed il collaudo dei lavori del pari che quelle per il controllo dell'esercizio saranno sostenute dalla Società. Queste verranno preventivamente fissate dal Governo e la Società ne eseguirà il pagamento anticipato nelle liste erariali.~~

Art. 12. Dopo tre anni dal giorno della totale attivazione della linea fino all'incontro della strada Ancona - Roma la Società si obbliga di eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e di merci, ed il trasporto delle lettere anche nei

convogli celeri per tutta l'estensione della
ferrovia da lei posseduta.

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, ed anche un solo compartimento
secondo l'occorrenza.

Ogni qualvolta questo servizio
esigerà l'uso di un veicolo di maggiore
capacità di un carro postale, il Governo
dovrà corrispondere alla Società un compen-
so di 15 cent.^{mi} di lira ital.^a per ogni
chil.^{ro} di percorrenza e per ogni
carro suppletivo.

La Società si obbliga d'incaricarsi
delle spedizioni fatte dall'Ammini-
strazione 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 delle lettere, si potranno gra-

tuitamente a disposizione della Amministrazione delle poste i locali per uso d'Ufficio.

Art. 13. La strada ferrata da Chiassi allo incontro di quella d'Ancona a Roma sarà costruita ed un solo binario salvo gli opportuni raddoppiamenti nelle Stazioni ed in quei tratti della linea ove per migliore e più sicuro servizio fosse riconosciuto dal Governo necessario di operar gli incrociamenti sentita la Società.

Art. 14 I sistemi e materiali di costruzione per la linea di che si tratta saranno quegli stessi che sono prescritti dai Capitoli sopraccitati per la strada da Impoli a Chiugi salvo quelle speciali disposizioni che venissero richieste dalle condizioni del terreno e che saranno determinate dal Governo all'atto dell'approvazione dei progetti relativi sentita la Società: resta però fin d'ora convenuto.

Che la strada si ammetta di 600
cento chilometri;

Che le Stazioni abbiano i locali
necessari per i servizi doganali Sani-
tari e di polizia per quelle località
principali in cui il Governo prescri-

vesse di stabilirli.

Art. 15 Per la esecuzione ed attivazione dell'opera saranno emesse dalla Società della Centrale Toscana tante obbligazioni quante ne occorreranno a lire 420 per ciascuna rimborsabili col premio del 40 p/100 e così con L. 588 fruttanti L. 21, pagabili semestralmente con tagliandi e cedole di lire 10,50, in tutto simili a quelle già emesse per le sezioni di strada attivate, denominate obbligazioni gialle a forma della deliberazione del Consiglio d'Amministrazione del 2 aprile 1855, meno che per l'ammortizzazione che sarà accelerata tanto per le vecchie che per le nuove, come appresso.

Art. 16 Il 1° Governo garantirà la rendita del 5 p/100 come sopra alle obbligazioni emesse da emettere cioè il frutto di L. 21 per obbligazione, pagabili semestralmente più cent. 30 per ogni lire 100 di valore nominale a titolo di fondo d'ammortizzazione e di premio, mediante il qual fondo si accelererà l'ammortizzazione dei detti titoli di quanto sarà proporzionatamente possibile in confronto delle tavole d'ammor.

tizzazione precedentemente stabilita.

Art. 17. Resta stabilito che il capitale relativo alla costruzione della Sezione di Chiusi alla linea Ancona Roma sul quale il Governo deve garantire il 5 p/100 di rendita e 30 cent. ^{mi} p/100 di ammortizzazione, e premio non potrà essere maggiore di lire 160/m per Chilo ^m compreso tutto ciò che conchiuderà l'ingrandimento dell'officina a Siena, l'aumento del materiale circolante ed i raddoppi di che nell'Art. 15 è stabilito. Però il costo sarà in precedenza stabilito mediante una dettagliata perizia di previsione da presentarsi dalla Società e da approvarsi dal G. Governo a seconda del quale costo verrà regolata la emissione delle obbligazioni.

Art. 18. Il Governo si riserva la facoltà di riconoscere ad opera compiuta l'effettivamente speso e la Società sarà obbligata ad estinguere del proprio entro un anno dalla liquidazione finale delle spese le obbligazioni che fossero state emesse in eccedenza ed a compensare il Governo degli interessi che avessero pagati indipendentemente dalla maggiore emissione suddetta.

Indipendenza della Garanzia

Di cui sopra il Governo non sarà obbligato
che a soddisfare alla differenza che
mancherà a pagare ed prodotto lordo
1.° le spese di esercizio; 2.° un fondo di ri-
serva dell'1 p^oo sugli introiti lordi. 3.°
l'interesse del 5 p^oo sulle obbligazioni
emesse e da emettersi. 4.° finalmente il
fondo di ammortizzazione di 30 cent ^{mi} p^oo.

Art. 19 Le somme che lo Stato avesse even-
tualmente sborsate in forza della garan-
tia già accordata alle obbligazioni costi-
tuiranno un'anticipazione fruttante
l'annuo interesse del 4 p^oo. Questa an-
ticipazione verrà ~~refusa~~ refusa solo nel caso in
cui dopo provvisto alle spese di cui all'ar-
ticolo precedente e ~~adun~~ adundividendo alle
azioni non minore del 5 p^oo rimanga
una eccedenza. Questa eccedenza verrà pri-
ma applicata alla estinzione degli inte-
ressi e poscia del capitale.

Art. 20 Se sopraggiungesse la necessità d'ete-
quire dei lavori non previsti nelle perizie
o per correzioni nell'andamento e per
qualunque altra causa, si dovranno
di questi nuovi lavori ~~redigere~~ redigere pure le re-
lative perizie da approvarsi come sopra,
ma queste non potranno mai indu-
re aumento nel capitale massimo.

come sopra fissato in quanto riflette l'applicazione della garanzia.

Art. 21. La costruzione ed attivazione della strada ferrata Asciano - Grosseto fermo restano quanto venne stabilito nel decreto del Governo della Toscana 19 gembre 1859 sarà accelerata nella sezione da Asciano a Torrenieri. -

Il termine per il compimento dei lavori ed attivazione dell'esercizio sulle sezioni fra Torrenieri ed incontro della Litoranea a Montepescali è protratto a tutto il 31 dicembre 1864. -

Art. 22. La società della strada ferrata centrale Toscana non costruirà il tratto di linea da Montepescali e prosciutto ma essa avrà il diritto di percorrere coi suoi convogli la linea eseguita dalla società della Litoranea per la sezione da Montepescali a prosciutto predetta, partecipando alle spese di manutenzione sia della stazione che della strada: la quota di contributo verrà convenuta d'accordo fra le due società ed in caso di dissenso stabilita dal Governo.

La disposizione che sopra non pregiudica alla facoltà per il Governo di applicare ove d'uopo al tronco di strada pre-

detto il disposto dell'art. 9.º del Capitolato
per la Litoranea in data 18 febbraio 1850.

La Stazione di Grosseto sarà costru-
ita dalla Società della Litoranea e disposto
in modo da servire eziandio al traffico
della linea Asciano-Grosseto; i maggiori
lavori perciò occorrenti dovranno però es-
sere compensati dalla Società Centrale
Toscana la quale a sua volta ne riceverà
il rimborso dal governo nei modi e termini
stabiliti nella concessione per la linea
da Asciano a Grosseto.

Art. 23 I titoli di Asciano Grosseto al 3 p/100
di cui nel Decreto 19 gmbre 1859 non
continueranno ad emettersi, ma alle
spese occorrenti si supplirà mediante e-
missione di tante obbligazioni della
Centrale Toscana, e quali a quelle di cui
è parola all'art. 16 salvo il tenerle distin-
te con una serie separata, ma il paga-
mento dei frutti, capitale e premio se-
mestralmente occorrenti saranno a carico
del 7.º Governo per conto del quale si
costruirà la linea ferrata e il quale per-
cipirà i due terzi del prodotto lordo, e di
queste dovrà tenersene conto separato.

Art. 24 Fino a che non sarà pronto tutto

quanto occorre per effettuare la emissione delle obbligazioni della Centrale Toscana onde l'amministrazione di questa Società non manchi di fondi per continuare tutti i suoi lavori, il Governo le potrà permettere di trovar danaro fino alla somma di Lire Sei milioni sul deposito dei detti titoli Asiatico-Frosineto, o del medesimo vin preferisca fornirle in luogo di espi del costante effettivo e da restituirsi successivamente col prodotto della vendita delle obbligazioni della Centrale Toscana.

Il ritiro dei titoli dati in deposito o la restituzione delle somme fornite non potrà essere protratto oltre un anno.

Art. 26. Nel caso che insorgessero questioni riguardando all'intelligenza od all'esecuzione delle disposizioni della presente convenzione tra il Governo e la Società si ricorrerà al giudizio di arbitri. Gli arbitri faranno tre, due nominati rispettivamente da ciascuna delle parti, ed il terzo dai due arbitri appena seguita la loro nomina.

Questi arbitri pronunzieranno a maggioranza di voti ed i pronunziati dei medesimi faranno irappellabili. La parte che domanderà l'arbitramento

notificherà all'altra scelta del proprio
arbitro invitandola a nominare il suo.
Qualora questa non aderisca all'invito
entro 10 giorni, il secondo arbitro sarà
nominato a semplice istanza dell'altra
parte dal Tribunale di Commercio della
Città di Firenze).

Questo stesso Tribunale nominerà
pure il terzo arbitro nel caso in cui i due
primi arbitri non convengano nella scelta
del terzo. III

III Art. 26. La presente
Convenzione fatta in doppio originale
non sarà definitiva né valida se
non dopo la sua approvazione per
legge

Roma il dieci nove giugno
mille ottocento sessantuno.

Il Ministro dei lavori pubblici
firmato Ubaldo Peruzzi -

Il Ministro di finanze firmato
Pietro Bastogi -

firmato Policarpo Baudini
nei nomi -

Il Direttore Capo di Divisione
nel Ministero dei Lavori pubblici
firmato G. Martignoni

all'originale - Per copia ^{conforme} ~~autografa~~
G. Martignoni

~~Art. 26. La presente convenzione preliminare
verrà ridotta in contratto definitivo da
sottoporsi all'approvazione del Parla-
mento, dopo che la medesima sarà stata
ammessa ed accettata dal Consiglio dei
Ministri.~~

Si rimane dichiarato ed inteso che
l'articolo dodici della presente convenzione
relativo alle spese di sorveglianza gover-
nativa è annullato, e che le dette spese
saranno a carico del governo.

Fatto e sottoscritto questo giorno
undici giugno mille ottocento sessan-
tuno f. Bellini Briganti Bellini de:
Ministro dei Lavori Pubblici
il 25 maggio 1861.

Policarpo Baudini segretario generale



Convenzione colla Società della Strada
fermata Centrale Toscana per la costru-
zione delle sezioni di Strada-fermata
da Chiusi per le vallate della Paglia
e del Tevere fino all'incontro della
Strada fermata da Ancona a Roma.

Signori

Fra i molti progetti di ferrovie
che ho avuto l'onore di proporre all'ap-
provazione vostra, la più gran parte
sono destinati a unire l'alta e me-
dia Italia colla Meridionale inferiore
che manca di questi rapidi mezzi di
comunicazione potentissimi a favorire
e rafforzare il sentimento di nazionale
unità bisogno primo degl'Italiani.

Ma se le linee proposte abbreviano
la distanza fra Torino, Milano, tutta
l'alta Italia e Napoli per Bologna,
Ancona, il litorale Adriatico e gli
Abruzzi; se la linea da Caprano a
Napoli incontrandosi con quella che
parte da Roma per Caprano metterà
fra breve tempo Napoli e l'Italia in-
feriore in comunicazione con Roma;

Se poi si proseguono le linee fino alla
estrema Calabria, è universalmente desi-
tata la mancanza di una linea che
sollecitamente conduca dall'alto e cen-
trale Italia alla futura capitale del
Regno. Il Governo della Toscana fece
è vero la concessione della litorale ma-
rummana; ma questa, prolungazione
della Ligure, avente una lunghezza
di più che 200 Kil^{metri} non potrà essere
compiuta che fra alcuni anni ed oltaccio
le condizioni politiche della parte d'
Italia litorale soggetta al dominio tem-
porale del Papa non hanno permesso
che venisse tampoco conceduto il tratto
dal Chiarone a Civitavecchia di 45 Kil^{metri}

Non è pertanto da quel lato che po-
trà con certezza ed in breve una locomo-
tiva giungere fino a Roma da Corino
o da Milano, né con la sollecitudine
voluta per la riunione a sì gran cen-
tro potrà condursi. L'arteria testè da voi
votata; perchè avendo essa per suo ob-
biettivo Ancona e l'Adriatico diverge di
troppo ed allunga la via per entrare nel-
la linea da Ancona a Roma della qua-
le pure dovrà ancora attendersi per al-

cuni anni l'apertura per le sezioni da
Fuligno ad Orte, & al contrario su quella
stessa linea la sezione da Orte a Roma
ha i lavori assai avanzati per modo che
può quella sezione tenersi per fatto com-
piuto, come dall' altro lato la strada fer-
rata centrale toscana potrà fra pochi me-
si spingere i suoi raggioni fino alla Sta-
sca Chiusi. La convenienza della con-
giunzione della strada ferrata centrale-
toscana colla linea da Ancona a Roma
presso Orte è così manifesta da sembrare
inutile il doverla dimostrare e basterebbe
ove fosse d'uopo a sostegno dell' argomen-
to il ricordare come in quella direzione
fosse nei tempi dell'antico splendore d'
Italia la famosa via Cassia, e vi suc-
cedesse poi e vi esista ancor al presente
l'unica postale fra la Toscana e Roma
che è la più comoda e diretta via per
unire con quest'ultima città gran
parte della media e tutta l'alta Italia.

Costituita, o a meglio dire, compita
quella linea la distanza in strada
ferrata da Roma non farà che di Chi-
lometri 545 per Firenze, 474 per Bologna
e corrispondentemente nelle altre città

Dell'alta Italia; per la stessa Torino non
sarà che di 116 Chilom^{tri} e però la più
breve di qualunque altra linea se si eccet-
tua la littoranea di sopra rammentata.

La società anonima della strada fer-
rata Centrale-Toscana fino dal 1845
impresè a costruire la sua linea che
partendo da quella in allora chiama-
ta Leopolda precisamente a Empoli, andò
dapprima a Siena, si prolungò poi fino a
Sinalunga. Ora presso a Mt. Pulciano,
e sarà fra breve a Chiusi. La congiun-
zione colla linea da Ancona a Roma fu
sempre suo scopo e quest'ultima metropo-
li il suo obbiettivo, appiando così a diven-
tare il corpo della grande arteria ferro-
viaria interna avente per ala settentrio-
nale la Centrale Italiana, e per ala me-
ridionale la linea Romana. A consegu-
ire questo scopo che portò a 130 Chilo-
metri la sua linea e la compisse, fece
^{dal 1845} ripetute domande al già Governo Toscan.
e ottenne di prolungare la sua concepi-
one fino al confine Pontificio, ma trovò
nel Governo del Papa, avverso a qualun-
que facile mezzo di comunicazione fra
i popoli a lui soggetti, ed il resto d'Italia.

3

un'opposizione insuperabile. Scomparso
quest'ostacolo per le felici sorti toccate al-
la patria, la costruzione del breve tratto di
circa 37 Chil^{tr} che corrono fra Chiusi e
la linea romana divenuta una necessità
alla quale nessun governo può sottrarsi
senza imitare l'avversione del Clericale all'
unità ed al progresso della nazione, la Socie-
tà della strada ferrata centrale toscana
rinnovò le sue istanze per ottenere la
concessione di quella linea che forma
il suo complemento al Governo di S. M. il
quale vi prestò benevole orecchio sì per
l'utilità della linea stessa, sì perchè la
società suddetta portò nelle trattative con-
dizioni più moderate di ogni altro ap-
plicante, lo che è ben naturale se si pon-
mente agli immensi vantaggi che a tut-
ta la sua linea provengono da questa
concessione. E nello stesso tempo fu lieto
il Governo Italiano di imitare gli
sforzi benemeriti usati, le difficoltà su-
perate con una costanza ed un corag-
gio superiore a qualunque elogio dal
patriottismo dei suoi promotori della
società stessa, a sostenere le finanze
della quale alcuni dei più cospicui

3

cittadini di Sima non yitarono a sottoporre ad ipoteca il loro patrimonio privato, e la gloria che ottenne di costruire ed esercitare l'intera linea, una delle più difficili d'Italia, con personale tecnico tutto nazionale. Per servire maggiormente alla sollecitudine questa stessa società presentò contemporaneamente alla domanda di concessione gli studi per la 1ª sezione della nuova linea da Chiusi fino alle vicinanze di Civitot.

Venne quindi conclusa con quella società la convenzione che ho ora l'onore di proporre all'accettazione vostra, o Signori, e della quale mi farò ad esporre i motivi che a mio avviso ne consigliano l'accettazione.

Ma prima di sottoporre alla considerazione vostra i particolari vantaggi della convenzione stessa, non posso tralasciare di farvi rimarcare l'altro utile finanziario indiretto che verrà all'erario dall'aumento di prodotto che la linea in discorso porterà sulla sezione della ferrovia da Orte a Roma, la quale, quando verrà compresa nel territorio del Regno, metterà a carico

4

Dello Stato l'assicurazione di un minim
um di rendita netta di £ 20/m
per chilometro fatta dal Governo boni-
tificio nella concessione del 1856.

Quando ora a parlarvi dei
vantaggi speciali della convenzione
presente debbo farvi osservare come il
Governo non vada a garantire un ca-
pitale indefinito mentre non superiore
a £ 150/m per chilometro può essere
la somma garantita delle nuove obbli-
gazioni, e v'è ogni ragione di sperare
che al di sotto di questa cifra resterà
in fatto, se si ha riguardo alla economia
già usata dalla Società stessa nelle pre-
cedenti due costruzioni. Inoltre mi occorre
rammentarvi come nel 19 g^{no} 1859
il Governo della Toscana diede alla stessa
Società, alla quale vi propongo di
fare la concessione odierna, l'incarico
della costruzione di una linea da
Asciano a Grosseto e successivamen-
te nell' 8 Mayo 1860 concesse ad
altra società la linea da Livorno
al Chiarone. La prima concessione
naturalmente comprendeva il tratto
da sb. Beccali a Grosseto di circa

3 Chivoni^{to} che non poterano escludersi
Dalla seconda che sarebbe stata senza
quel tratto interrotta. Le due società
presentarono il tracciato con piccole
differenze che però non bastavano a to-
lo sconcio che le due linee fossero
quasi parallele e per conseguenza l'una
di esse riuscire inutile spesa di lusso.
Colla convenzione presente si stabilì
di lasciare la cura della costruzione
di quel tratto alla maremmana, di
cui forma parte, riducendo la costru-
zione affidata alla Centrale Toscana
alle sole sezioni da Asciano a Mo-
lecati risparmiando così all'erario
pubblico la spesa di circa un milione.
Si provvede poi coll' Art. 22 della
stessa convenzione all'esercizio del trat-
to stesso di Genova onde non nascano
differenze fra le due compagnie che
devono ambedue servirne usando in-
cio il governo delle facoltà riservate
nell' Art. 56 del Capitolato 18 febbra-
jo 1861 stabilito alla società Marem-
mana il quale articolo si porta in-
calce al presente progetto di legge.

La linea da Chiusi a quella

3

Da Ancona a Roma essendo d'un' interesse maggiore che l'altra da Ascoli a Grosseto si è prolungato il termine per la costruzione di quest'ultima, affrettando il più possibile la prima, e per tal modo si risparmia allo Stato l'aggravio della provvista di un maggior capitale, che pel momento non deve essere raccolto per questa linea che per somma affari minore, e quando dovrà rinvenirsi lo si farà con obbligazioni della stessa Centrale Toscana garantite dal Governo. Ciò ha altresì il vantaggio di togliere dal numero dei valori pubblici il titolo speciale stabilito per la costruzione della linea Ascoli-Grosseto garantito esso pure dallo Stato ma che aveva il difetto capitale di non prestarsi all'unificazione del debito da voi signori testè votata.

Avantaggi della riduzione di 45 anni del godimento dell'intera linea da Empoli a Chiusi di 153 Chilom^{tri} per la Società Centrale Toscana, o di assoggettare la compagnia stessa alle medesime condizioni alle quali sottostanno le altre pel trasporto del servizio postale, dei militari detenuti etc.

Lycerat

L

Sono per loro stessi così evidenti da non
abbisognare di commento alcuno; tutta-
via giova far rimarcare specialmente
sul primo che la cessazione del godimento
dell'intera linea da Empoli alla con-
giunzione colla linea Ancona - Roma
venne ridotto alla stessa epoca della
cessazione del godimento delle linee con-
cesse alla Società delle Livornesi lo che
può abilitare il governo a concludere ove
lo creda opportuno operazioni su tutta
quella grande rete finanziaria.

Del secondo si vide l'importanza di
ottenerlo nello scorso anno quando si do-
vettero trasportare corpi di armata nell'
Umbria. Dall'esperienza del passato sul-
le sezioni da Empoli ad ~~Arvalunga~~ ~~Arvalunga~~ si può
approssimativamente calcolare che otterrà
un risparmio il governo di circa £ 100/m.
annue.

Di fronte di tutto ciò deve porsi che
lo Stato garantisce alle nuove obbligazio-
ni da emettersi per la costruzione della
nuova sezione da Chiusi alle linee Roma
Ancona la garanzia di 8.50 p 100 cioè
onde ottengano 8 p 100 d'interesse ed l'am-
mortizzazione coll' aumento del 40 p 100

come hanno già le antiche obbligazioni della Centrale-Toscana, e questo riconosciuto, o signori, una delle garanzie le più moderate che vi siano state richieste fin qui. Ma potrebbe a prima vista sembrare condizione gravosa l'altra che la stessa garanzia si estenda alle vecchie obbligazioni già emesse dalla stessa società Centrale-Toscana e per le quali il Governo non aveva obbligo alcuno. Tale impressione però diminuirà, ove si rifletta che non avrebbe potuto la società omettere questa condizione senza deprezzare del tutto le antiche sue obbligazioni, ove queste fossero rimaste senza garanzia in confronto delle nuove garantite, e del tutto poi scomparire qualunque dubbio che tale condizione anche come corrispettivo dei vantaggi ottenuti possa riuscire di qualche dispendio allo stato e si prenda ad esame la costituzione del capitale della Compagnia che è la seguente:

£ 8,400/m in azioni senza garanzia alcuna dello stato, £ 8,880/m obz

obbligazioni alle quali si estende col-
la convenzione che ho l'onore di fo-
topovi, la garanzia stessa che si ac-
corda alle nuove.

Non debbo qui tacervi che lo stato
col Decreto del già Governo Granducale
11 Aprile 1854 accordò alla Società una
sovvenzione di £ 122, 800 annue fino a
tutto Maggio 1950; questa sovvenzione
venne ridotta per Decreto del Governo del
Re Cojeana 30 Gennaio 1860 a £ 58/m
per 25 anni rispettando però l'oppigno-
razione a favore dei Sorventori nelle rate
e termini già consentiti di £ 2.750/m.
Anche quest'ultima sovvenzione venne
oppignorata dalla Società che ricavò
così in tutto £ 3.353/m da quel suf-
sidio Governativo.

Il servizio annuo delle £ 9, 880/m delle
antiche obbligazioni a 5, 50 p/100 è dun-
que di £ 511.640 e però sui 153 Chil:
delle antiche sezioni a poco più di
£ 2/m per Chilometro. Ora il prodotto
lordo Chilometrico in quelle sezioni stesse
fu nell'esercizio dell'anno scorso di
£ 7, 500 circa e il netto di circa
£ 5, 550 lo che lascia un prodotto

Chilometrico di quasi £ 1500 pel dividendo delle azioni e per conseguenza a garanzia delle obbligazioni antiche non solamente, ma altresì delle nuove da emettere per la sezione che vi si propone di concedere. A nessuno potrà fuggire quale importanza tutta la linea acquisti col suo complemento e come non sia esagerare i calcoli supponendo che il suo prodotto lordo chilometrico possa giungere alle £ 9 a 10/m, aumento che equivarrebbe esso solo alla garanzia accordata a quelle obbligazioni lasciando l'antico prodotto tutto intero pel dividendo delle azioni e per conseguenza diminuendo il rischio di dover provvedere ^{a ciò che} ~~accidentalmente~~ lasciasse scoperto il prodotto dell'esercizio pel servizio ancora delle nuove obbligazioni. Dove però circostanze imprevedibili e straordinarie portassero che in un anno eccezionale lo stato dovesse sopprimere per qualche somma (che non potrebb' essere che leggerissima) al servizio delle obbligazioni, viene provveduto che se ne operi il rimborso negli esercizi successivi, rim-

borso che non potrebbe mancare di verificarsi, mentre le circostanze che potrebbero far concorrere lo stato al servizio delle vecchie obbligazioni, sarebbero per tal modo ^{eccezionali} ~~eccezionali~~ e straordinarie, che non potrebbero lungamente durare. E anche in tal caso venne convenuto che le azioni preleverebbero prima di cominciare il rimborso un dividendo di 3 p/100 e per fondo di riserva 1 p/100 sul prodotto lordo, condizioni generali in simili affari, ma moderatissime nel caso speciale mentre in altre concessioni del nostro stato e di Stati esteri venne portata a 6 p/100 la prelevazione pel dividendo delle azioni ed a 3 p/100 quella pel fondo di riserva.

Per tutte queste considerazioni si lusinga il proponente Ministro che vorrete onorare della vostra approvazione la concessione ~~proposta~~ che vi presenterò d'integro col suo onorevole collega Ministro delle Finanze.

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II
Re d' Italia

Articolo 1^o

È approvata la convenzione in data 19 giugno 1861 intera tra i ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze ed il signor Professore Cav. Policarpo Bandini segretario Generale e Gerente rappresentante la Società Anonima della Strada Ferrata Centrale Toscana per la concessione a questa ultima di costruire ed esercitare le sezioni di Ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all'incontro colla strada ferrata da Ancona a Roma.

Articolo 2^o

Saranno entro tre anni dalla data della promulgazione della presente Legge, ritirati i titoli 3 p/100 emessi per la costruzione della

Strada ferrata Da Ajiciano a Gros-
seto di che nel Decreto Del Governo
Della Toscana 19 g^{no}bre 1859 e
convertiti in obbligazioni Della
Strada ferrata Centrale Toscana
a senso Dell' articolo 23 Della
convenzione qui annessa 19 Giu-
gno 1861.

N° 102.

Progetto di legge presentato dal Ministero
dei Lavori Pubblici / Scruppi /

Convenzione colla società della strada ferrata
centrale Toscana, per la costruzione di un
tronco di Genova da Chiavari a Orte.

Intesa del 26. Luglio 1861.