Numero della Proposta

265

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 16. Giugno 1862.
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Concessione di strade ferrate nelle Provincie meridionali e nella Lombardia

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Pisco
» 2° Bonghi
» 3° Crezzi
» 4° De Luca
» 5° Leardi
» 6° Insani
» 7° Conelli
» 8° Guerzieri
» 9° Grattoni

Relatore Crezzi

Adottata nella tornata del 9 Agosto **1862**

SESSIONE 1861

N° 265

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(DEPRETIS)

nella tornata del 16 giugno 1862

Convenzione relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

SIGNORI! — Nel proporvi una nuova legge per la concessione di una rete di strade ferrate, che avrebbe il litorale adriatico per base e la città di Napoli per punto obbiettivo, non crediamo che sia mestieri il soffermarci nè a dimostrarne la necessità e l'urgenza, nè a ricordare le cagioni che hanno fino al presente attraversato il pronto adempimento di un'opera di tanta utilità.

Con perfetta intelligenza dei veri bisogni del paese e con lodevole sollecitudine le precedenti amministrazioni avevano provveduto, quando colla convenzione che il presidente del Consiglio dei ministri stipulava nel 3 febbraio del passato anno 1861, quando con quella che veniva poi convertita in legge nel 21 luglio di quell'anno, all'immediato intraprendimento degli studi e dei lavori per la completa e rapida costruzione di quel vasto sistema di strade ferrate: ed in conseguenza di cotali provvedimenti molti studi furono fatti, venne nella maggior parte fissato l'andamento delle diverse linee, ed alcuni lavori sono stati attivati che oggimai si ritrovano ad un discreto grado di avanzamento.

Se non che le condizioni dei tempi in cui fu intesa la convenzione, che venne poscia approvata per legge del 21 luglio passato anno, non lasciando sufficiente certezza ai concessionari di pervenire alla costituzione di una società che prendesse sopra di sè l'adempimento degli oneri imposti dalla

convenzione, si aveva dovuto nella medesima consentire, che « se nel termine di un anno, le circostanze politiche o finanziarie fossero tali da rendere impossibile la costituzione di una società anonima, potessero i concessionari rinunciare all'ottenuta concessione. »

Il caso previsto si è pur troppo avverato; e quei concessionari, con nota del 12 agosto prossimo passato, dichiaravano che non altrimenti essi avrebbero potuto tenere la concessione che a patto di maggiori correspettivi o favori, i quali il Governo non ha creduto della convenienza e della dignità sua di poter acconsentire.

Il Governo intanto, cui stava sopratutto a cuore che l'attuazione dei lavori per la costruzione di quelle strade non venisse punto attraversata dall'inatteso incidente, provvedeva senza metter tempo in mezzo alla regolare loro continuazione, ed inviando a Napoli colle facoltà di commissario straordinario uno dei più distinti fra i suoi ingegneri, e sostituendosi ai cessati concessionari nei contratti stati intesi dai medesimi per alcuni di quei lavori; per altri stipulandone dei nuovi, e proseguendo nell'allestimento dei progetti per le diverse linee di quella rete di strade; perveniva a ciò che l'avanzamento della costruzione loro si risentisse meno del malaugurato evento verificatosi.

Un simile temperamento però non poteva adottarsi che in causa d'urgenza ed in via puramente transitoria, in attesa di nuove combinazioni, che con tutta sicurezza offerissero un mezzo di provvedere nel modo il più efficace e vantaggioso per lo Stato al conseguimento dell'alto scopo, che Parlamento e Governo concordemente volevano; epperciò, nel mentre che con ogni sforzo era mandata innanzi l'effettuazione delle opere e delle provviste per la costruzione della prementovata rete di strade, veruna diligenza o studio venivano ommessi dal Governo per riescire ad una nuova concessione della medesima sovra solide basi.

È frutto delle cure del Governo dirette a raggiungere lo scopo prementovato la convenzione passata il 15 del corrente mese coi signori barone De Rothschild e Paolino Talabot, che col relativo capitolato è sottoposta in oggi all'esame ed all'apprezzamento della Camera.

In essa sono comprese tutte indistintamente le linee già contemplate nella convenzione del 12 maggio 1861, che era poi approvata per legge del 21 luglio successivo, e che conseguentemente la Camera già ebbe riconosciute come le più acconcie ed opportune alle comunicazioni fra Napoli ed il litorale dell'Adriatico.

Penetrato il Governo non solo dell'importanza somma di quelle linee, ma della necessità dell'eseguimento loro nel più breve termine possibile, ha voluto che per la generalità delle medesime fossero nella nuova convenzione mantenuti gli stessi termini che già nell'antica erano stati intesi, provvedendo per tal modo che in quanto all'epoca per l'attiva-

zione dell'esercizio su quelle strade, tornasse di nessun effetto l'abbandono della prima concessione, ma rimanesse intatta in questa essenzialissima sua parte.

Che se una tolleranza di minima importanza si dovette ammettere a questo proposito in quanto alle sezioni da San Benedetto del Tronto a Candelo, e da Napoli ad Eboli, in conseguenza dei contratti in corso di eseguimento per quelle sezioni di strada: fu trovato un adequato compenso alla dilazione di quattro mesi che all'apertura delle medesime si è dovuta accordare, anticipando l'attivazione dell'esercizio sul successivo tronco di strada da Candelo a Conza, della lunghezza di circa 50 chilometri, di otto mesi da ciò che dalla primitiva concessione fosse stato richiesto.

Conseguenza di questa stipulazione è pur sempre che al primo maggio dell'anno prossimo sarà aperto il transito da Napoli alle provincie adriatiche e settentrionali del regno sopra una ferrovia interrotta soltanto dalla traversa dell'Appennino da Conza ad Eboli e da pochi chilometri presso Salerno, che si percorreranno col mezzo di opportuni servizi celeri sulle strade da ruota.

Una concessione di maggior termine si dovette però fare relativamente al compimento dei lavori per la linea da Pescara a Ceprano, in vista delle straordinarie difficoltà opposte in quella direzione allo stabilimento di una linea di strada ferrata da una fiera ad aspra condizione di località: ma sebbene nulla sia stato ommesso da parte del Governo ad ottenere che i concessionari accettassero per quella linea un termine più ristretto, si è pensato che potesse riescire di minor danno qualche indugio al compimento della medesima, dopo che al pronto congiungimento della città di Napoli coll'Adriatico, e quindi con tutto il resto dello Stato, sarebbe stato provveduto con la linea per Eboli e Foggia. Fatta ed aperta al transito quella principale linea, e fatti gli studi definitivi di questa importante diramazione, non sarà difficile di affrettare la esecuzione dei tronchi che dalle adiacenze delle parti più elevate dell'Appennino, discendano a riunirsi colle ferrovie aperte lungo i due mari.

Ma se al Governo stava grandemente a cuore l'accelerare con ogni mezzo l'eseguimento delle strade ferrate fra Napoli e l'Adriatico, lo scopo che sedeva in cima d'ogni suo pensiero era quello di assicurarne l'attuazione; e a cotal fine, oltre alle condizioni di guarentigia inserte nella convenzione, egli ebbe cura di associare alla stipulazione una potentissima Casa bancaria, e tale da rassicurare i più diffidenti, che per qualsiasi evento nessun dubbio sarebbesi mai elevato sulla piena ed intiera esecuzione del contratto. Il quale già più volte fatto e disciolto per fatalità di circostanze, tantochè quasi giustificato fosse il sospetto che mai seriamente si volesse eseguire, voleva essere, anche con gravi sacrifici, in tal modo conchiuso da allontanare ogni dubbio sulla sua esecuzione. Ed in questo intento è stato appositamente convenuto all'articolo 10 della

convenzione, che fino a tanto che ai concessionari non venga fatto di costituire una società anonima che si ponga in luogo e vece loro, essi debbano personalmente adempiere agli oneri portati dalla convenzione.

Altro scopo del Governo è stato quello di ottenere, che la costruzione delle strade ferrate fra Napoli e l'Adriatico non solamente adempiesse il bisogno di facili e pronte comunicazioni fra quella città e tutto il resto dello Stato, ma fosse altresì occasione di promuovere lo sviluppo dell'industria in quelle provincie, dove non è difetto di alcuno più acconcio mezzo a ciò, se non manchi la materia in che esercitarsi.

Epperciò fra gli obblighi dei concessionari fu iscritto ancor quello di fondare in Napoli un grande stabilimento industriale, nel quale una metà almeno del materiale circolante necessario al primo esercizio, e la totalità di quello che sarebbe richiesto ai successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo si dovesse fabbricare.

Con non dissimile intento è stato parimenti convenuto, che fosse riservata ai sottoscrittori italiani una sesta parte almeno dei titoli che si dovranno emettere per la raccolta del capitale necessario all'attuazione delle opere previste nella convenzione, titoli, circa la natura e l'emissione dei quali, fu stabilito: che fossero tenuti quei modi e quelle proporzioni, che per precedenti disposizioni governative già vennero consentiti alla società delle strade lombarde e dell'Italia centrale che i concessionari hanno preso impegno di fondere nella nuova società, cui essi, a seguito della presente concessione, verrebbero autorizzati a formare.

Con che si ottenne la fondazione di una grande società industriale con sede in Italia e con titoli che rappresentano unificati valori che stendonsi in tutte quasi le parti del nuovo regno, ed inoltre ottenne il Governo, giovandosi dell'opportunità, di potere colla stessa convenzione provvedere altresì ad un'opera che fino dai primordi dell'introduzione fra noi delle strade ferrate è stata sempre vivamente reclamata dal commercio marittimo del regno, la cui importanza ha fin qui sgomentati anche i più intraprendenti ad assumerla. Sarebbe questa la strada ferrata da Voghera a Pavia la quale, con un ponte sul Po nelle vicinanze di Mezzanacorti, da Pavia rannodandosi alla linea che tende a Milano, progredendo per Cremona a Brescia, aprirebbe la più breve e facile via di comunicazione fra il principale nostro emporio marittimo e le ricche e fertili provincie di Lombardia.

Gli aiuti o i corrispettivi accordati ai concessionari per l'adempimento dal canto loro degli oneri sopranarrati consistono in un sussidio di dieci milioni di lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che essi dovranno fare allo Stato delle spese per i lavori e le provviste da esso sostenute per le strade da Napoli ad Ancona; in un altro sussidio di dieci milioni in beni demaniali, al di cui acquisto i concessionari procederanno per le vie e nelle forme che per l'alie-

nazione di quei beni saranno dalla legge generale stabiliti; nella cessione a favore dei concessionari stessi dell'esercizio e dei prodotti del tronco di strada da Voghera a Piacenza, dal giorno in cui sarà aperta la linea da Pavia a Voghera; e finalmente nella guarentigia di un annuo prodotto lordo chilometrico di lire 29 mila per le strade da Napoli all'Adriatico, e di lire 25 mila per quella da Voghera a Pavia ed a Brescia.

Per quanto larghe possano parere queste condizioni fatte ai concessionari, è mestieri che a rettamente apprezzarle si consideri alla gravità degli oneri che loro stanno di fronte, quali sarebbero il capitale ingente che alla costruzione delle strade contemplate nella convenzione si fa necessario; il breve spazio di tempo entro il quale il medesimo dev'essere trovato e speso; la difficoltà di raccoglierlo in un momento come il presente, in cui il mercato finanziario d'Europa è inondato di titoli; e a questi oneri sono ancora da aggiungersi quello della fondazione in Napoli di un grande stabilimento di costruzione, e l'altro dell'erezione a totali spese dei concessionari dei grandiosi ponti sul Po, uno in legname a costrursi nel periodo di 18 mesi, assegnato alla costruzione della linea da Voghera a Pavia, l'altro in pietra ed in ferro da sostituirsi al primo entro un periodo di tempo non più lungo di dodici anni.

Non tutte però le conseguenze dei corrispettivi pattuiti coi concessionari graviteranno egualmente, nè a lungo a carico dello Stato; giacchè delle guarentigie accordate alcune si risolveranno fino dall'origine della loro applicazione in un obbligo puramente nominale, nè tarderanno le altre a farsi tali per la floridezza del traffico che è lecito il presagire sopra una rete di strade che avrà per punto obbiettivo una città ed un porto dell'importanza di quello di Napoli, e per sfera della propria attività un paese così ubertoso come le Puglie, ed un litorale così esteso come quello da Otranto ad Ancona con tutte le provenienze dall'ampia valle del Po.

In ogni modo è più che probabile che in qualunque proporzione si avveri nei primi periodi dell'esercizio l'onere dalla guarentigia accordata, esso non costituirà che una pura anticipazione a titolo fruttifero da parte dello Stato; essendosi nel capitolato pattuito che le somme che per questo rispetto sarebbero state accordate ai concessionari, dovranno dai medesimi essere rifuse al Governo con le eccedenze risultanti dall'esercizio negli anni posteriori.

La solidità e l'intelligenza dei concessionari, i mezzi dei quali essi dispongono, e la conoscenza perfetta ch'essi hanno dell'importanza degl'impegni da essi contratti, sono motivi sufficienti a credere che essi sapranno e vorranno adempiervi nei termini che sono stati prescritti. A maggiore guarentigia del successo si è tuttavia convenuto all'articolo 9 del capitolato, che la società non portando a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio sulle diverse linee nei termini per loro rispettivamente assegnati, andrebbe soggetta ad una

diminuzione nella guarentigia, proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base di una riduzione del dieci per cento per il ritardo di un anno.

Fra i vantaggi risultanti dalla convenzione sono ad annoverarsi, l'obbligo imposto alla società di sostituirsi allo Stato nell'onere per il medesimo dell'esercizio della strada di Torre-Beretti alle condizioni fatte dal capitolato di concessione annesso alla legge del 16 ottobre 1859, il trasporto gratuito per conto del Governo delle corrispondenze postali, di quello altresì dei militari, dei ditenuti, dei materiali da guerra, non che dei sali e tabacchi sull'intiera rete delle strade contemplate nella convenzione, ad un prezzo molto inferiore a quello stabilito dalle tariffe.

Nè nell'avvisare all'interesse generale della nazione, col promuovere ed affrettare l'adempimento di un'opera così vivamente reclamata da ogni fatta di considerazioni e d'interessi, il Governo ha voluto che andasse perduta l'opportunità di procurare sia nella costruzione, che nell'esercizio delle strade in discorso un modo per cui potesse esercitarsi l'attività de' concittadini nostri, e molti di essi trovare un'onesto mezzo di sussistenza, e venne perciò stabilito che tanto nella costruzione che nelle varie linee a lei concedute, la società debba impiegare esclusivamente degl'italiani, salve poche eccezioni rispetto ai direttori ed ingegneri capi, i quali dovendo necessariamente possedere tutta intiera la confidenza della società, non è paruto che se ne potesse in verun modo limitare troppo severamente la scelta alla medesima.

In quelle che si sono rapidamente discorse, stanno le condizioni principali della concessione intorno alla quale è richiesto il vostro voto. Nel resto la medesima è regolata dalle leggi generali che concernono la materia, e specialmente da quella del 20 novembre 1859, e ad assicurarne l'osservanza si è richiesta dai concessionari una primordiale cauzione di due milioni di lire in consolidati dello Stato, e prescritta quella di dieci milioni entro il termine di un mese dalla data della legge di concessione.

La quale quando col concorso del favorevole vostro suffragio possa prontamente attuarsi, un nuovo esempio sarà aggiunto a quella splendida serie di atti, per cui in tutte le parti della legislazione e della vita sociale va compiendosi e rassodandosi la grande opera della unità nazionale.

Progetto del Ministero

Art.o unico

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato, in data 15 giugno 1882, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i signori Barone James Rothschild e Vittorio Talabot, relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Progetto della Commissione

Art.o 1.

Il Governo è autorizzato a concedere, sotto l'osservanza dei capitoli ~~annessi~~ uniti alla presente e relativo quaderno d'oneri, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

1.o Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce colle diramazioni da Bari a Taranto e da Foggia a Manfredonia;

2.o Una linea da Foggia a Napoli per Ariano, Eboli e Salerno;

3.o Una linea da Ceprano a Sessa per Sora, Celano, Solmona e Sapoli;

4.o Una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

Art.o 2.

È pure autorizzato il Governo a concedere la costruzione ed esercizio di una ferrovia che da Termoli attraverso la regione appennina sannitica metta a Napoli, sotto l'osservanza dei relativi capitoli uniti alla presente e degli obblighi specificati nel quaderno d'oneri di cui nel precedente articolo riguardo alla costruzione ed all'esercizio, salva la facoltà di prolungare o far ... delle linee indicate in detto primo articolo, dove la concessione delle medesime porterà quella di cui ~~all'art.o~~ in questo articolo.

Art.o 3.

Fino a che la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie contemplate dall'articolo primo non abbia avuto luogo, il

Governo è autorizzato a far procedere esso stesso alla costruzione ~~[illegible]~~ e compimento delle linee indicate ~~[illegible]~~ nel detto articolo sotto i N.i 1. 2 e 3 e ad intraprendere l'esecuzione delle opere di esse di mano in mano che saranno compilate.

Art.o 4.

Alle spese occorrenti alla esecuzione del disposto dal precedente articolo ed al rimpiego delle somme già erogate dallo Stato per effetto del l'articolo 2.o della legge 21 luglio 1861 e in causa della convenzione stipulata coi sig.i C. & Vanderelst e Comp.a approvata colla legge 25 luglio 1861 per la costruzione della ferrovia da Rieti a S. Benedetto del Tronto, sarà provveduto mediante l'emissione di obbligazioni.

Art.o 5

Quando il Governo si troverà alla necessità di autorizzato coll'art.o primo dovrà essere imposto ai concessionarj l'obbligo di versare un mese avanti alle rispettive scadenze nelle casse dello Stato le somme occorrenti al pagamento degli interessi e al rimborso del capitale delle obbligazioni che saranno già state emesse dal Governo, e le quali saranno imputate nel numero di quelle che i concessionarj sono autorizzati a emettere in forza del capitolato.

Art.o 6.

Fino a che le costruzioni saranno condotte per conto dello Stato, il Governo è autorizzato a concedere per trattativa privata a quei concorrenti che offriranno maggiori garanzie per potenza di mezzi pecuniarj, per capacità,

per esperienza acquistata in altri consimili opere l'appalto delle costruzioni e delle manutenzioni dovrà farsi a lotti e a misura secondo il concertato e la misura che ne faranno compilati gli stati ed i capitolati d'appalto, pubblicando per le stampe i relativi quaderni d'oneri un mese almeno avanti al giorno che sarà fissato per l'aggiudicazione di ciascun appalto.

Art.o 7.

Nell'appalto di costruzione non saranno comprese le provviste e dei materiali di armamento delle strade ne del materiale mobile per l'esercizio e per le quali il Governo potrà stipulare contratti speciali in conformità del disposto dal precedente articolo.

Art.o 8.

In relazione all'articolo 4.° è autorizzata la emissione di obbligazioni garantite oltre che sulle rendite generali dello Stato, con ipoteca sulle strade contemplate da questa legge, compresa quella da Ancona a S. Benedetto del Tronto.

Art.o 9.

Le obbligazioni saranno al portatore, del valore nominale di lire £ 500 colla indicazione delle strade ferrate cui si riferiscono, fruttanti l'interesse del 3 p.° % all'anno, pagabile in rate semestrali scadenti il 1.° Marzo e il 1.° settembre di ciascun anno col diritto di rimborso del capitale alla pari da effettuarsi nei modi di cui in seguito.

Art.º 10.

Le dette obbligazioni saranno inscritte a parte nel gran libro del debito pubblico e saranno loro applicabili tutte le norme che dalla legge del 10 luglio 1861 sono stabilite per i titoli al portatore.

Potranno tali obbligazioni essere depositate presso la Direzione del debito pubblico sotto la forma di certificato di deposito al nome di chi spetta.

Questi certificati godranno dei privilegi dei titoli nominativi e andranno soggetti alle stesse formalità e tasse.

Art.º 11

Tanto il pagamento degli interessi quanto il rimborso del capitale delle obbligazioni godranno di speciale garanzia sulle rendite delle strade ferrate cui si riferiscono.

A questo fine quelle rendite, dedotte le spese di manutenzione, di amministrazione ed esercizio saranno dinanzi tutto erogate nel pagamento degli interessi e nel rimborso del capitale.

Quando quelle rendite non bastassero al pareggio delle obbligazioni, sarà supplito alla deficienza colle rendite generali dello stato.

Art.º 12.

Il rimborso del capitale delle obbligazioni sarà effettuato alla pari, mediante annua estrazione a sorte la quale comincierà nell'anno 1878.

L'estrazione si farà il giorno due gennajo di ogni anno e il pagamento del capitale i due mesi dopo.

Art.º 13.

Del pareggio della estinzione del capitale nominale delle obbligazioni emesse sarà fatto un assegno annuo, il quale, aumentato di quanto dagli

annuali interessi delle obbligazioni estratte sarà bastevole all'ammortimento del capitale stesso nel corso di novant'anni decorsi dal dell'anno 1858.

Articolo 14.

L'emissione delle obbligazioni sarà ordinata per Decreto Reale, ed eseguita a misura del bisogno della costruzione di dette strade ferrate e acquisti del materiale mobile. Gli interessi decorreranno dal semestre nel quale avrà luogo l'emissione.

Art.o 15

Con Decreto Reale saranno stabilite le norme per l'esecuzione della presente legge, e quanto riguarda le obbligazioni, come anche il modello di queste e le rispettive tabelle e cautele per la estrazione.

Art.o 16

Le spese per la costruzione delle strade ferrate di cui all'art.o 1.o per gli stacci e per l'acquisto del materiale mobile, il pagamento delle alienazioni delle obbligazioni e interessi annuali dell'esercizio di quelle persone formeranno argomento di un rendiconto speciale da presentarsi annualmente all'approvazione del Parlamento.

Art.o 17

Unitamente al bilancio di previsione sarà ogni anno presentato al Parlamento il preventivo delle somme da erogarsi nell'anno seguente nella costruzione delle strade ferrate di cui si tratta, venendo fin d'ora autorizzato per le spese dei lavori e i pagamenti delle opere in corso e l'acquisto del materiale mobile l'emissione di obbligazioni fino ad ottenere la somma di sessanta milioni.

PROGETTO DI LEGGE

(265)

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Articolo unico.

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato, in data 15 giugno 1862, intesa tra li ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i signori barone James Rothschild e Paolino Talabot, relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Progetto della commissione
Capitoli di concessione

1

Art. 1.

La concessione comprende le seguenti linee di strade ferrate:

1° Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona a Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce con diramazioni da Bari a Taranto e da Foggia a Manfredonia;

2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

4° Finalmente una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

Sarà però di facoltà dei concessionarj di sostituire al tronco di cui al N° 2, una linea da Termoli a Napoli attraverso la regione appennina sannitica, purchè facciano tale opzione nel termine di due mesi. Questa linea entrerà a far parte della concessione per gli obblighi e diritti dipendenti.

Art. 2.

Fatta la dichiarazione di accettare la predetta sostituzione, sarà obbligo dei concessionarj di costruire e aprire in esercizio entro l'anno 1866 una diramazione da questa trasversale a Foggia, salva al governo il diritto di concedere ad altri la costruzione e l'esercizio del tronco abbandonato e lasciando però a favore dei concessionarj il diritto di prolungarne di cui in seguito.

Art. 3

Se i concessionarj non faranno la premessa dichiarazione nel termine di due mesi o dichiarassero anche prima di rifiutare la sostituzione di cui nei precedenti articoli, rimane riservato al governo il diritto di concedere ad altri la costruzione e l'esercizio della detta ferrovia da Termoli a Napoli.

8

CONVENZIONE

fra i signori ministri pei lavori pubblici e per le finanze del regno d'Italia e i signori barone De Rothschild e Paolino Talabot, per la concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali ed in Lombardia.

ART. 1.

È accordata ai signori barone De Rothschild e Paolino Talabot la concessione delle seguenti linee di strade ferrate:

1° Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;

2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

4° E finalmente una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

I signori concessionari sono conseguentemente autorizzati ad acquistare la linea da Napoli a Salerno con la diramazione per Castellamare, la quale entrerà a far parte della concessione ai patti della presente convenzione.

ART. 2.

I termini per il compimento della costruzione delle varie sopradette linee sono fissati come segue:

1° Per le sezioni di strada da San Benedetto del Tronto a Conza e da Napoli ad Eboli, il 1° di maggio 1863;

2° Per le sezioni da Eboli a Laviano, 1° gennaio 1864;

3° Per la sezione da Conza a Laviano, il 1° gennaio 1865;

4° Per il tratto da Foggia a Barletta, il 1° gennaio 1864;

5° Per quello da Barletta a Bari, il 1° luglio 1864;

6° Da Bari a Brindisi, il 1° gennaio 1865;

7° Da Brindisi ad Otranto, il 1° gennaio 1866;

8° Per la diramazione da Bari a Taranto, il 1° luglio 1865.

La linea da Pescara a Ceprano dovrà essere terminata nel termine di cinque anni a datare dall'approvazione dei relativi studi definitivi, che dovranno essere presentati dentro un anno dalla legge di approvazione della presente convenzione.

Le sezioni da Pavia a Voghera e da Brescia a Cremona dovranno essere costrutte entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione.

Quella da Cremona a Pavia in 24 mesi dalla stessa data.

Progetto del Ministero

Art. 3.

Sui termini stabiliti al precedente articolo è accordata per la traversa della città di Salerno e per la galleria di Conza la tolleranza di mesi tre.

Art. 4.

Nel caso però in cui circostanze straordinarie o di forza maggiore, delle quali resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'ultimazione dei lavori per la traversa e per la galleria predetta anche nel termine portato dalla sovradetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento di codeste due opere potrà essere, a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà riputato assolutamente indispensabile.

Art. 5.

Allo scopo di portare a compimento nei termini rispettivamente fissati la costruzione delle linee o delle sezioni di linee riferite sotto i numeri dall'1 all'8 dell'articolo 2°, i lavori e le provviste relative alle medesime dovranno essere attivati per modo che la spesa impiegata nella loro effettuazione non resti giammai al dissotto di 5 milioni di lire al mese.

Art. 6.

Nei termini come sopra fissati per il compimento dei lavori di costruzione, dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee; con condizione espressa che, portata la costruzione delle opposte sezioni di strada ferrata fino ad Eboli ed a Conza, si debba immediatamente provvedere all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto celere per i viaggiatori per le comunicazioni attraverso l'Appennino fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della strada ferrata.

Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'articolo 3.

Art. 7.

Il signor barone de Rothschild e Paolino Talabot si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima mediante la fusione in essa della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

La sede della società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del regno.

I nuovi statuti della società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Art. 8.

La società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi impostile dalla presente concessione, in quei precisi modi e proporzioni che alla società

13

Progetto della Commissione

Articolo 4.

Nel caso previsto dall'art. 2. i concessionari intraprendere immediatamente i lavori di costruzione della ferrovia da Eboli a Napoli dai due capi per modo che l'esercizio possa essere aperto con una celerità corrispondente ai termini stabiliti per la traversa per Conza.

Art. 5.

I termini pel compimento della costruzione delle linee indicate nell'art. 2 sono fissati come segue:

(Il resto come l'art. 2 del progetto del ministero)

Art. 6, 7 e 8

(Identici all'art. 3, 4, 5 del progetto)

Art. 9

Identico al contraposto art. 6 colla aggiunta del seguente alinea =

Nel caso che alla traversa per Conza sia preferita quella da Eboli a Napoli dovrà un eguale servizio essere organizzato pei tronchi intrapresi alle sezioni di ferrovia in esercizio.

Art. 10

I concessionari dovranno costituire nel termine di mesi sei dall'attuata convenzione e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima la quale assuma gli obblighi e i diritti portati dalla convenzione stessa. Senza una legge speciale questa società non potrà mai fondersi con altrui. La sede della società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del Regno. Gli statuti della società dovranno essere approvati dal governo.

Art. 11.

La società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi imposti dalla presente concessione parte in azioni e parte in obbligazioni. La parte rappresentata obbligazioni non potrà mai essere maggiore dei due terzi del capitale sociale.

Progetto della Commissione.

È riservato a favore di soscrittori italiani nelle proporzioni fissate per l'emissione delle azioni e delle obbligazioni un terzo almeno del capitale che la società sarà autorizzata ad emettere.

Soppresso

Articolo 12.

Finchè la società non sia stata legalmente costituita i concessionari saranno personalmente obbligati all'adempimento degli obblighi portati dall'atto di concessione, e salva per riguardo alla linea da Brescia a Pavia la prelazione a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale portata dal capitolato annesso alla legge 8 luglio 1860.

Art. 13.

Identico al controscritto articolo 10

Art. 14.

Identico al controscritto articolo 12

Art. 15

Identico al controscritto art. 13

Progetto del Ministero

10

(265) per le strade lombarde e dell'Italia centrale sono stati consentiti da precedenti disposizioni governative.

È riservato a favore di soscrittori italiani, nelle proporzioni che saranno conseguentemente fissate per l'emissione delle nuove azioni ed obbligazioni, un sesto almeno del capitale che la società sarà autorizzata ad emettere.

Art. 9.

La società formata come sopra dovrà nel termine di *un anno* procedere ad una assoluta separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache.

I termini portati da questo e dal precedente articolo 8 potranno a giudizio del Governo essere prorogati di quanto fosse per riputarsi assolutamente indispensabile.

Art. 10.

Non verificandosi la fusione nella nuova società di quella delle strade lombarde e dell'Italia centrale, resta l'obbligo ai signori barone de Rothschild e Paolino Talabot della costituzione di un'apposita società anonima nei termini, nei modi e nelle forme predette, fermo l'obbligo ai medesimi del personale adempimento degli oneri portati dalla presente convenzione e salva, per rispetto alla linea da Brescia a Pavia, la prelazione a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale portata dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860.

Art. 11.

I concessionari, e quindi la società che sarà dai medesimi costituita, dovranno surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù dei contratti in corso per provviste e per eseguimento dei lavori relativi alle linee contemplate nella presente concessione.

I medesimi si obbligano del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria fra Candelo ed Eboli, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato.

Art. 12.

La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costrurre la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napolitane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo.

Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo.

Art. 13.

I concessionari sono tenuti a depositare, entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per legge della presente convenzione, una somma a titolo di guarentigia di *dieci milioni di lire* in rendita 5 per cento al valor nominale.

Questa somma sarà restituita per quinti a misura che i

concessionari stessi o la società giustificheranno di avere erogata nella costruzione delle strade loro concesse una spesa corrispondente ai tre tanti dell'ammontare del quinto da restituirsi.

In caso di inadempimento al disposto dal presente articolo, i concessionari, oltre al decadere dalla concessione, incorreranno senz'altro nella perdita della cauzione primordiale di 2 milioni di lire in rendita 5 per cento valutata come sopra, da essi prestata a guarentigia del presente atto preventivamente alla stipulazione del medesimo.

ART. 14.

Le strade di ferro contemplate nella presente convenzione saranno possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso capitolato, dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859, in quanto il presente atto e l'annesso capitolato esplicitamente non vi derogano, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento.

ART. 15.

La durata della concessione per la linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia è fissata in novant'anni a far tempo dal 1° gennaio 1865.

Quella per tutte le altre linee contemplate nella presente convenzione è stabilita in novantanove anni a contare dal 1° gennaio 1868.

ART. 16.

Lo Stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto brutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee

a) Di lire ventinovemila per le linee indicate ai numeri 1, 2 e 3 dell'articolo primo;

b) Di lire venticinque mila per quella di cui al n° 4 dello stesso articolo.

ART. 17.

Avvenendo la fusione nella nuova società di quella attualmente esistente per le strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, resteranno ferme per le linee già da lei possedute le disposizioni portate dalle rispettive concessioni in quanto espressamente non vi deroghi il presente atto e l'annesso capitolato.

ART. 18.

Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a lire 250,000 a chilometro, l'eccedenza sarà intieramente sopportata dallo Stato.

La società dovrà, prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione, dichiarare se essa sia disposta ad assumerne l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo, oltre quello della guarentigia di cui al precedente articolo 16; e nel primo di questi casi il Governo si riserva la facoltà di

Art.° 16

Identico al controprogetto art.° 14.

Art.° 17

Identico al controprogetto art.° 15.

Art.° 15

Lo stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto brutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee:

a) di lire ventiquattro mila per quella di cui al n.° 4 dell'articolo 1.°

b) di lire venticinque mila per tutte le altre e relative specificate diramazioni.

Art.° 17.

Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a £ 250,000 al chilometro, l'eccedenza sarà intieramente sopportata dallo Stato.

La società dovrà, prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione, dichiarare se sia disposta ad assumerne l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo oltre quello della guarentigia di cui all'art.° 16.

Ove la società domandi speciale corrispettivo il governo si riserva la facoltà di

Progetto della Commissione

di far procedere etc. (Il resto come contro)

(265)

Art.o 18

Dal giorno in cui sarà aperto l'esercizio della sezione di strada da Pavia a Voghera e per tutta la durata della concessione la stazione di Voghera sarà d'uso comune colle linee dello Stato che vi affluiscono.

Lo Stato resta esclusivamente incaricato del servizio in quella stazione e le relative spese saranno ripartite proporzionatamente all'uso.

La società concessionaria dovrà farvi a tutte sue spese quegli ampliamenti e quelle aggiunte di piazzali e fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella stazione vi potranno abbisognare.

Art.o 19 =

Appena aperta all'esercizio la sezione da Pavia a Voghera e per tutta la durata etc. (Il resto come all'articolo ~~contro~~ art.o 20 poi si aggiunga il seguente alinea)

Lo Stato si riserva di rimuovere ogni eventuale ostacolo potesse frapporsi per effetto della convenzione portata dalla concessione approvata colla legge 16 ottobre 1859, sostenendone le conseguenze.

Art.o 20

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla società la somma di sedici milioni mediante deduzione di egual somma etc. (Il resto come nel ~~contro-progetto art.o~~ 21)

Art.o 21

I concessionari fino a costituzione della società anonima eleggeranno legale domicilio in Torino.

Gazzetta del Ministero

12

far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione di quei lavori, contro il rimborso da parte della società della spesa per l'effettuazione dei medesimi nella ragione di lire 250,000 per ogni chilometro di strada.

ART. 19.

Dal giorno in cui il doppio servizio per il trasporto dei viaggiatori e delle merci verrà attivato sulla sezione di strada da Pavia a Voghera, e per tutta la durata della concessione della linea da Brescia a Voghera, la società assumerà a sue spese l'esercizio e riscuoterà per proprio conto tutti indistintamente i prodotti del tronco di strada ferrata da Voghera a Piacenza.

La stazione di Voghera sarà di uso comune colla linea che vi affluisce da Tortona.

La società concessionaria della linea Brescia-Pavia-Voghera resta esclusivamente incaricata del servizio in quella stazione, ed a tutte di lei spese dovranno arrecarvisi quegli ampliamenti e quelle aggiunte di piazzali e fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella stazione vi potranno abbisognare.

ART. 20.

Appena approvata per legge la presente convenzione, e per tutta la durata della concessione della linea da Brescia a Voghera, i concessionari e la società da loro costituita prendono il posto del Governo nell'esercizio della strada ferrata da Torre-Beretti a Pavia alle condizioni fatte dal capitolato di concessione annesso alla legge del 16 ottobre 1859.

ART. 21.

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla società la somma di *dieci milioni di lire*, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle strade ferrate, contemplate nella presente concessione, saranno state direttamente o indirettamente incontrate dal medesimo all'epoca in cui verrà fatta alla società la consegna di quelle strade.

ART. 22.

Allo stesso titolo lo Stato accorda inoltre alla società tanti beni stabili demaniali per il valore di *dieci milioni di lire*.

ART. 23.

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

ART. 24.

I concessionari sino a costituzione della società anonima eleggono domicilio presso la direzione generale delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale stabilita in Torino.

Articolo addizionale.

La presente convenzione dovrà essere ratificata dal signor Paolino Talabot entro il termine di giorni quattro da oggi.

Però il signor barone De Rothschild accetta di eseguire in proprio tutte le condizioni della presente convenzione, e si rende solidale e principale obbligato verso il Governo quando venissero a mancare le ratifiche del signor Talabot.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino in doppio originale questo giorno quindici giugno mille ottocento sessantadue.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro delle finanze
Q. Sella

Il ministro dei lavori pubblici
Depretis

Horace Landau a nome del signor barone James de Rothschild, come da pieni poteri in data 2 giugno 1862, depositati al Ministero dei lavori pubblici.

Paul Amilhau a nome del signor commendatore Paolino Talabot

Il capo-sezione nel Ministero dei lavori pubblici
Pietro Marsi.

Per copia conforme:

P. Marsi, capo-sezione.

Il sottoscritto in esecuzione dell'articolo addizionale della convenzione 15 giugno 1862 relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali ed in Lombardia, ed in conformità dei pieni poteri avutine dal signor Paolino Talabot per atto 14 predetto mese depositato al Ministero dei lavori pubblici, conferma definitivamente e ratifica in nome del suddetto signor Talabot la convenzione medesima come venne già da esso sottoscritta.

Questo giorno dicianove giugno mille ottocento sessantadue.

P. Amilhau

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici
P. Marsi, capo-sezione

Progetto della Commissione

Quaderno d'oneri.

Capitolo Primo

Tracciato e costituzione.

Art.o 1.°

Per ognuna delle ~~linee~~ linee o delle sezioni di linee contemplate nei capitoli di concessione, i concessionarj e la società da costituirsi dovranno sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente la pianta ed il profilo della strada colla indicazione della natura della posizione e della distribuzione dei principali edifizi e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente etc (come contro)

Art.o 2.

Identico al controprotto.

Art.o 3

Identico.

Progetto del Ministero

14

CAPITOLATO

annesso alla convenzione in data 15 giugno 1862 stipulata fra i ministri per i lavori pubblici e per le finanze del regno d'Italia ed i signori barone di Rothschild e Paolino Talabot per la concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali ed in Lombardia.

CAPITOLO PRIMO

Tracciato e costituzione.

Art. 1.

Per ognuna delle linee o delle sezioni di linee contemplate nella convenzione in data d'oggi, la società concessionaria delle medesime dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente la pianta ed il profilo della strada, coll'indicazione della natura, della posizione e della distribuzione dei principali edifizi, e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni come per gli edifizi principali lungo le strade e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima d'incominciare l'eseguimento.

Quanto alle opere di minore importanza la società potrà limitarsi alla produzione dei tipi sulla norma dei quali le medesime dovranno essere costrutte.

I progetti saranno corredati di una memoria descrittiva e spiegativa delle condizioni loro.

Sarà cura della società il presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame non abbia ad essere causa di ritardo nel compimento dei lavori che ne dipendono.

Art. 2.

Per le linee e le sezioni di linee attualmente in corso di eseguimento, la società dovrà portarne a termine i lavori secondo i progetti approvati.

Essa dovrà del pari osservare per tutte le altre linee e sezioni di linee i progetti tanto di massima che particolareggiati, che a diligenza del Governo già sono stati allestiti, riservata però ad essa la facoltà di cui all'articolo 221 della legge 20 novembre 1859.

Art. 3.

La linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto, e quella da Bari a Taranto saranno originariamente costrutte

per un solo binario, acquistando però i terreni e disponendo le fondazioni delle opere d'arte all'uopo del collocamento di un secondo binario sulle medesime.

I lavori di terrapienatura o di sterrato ed i manufatti saranno raddoppiati, ed il secondo binario verrà collocato su quelle linee, quando il prodotto lordo delle medesime raggiunga la somma di lire *trentacinquemila* per chilometro.

La linea da Ceprano a Pescara, e la sezione della linea da Foggia a Napoli, compresa tra Foggia ed Eboli, saranno costrutte, ed in ogni loro parte disposte per un solo binario. La residua porzione della linea da Foggia a Napoli sarà immediatamente disposta per due binari; subordinata la obbligazione del collocamento del secondo binario al caso del prodotto lordo chilometrico prementovato.

ART. 4.

art° 4. Identico.

I ponti in corso di eseguimento fra San Benedetto del Tronto e Foggia, con larghezza eccedente il bisogno del collocamento di un primo binario, saranno condotti a termine secondo le dimensioni prestabilite, e la parte della via che rimarrà disponibile sui medesimi sarà accomodata al transito dei veicoli ordinari, finchè, a termini dell'articolo precedente, non si verifichi il caso del collocamento del secondo binario su quella sezione di strada.

ART. 5.

art° 5. Identico.

La strada da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia sarà compiutamente preparata per due binarii, ma il collocamento del secondo binario non potrà essere imposto alla società se non quando la rendita brutta della strada non abbia raggiunto la cifra di lire *trentamila* a chilometro.

Con larghezza proporzionata alla sede per due binarii dovranno essere edificati del pari sia il ponte provvisorio all'americana che quello definitivo in pietra e ferro che per il varco del Po si dovranno costrurre lungo quella linea.

La società dovrà costrurre il ponte provvisorio all'americana nel termine prefisso per l'ultimazione dei lavori relativi alla sezione di strada da Pavia a Voghera, e nel termine di dodici anni dall'apertura dell'esercizio su quella sezione di strada sarà obbligata a costruire il ponte stabile in pietra ed in ferro con sistema uguale a quello che venne approvato per il ponte sul Po a Piacenza.

La società sarà però tenuta ad anticipare la erezione del predetto ponte stabile, quando a giudizio di periti venisse riconosciuto che il passaggio sul ponte provvisorio potesse difettare della necessaria sicurezza, o per deperimento naturale dell'opera o per eventi straordinari.

ART. 6.

art° 6 Identico.

La spesa sia per il ponte provvisorio, che per il ponte stabile sarà intieramente a carico della società. Quando però alle opere arginali o di sponda del fiume, da erigersi a difesa del ponte o della ferrata, si volesse dar tale estensione che giovasse insieme a difendere un territorio più o meno vasto

dalle irruzioni del Po, concorreranno nella spesa per ciò necessaria lo Stato, i comuni ed i consorzi in ragione dei vantaggi che ne otterrebbero, a mente del disposto dal titolo III, capitolo 1° della legge 20 novembre 1859.

Art. 7.

Art° 7. Identico.

Il Governo si riserva la facoltà di fissare in massima l'andamento che dovrà seguire la predetta linea fra Brescia, Cremona e Pavia. Per la sezione della medesima compresa tra Pavia e Voghera, essa si staccherà dalla linea per Torre-Beretti in un punto tra il Ticino ed il Gravellone, attraverserà il Gravellone alquanto al disotto del ponte per la predetta linea, passerà a levante dell'abitato di Cava, e, varcato il Po a circa mille metri a ritroso delle acque dal Ponte di Barche a Mezzanacorte, e la Staffora in vicinanza del Mulino Orecchia, farà capo direttamente nella stazione di Voghera.

Art. 8.

Art° 8 Identico.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade concesse, ed in quanto non risulti altrimenti determinato dal presente capitolato, dovrà la compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 novembre 1859, nonchè alle seguenti, cioè:

a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di cinquecento metri, salvo nelle traversate dell'Appennino, nelle quali sarà tollerato un raggio di trecento metri;

b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del sei per mille, salva l'autorizzazione di portarle fino al dieci, che potrà venire data eccezionalmente dal Ministero dei lavori pubblici con decreti motivati, e salvo nelle due traversate dell'Appennino, nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del venticinque per mille;

c) Che tutte le strade siano munite di colonne chilometriche;

d) Che sia escluso il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi luce;

e) Che le stazioni abbiano i locali necessari per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

Art. 9.

Art° 9 Identico.

La società non portando a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio sulle diverse linee o sezioni di linee nei termini per loro rispettivamente fissati all'articolo 2 della convenzione in data d'oggi, salve le eccezioni di che ai successivi articoli 3 e 4, andrà soggetta ad una conseguente diminuzione della guarentigia di annuo prodotto lordo chilometrico, accordata per quelle linee o sezioni di linee. Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del dieci per cento per un ritardo di un anno.

Art. 10.

Art° 10 Identico.

Le spese per la sorveglianza, di collaudo dei lavori, del

pari che quelle del controllo dell'esercizio, saranno sostenute dalla società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai loro uffizi.

Per provvedere a queste del pari che a quelle della sorveglianza speciale, di cui fa menzione l'articolo 13, la società dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di lire italiane 60 per ciaschedun chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

ART. 11.

Per tutta la durata della concessione, la società dovrà conservare in buono stato di manutenzione tutte le linee che le sono concesse, tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio ed esercitarle lodevolmente.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività in una o più stazioni principali le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

art.° 11.
Identico.

CAPITOLO II.

Applicazione della guarentigia.

ART. 12.

Le guarentigie stipulate all'articolo 16 della convenzione in data d'oggi saranno applicate dal giorno in cui sopra ciascuna linea e sezione di linea sarà attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci.

Nel caso però in cui il Governo stimasse conveniente di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misura delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta ai due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento qualunque, o per caso di forza maggiore l'esercizio di un tratto qualunque delle strade ferrate avesse a ritrovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società venisse a protrarsi più di quanto sarebbe assolutamente necessario per porvi riparo, sarà del pari proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

art.° 12.
Le guarentigie (come contro).

nel caso però in cui il governo stimasse conveniente di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la somma guarentita per quelle sezioni sarà temporaneamente ridotta ai due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento qualunque o per caso di forza maggiore l'esercizio di un tratto qualsiasi delle strade ferrate dovesse trovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società venisse a protrarsi più di quanto sarebbe assolutamente necessario per porvi riparo, la somma guarentita per quel tratto sarà pure ridotta ai due terzi, senza pregiudizio dei diritti competenti allo Stato a termini di legge, e in quello specialmente di provvedere nell'interesse, servizio del pubblico a spese della società.

ART. 13.

ART. 13.

Nel computo della lunghezza chilometrica della linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia per l'applicazione alla medesima della pattuita guarentigia di prodotto lordo, non sarà tenuto conto di quei tratti di essa che saranno comuni con altre strade della società.

ART. 14.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in

Identico al controscritto art.° 14.

Progetto della Commissione

Progetto del Ministero

(265)

18

forza della guarentigia stabilita, costituiranno una anticipazione fruttante l'*annuo interesse* del quattro per cento.

Quest'anticipazione verrà rifusa collo eccedente introito lordo sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione prima degli interessi, poscia del capitale.

ART. 15.

Il Governo si riserva il diritto di verificare e controllare nel modo il più lato la gestione della società rispetto agli introiti d'ogni genere derivanti dal possesso e dall'esercizio delle strade, e la società a semplice di lui richiesta avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e le comunicazioni che egli stimerà opportune, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente materiale circolante, che al numero ed alla distribuzione dei treni sia di viaggiatori che di merci sulle diverse linee, che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio egli fosse per emanare.

La sorveglianza ed il controllo che sopra saranno esercitati per mezzo di commissari nominati dal Governo. Questo avrà altresì il diritto di farsi rappresentare alle adunanze generali della società.

CAPITOLO III.

Riscatto e scadenza.

ART. 16.

Il Governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le strade ferrate comprese nella concessione allo spirare di essa.

Al Governo incumberà l'obbligo di rimborsare alla società il valore del materiale mobile, degli strumenti ed utensili, dei mobili, degli approvvigionamenti di ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

Gli stabilimenti fondati ed eserciti in virtù del disposto dall'articolo 41 del presente capitolato e dall'articolo 12 dell'annessa convenzione rimarranno in proprietà della società.

ART. 17.

Dopo trent'anni dalla data della legge di concessione il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie contemplate nel presente capitolato e nell'annessa convenzione, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla società per tutta la durata della concessione.

ART. 18.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

art.° 14
Identico al controprogetto art.° 15.

art.° 15
Identico al controp.° art.° 16

art.° 16
Identico al cont.° art.° 17

art.° 17
Identico al cont.° art.° 18.

Quest'introito netto medio costituirà lo ammontare della rendita annua, che verrà pagata semestralmente alla società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione. Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore della rendita netta dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone.

Art. 19.

Nel caso previsto dall'articolo 17, come pure in quello in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste insieme con tutti i loro annessi dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della società, ovvero di obbligare quest'ultima a provvedervi.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

Art. 20.

Allo spirare della concessione la società dovrà, qualora il Governo lo richiegga, continuare la manutenzione e l'esercizio per i sei mesi successivi a spese e per conto dello Stato.

Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla società dietro richiesta del Governo dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto, la società deve presentare la sua risposta, e somministrare entro tre mesi le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate; senza di che le obbiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate, e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non move obbiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della società entro sei settimane, i conti presentati dalla società si riterranno come approvati.

CAPITOLO IV.

Tariffe e condizioni del trasporto e servizio pubblico.

Art. 21.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione, sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale.

La società ed il Governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro.

Art. 22.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle

Art. 19
Identico al cont. art. 19.

Art. 19
Identico al cont. art. 20.

Capitolo IV
Tariffe e condizioni del trasporto e servizio pubblico

Testo art. 20.
Per i trasporti tanto dei viaggiatori quanto delle merci sulle linee contemplate nella convenzione sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle strade ferrate dello Stato. La società ed il governo etc. (come contro).

Art. 21.
Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce, ogni aggiramento in una unica spedizione di articoli appartenenti

Progetto della Commissione

a classi diverse o diretti a persone diverse dà diritto alla società di esigere il pagamento del triplo della somma della quale si è tentato di defraudare la società stessa.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

art.° 22
Identico al controprogetto art.° 23.

art.° 23.
Identico al controprogetto art.° 24

art.° 24
Identico al cont.° art.° 25

art.° 25
Identico al cont.° art.° 26

art.° 26
Identico al cont.° art.° 27.

art.° 27
Identico al cont.° art.° 28.

(265)

Progetto del Ministero

20

tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

Art. 23.

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

Art. 24.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè:

Pei militari in corpo o staccati, ma provvisti di fogli di via, al *terzo*; pei 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 è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 25.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale ed i tabacchi per conto dello Stato, ad un prezzo corrispondente alla *metà* di quello stabilito dalla tariffa per le merci dell'infima classe.

Art. 26.

I detenuti, non che gli agenti della forza pubblica che li scortano, verranno trasportati per *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 siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa supplettiva.

Art. 27.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie o di controllare le operazioni della società, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

Art. 28.

La società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

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

Qualora l'amministrazione non impiegasse carri special-

mente destinati al servizio postale nei convogli ordinari e misti, la società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogniqualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggior capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla società un compenso di quindici centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro supplettivo.

La società si obbliga di 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.

ART. 29.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse alla società, ovvero di far uso dei pali delle linee telegrafiche della medesima.

La società, dal canto suo, avrà diritto di stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche, ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato.

La compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio pelle sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

ART. 30.

La società dovrà far invigilare gratuitamente dai suoi agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo lungo le sue strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunziare immediatamente alla prossima stazione telegrafica, od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

La società dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici del Governo, non che gli operai ed i materiali occorrenti sia pello stabilimento che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

CAPITOLO V.

Stipulazioni diverse.

ART. 31.

La società assume il carico dell'esercizio della strada ferrata da Pavia a Torre-Beretti cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'amministrazione dello Stato dalla legge 16 ottobre 1859

Resta però soppresso l'esercizio sul binario provvisorio, mediante il quale la predetta linea fu posta da principio in comunicazione colla strada nazionale di Pavia, e coll'esercizio di quel binario il servizio della stazione provvisoria stabilita all'origine del medesimo.

art.° 28
Identico al cont.° art.° 29

art.° 29
Identico al cont.° art.° 30.

Capitolo V.°
Stipulazioni e obbligazioni
art.° 30.
Identico all'ant.° art.° 31.

Progetto della Commissione

Progetto del Ministero

(265)

22

art.° 31.
Aperta all'esercizio la strada da Voghera a Pavia la società riceverà la strada ecc. (il resto come contro all'art.° 32)

Art. 32.

Immediatamente dopo l'emanazione della legge di approvazione della presente concessione, la società riceverà la strada ferrata di Torre-Beretti dall'amministrazione dello Stato, che attualmente la esercita, in perfetto stato di manutenzione, come a termini della legge prementovata l'amministrazione stessa aveva il diritto di riceverla dai rispettivi concessionari.

Colla strada sarà pure consegnata in ottimo stato alla società la linea telegrafica colle macchine di trasmissione ed ogni altro attrezzo relativo.

L'amministrazione dello Stato cederà inoltre alla società tutto l'arredo esistente nelle stazioni distribuite lungo la suddetta linea, e necessario al servizio nelle medesime.

art.° 32.
È concesso alla società nel periodo della strada di Torre-Beretti di formare i suoi treni ecc. (come contro all'art.° 33)

Art. 33.

Finchè la sezione di strada Pavia-Voghera non sia costrutta ed aperta all'esercizio, è concesso alla società, nel servizio della strada di Torre-Beretti, di formare i suoi treni nella stazione di Valenza, percorrendo quindi coi medesimi i sette chilometri della strada dello Stato fra Valenza e Torre-Beretti.

Per questo transito la società dovrà pagare allo Stato un diritto di pedaggio da stabilirsi di accordo fra le parti.

Soppresso l'ultimo alinea.

Aperta la sezione di strada fra Pavia e Voghera, cesserà per la società la facoltà di formare i suoi treni nella stazione di Valenza e di percorrere con essi il tratto della strada Valenza-Torre-Beretti, a condizione però che il Governo procuri l'adempimento da parte dei concessionari della costruzione della strada Pavia e Torre-Beretti delle prescrizioni loro imposte dall'articolo 12 del capitolato di concessione, annesso alla legge del 16 ottobre 1859.

Soppresso.

Art. 34.

La cessione dell'uso della strada da Voghera a Piacenza è fatta alla società nello stato in cui quella strada si ritrova con tutte le sue attinenze, ad eccezione però del materiale mobile, il quale non è compreso nella presente cessione.

La società dovrà tenere un conto distinto sia delle spese che del prodotto dell'esercizio di quella strada, e rassegnarlo all'amministrazione dello Stato entro il marzo dell'anno immediatamente successivo a quello cui lo stesso conto si riferisce.

Fra le spese d'esercizio saranno comprese le imposte a pagarsi per quella strada.

art.° 33.
Identico al contro art.° 35.

Art. 35.

Per quella parte della linea da Bari a Taranto, che sarà compresa fra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione della strada ferrata delle Calabrie, la società dovrà dare il transito sulla medesima ai treni destinati al servizio della predetta linea delle Calabrie.

I corrispettivi e le condizioni di questo transito, come dell'uso in comune della stazione e dello sbarcatoio al porto

Progetto del Ministero

Progetto della Commissione

di Taranto saranno stabilite d'accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal ministro dei lavori pubblici.

(265)

Art. 36.

I *dieci milioni di lire* in beni stabili demaniali che lo Stato accorda alla società saranno dati alla medesima mediante l'abbandono di eguale somma sul prezzo di quegli stabili, dei quali essa si sarà resa acquisitrice per quelle vie ed in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali saranno per legge stabiliti.

Soppresso =

Art. 37.

La società dovrà rifondere allo Stato la metà della spesa che sarà per occorrere per la costruzione ed il completo arredamento di ogni genere della grande stazione centrale di Napoli.

Le condizioni della costruzione e del servizio misto in quella stazione saranno regolate dal ministro dei lavori pubblici, sentite le parti interessate.

Identico al contro-p.° art.° 37.

Art. 38.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute impiegare esclusivamente degl'italiani, salve poche eccezioni, rispetto ai posti di direttori, e di ingegneri capo-servizio.

I posti del servizio attivo dell'esercizio delle strade saranno dalla società, a pari condizioni, di preferenza accordati ai militari congedati.

Un terzo almeno del numero totale dei predetti posti dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

Art. 36
Identico all'art.° 38 contro-p.° scritto

Art. 39.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente concessione, i concessionari godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato, semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Da questa condizione sono escluse le linee delle Calabrie ed i prolungamenti e le diramazioni delle ferrovie dello Stato.

Qualora la società non accettasse una o più diramazioni che le fossero state offerte, e posto che queste venissero eseguite dal Governo e consegnate in perfetta condizione, munite di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio, sarà la medesima nullameno tenuta ad assumere ad opera finita l'esercizio di queste diramazioni. In compenso dell'esercizio, per il quale la società provvederà tutti gli oggetti mobili occorrenti, ed inoltre il completo materiale di trasporto, non che s'incaricherà della manutenzione ordinaria, la società avrà diritto di prelevare sui prodotti lordi annui di queste diramazioni *settemila cinquecento franchi*, guarentiti quale mi-

Art. 38
Identico al cont.° art.° 39

Progetto della Commissione

Progetto del Ministero

nimum per l'esercizio annuo di ciascun chilometro fino alla rendita lorda di *diecimila franchi*, e dell'eccedente un terzo sino alla rendita chilometrica di *trentamila franchi*, ed un quarto quando la rendita lorda oltrepassi i *trentamila franchi* al chilometro.

art.° 37
Identico al contro.° art.° 40.

ART. 40.

I monumenti che potranno essere scoperti nell'esecuzione dei diversi lavori della ferrovia non dovranno essere menomamente danneggiati.

I concessionari dovranno darne avviso al Governo per mezzo del prefetto della rispettiva provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano tolti, onde non impedire l'esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore.

art.° 38
Identico al contro.° art.° 41

ART. 41.

La società è autorizzata a creare stabilimenti, officine, e fucine, ad acquistare ed esercire miniere di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi perciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati, quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 42 e 43 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

art.° 39
Identico al contro.° art.° 42.

ART. 42.

Pel corso di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato, i concessionari potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsivoglia altro diritto il ferro, i regoli, le locomotive, i *tenders*, i vagoni, gli strumenti, i metalli e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio e mantenimento delle ferrovie concesse.

L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal ministro delle finanze con apposito regolamento, intesi i concessionari.

art.° 40
Identico al cont.° art.° 43.

ART. 43.

L'imposta territoriale che la società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

art.° 41
Identico al cont.° art. 44

ART. 44.

La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concessile.

art.° 42.
Identico al cont.° art.° 45.

Art. 45.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni dritto proporzionale di registro.

Soppresso —

ART. 46.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto dal presente capitolato o dalla convenzione cui il medesimo va annesso, i concessionari o la società dovranno rivolgersi

Progetto del Ministero

direttamente al ministro dei lavori pubblici, cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il ministro ed i concessionari o la società, le contestazioni verranno definite nei modi e per le vie prescritte dalle leggi generali del regno.

Torino, 15 giugno 1862.

(265)

Sottoscritti all'originale:

Il ministro pelle finanze
Q. Sella.

Il ministro dei lavori pubblici
Depretis.

Horace Landau, pour James baron De Rothschild.

Paul Amilhau pour M. Paulin Talabot.

Il capo sezione del Ministero dei lavori pubblici
Pietro Marsi.

Per copia conforme:

Dal Ministero pei lavori pubblici
P. MARSI.

Progetto della Commissione

art. 43

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione dei ~~[illegible]~~ capitoli ~~[illegible]~~ di concessione e dei prefati i concessionarj o la società dovranno rivolgersi al ministero dei lavori pubblici cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanza fra il ministero e i concessionarj o la società, si ricorrerà ad arbitri, derogandosi in questo punto ad ogni contrario disposizione di legge.

art. 44

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo; e qualora questa non ottemperasse all'invito entro quattro giorni, la nomina sarà fatta dal presidente della Corte d'appello residente nella capitale del Regno, sull'istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra sei giorni da questa comunicata.

art. 45

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nominerranno un terzo arbitro; non potendo esse d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando essi non vi si potessero accordare nella scelta, essa verrà fatta dal presidente della Corte d'appello residente nella capitale del Regno sull'istanza della parte più diligente legalmente comunicata all'altra parte e fra sei giorni da questa comunicata.

art. 46

Il giudizio degli arbitri nominati come nei precedenti articoli, purchè entro i limiti loro prefissi dalle parti contendenti, sarà inappellabile.

Nº 765-A

Capitoli di Concessione
per
la ferrovia da Termoli a Napoli attraverso la regione Appennina Sannitica

---

Art.° 1.° È accordata al Signor . . . . . .
la concessione di una linea di strada ferrata
che da Termoli attraverso la regione Appen-
nina Sannitica metta a Napoli.

Art.° 2.° Per il compimento della costruzione di questa
linea è assegnato il termine di tre anni

Art.° 3.° Il Concessionario si obbliga a costituire nel
termine di sei mesi e nelle forme prescritte
dalle leggi una società anonima la
quale assuma gli obblighi ed i diritti posti
dalla presente convenzione.
La sede della Società e le adunanze ge-
rali degli azionisti dovranno tenersi nella
Capitale del Regno.

Art.° 4.° La Società è autorizzata a realizzare il capitale
necessario all'adempimento degli obblighi
imposti dalla presente convenzione per
un terzo in azioni e per due terzi in obbli-
gazioni.

Art.° 5.° Il Concessionario all'atto della firma del
contratto ~~[illegible]~~ darà a titolo di guarentigia la somma
di due milioni di lire in rendita 5 p.
per cento al valor nominale.
Detta somma sarà restituita per quanto
a misura che il Concessionario stesso o
la Società giustificheranno di avere
erogato nella costruzione della strada una
spesa corrispondente ai tre terzi dell'im-
montare del quanto da restituirsi.
In caso di inadempimento al disposto della
presente convenzione il concessionario oltre al
decadere dalla concessione incorrerà nell'altra

nella perdita della cauzione.

Art. 6.

La strada verrà costrutta in tutta la sua lunghezza per un solo binario e sarà posseduta ed esercitata con tutti i diritti e gli obblighi che risultano dalla presente, dal capitolato annesso alla legge del . . . . . per autorizzare la concessione delle Ferrovie Meridionali, dalle leggi e regolamenti in vigore ed in particolare dalla legge del 29 Mag.° 1859 N.° 3724 in quanto il presente atto ed il prenotato capitolato esplicitamente non si deroghino od venga altrimenti stabilito con future disposizioni di legge o di regolamento.

Art.° 7.° La durata della concessione è fissata in 99 anni a datare dall'apertura della strada all'esercizio.

Art.° 9.° Lo Stato guarentisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto chilometrico dell'esercizio della linea di lire ventidue mila.
Il Concessionario è inoltre autorizzato a ricevere sussidi dai Comuni e dalle Provincie.

Art.° 10. Il Concessionario resta, sino a costituzione della Società personalmente obbligato all'adempimento degli obblighi portati dalla presente convenzione eleggendo, per ogni effetto legale, domicilio nella capitale del Regno.

Art.° 11. Per il rifatto e la scadenza della concessione saranno osservate le prescritte norme regolate nel Capitolo 3.° del capitolato annesso alla prenotata legge colla quale si autorizza la concessione.

Dalla Tipografia Nazionale.

SESSIONE 1861

N° 265-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

NISCO, BONGHI, TREZZI, DE LUCA, LEARDI, SUSANI, TONELLI, GUERRIERI, GRATTONI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 16 giugno 1862

Convenzione relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Tornata del 26 luglio 1862.

Signori! — La Commissione trovò necessario di premettere l'esposizione di alcune circostanze di fatto, la cognizione delle quali può avere gran peso nella deliberazione che la Camera è chiamata a prendere, o quanto meno servire a compiere la narrativa sullo stato attuale delle cose fatta nella relazione ministeriale, e quindi dissipare un errore comune a molti, che, cioè, nelle provincie meridionali non siasi provveduto per la esecuzione di lavori di costruzione di ferrovie, dopo che si rese caduco il contratto approvato colla legge 21 luglio 1861.

Intanto che si sta costruendo da una società appaltatrice a spese del Governo la ferrovia da Ancona a San Benedetto del Tronto, sono pure in corso di costruzione i tronchi da San Benedetto del Tronto all'Osento di circa chilometri 110, dal-

l'Osento a Foggia di circa chilometri 120, da Salerno ad Eboli di circa chilometri 40, i quali tronchi, in forza dei rispettivi contratti coi costruttori, devono essere compiuti nel primo semestre dell'anno 1863.

Si sta pure costruendo la strada ordinaria attraverso l'Apennino che dovrà poi essere surrogata dalla ferrovia colla grande galleria di Conza.

Il Governo ha poi provveduto per l'acquisto di ingente quantità di traversine e di *rails* per l'armamento dei menzionati tronchi.

Ciò premesso, ed entrando nell'esame del merito dell'affare, deve la Commissione notare innanzi tutto che se unanimi furono gli uffici nel riconoscere la necessità di assicurare la più sollecita congiunzione, a mezzo di ferrovie, delle provincie meridionali colle centrali e settentrionali del regno, unanimi furono ben anche nel riscontrare assai gravi per lo Stato le condizioni poste nel contratto, e nel manifestare il bisogno di trovare temperamenti, i quali, senza pregiudicare lo scopo da tutti voluto, alleviassero il carico della nazione e rimuovessero anche certi pericoli nei rapporti politici.

La convenzione sulla quale siete chiamati a profferire non offre la semplicità che presentava quella stata approvata colla legge 21 luglio 1861, che riguardava soltanto ferrovie nelle provincie napoletane. Essa è complicata con altri tronchi in provincie diverse come sono quelli da Brescia per Cremona, Pavia e Voghera; con cessioni di esercizi di strade ferrate già costrutte ed esercitate, e finalmente con una fusione di società e con un'obbligatoria separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache, fra le quali si comprendono quelle esistenti nelle provincie venete.

In proposito a quest'ultima circostanza conviene richiamare alcuni fatti, senza dei quali riescono incomprensibili diversi articoli della convenzione.

Per effetto di concessioni fatte avanti l'anno 1858 dal Governo austriaco e dai Governi parmense, modenese, toscano e pontificio, una grande società si era formata col titolo di *Società anonima delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale.*

Con atto 23 settembre 1858 il Governo austriaco cedette e concedette ai signori Rothschild, Talabot ed altri sei soci, diverse linee ferroviarie del sud dell'impero, con facoltà di aggiungere quelle che erano già state cedute e concesse alla società delle strade ferrate lombardo-venete, ed alla società della strada di ferro d'Oriente, e colla facoltà, dietro l'assenso di dette società, di costituirne, come avvenne, una sola per l'insieme della rete ferroviaria.

Dopo la guerra del 1859, sottratta la Lombardia al dominio austriaco, nel trattato di Zurigo 10 novembre di quell'anno, venne stabilito che il nostro Governo confermasse le concessioni delle ferrovie accordate dal Governo austriaco sul ter-

ritorio ceduto della Lombardia, e si ritenesse surrogato per quella parte in tutti i diritti e gli obblighi relativi, senza però che venissero scissi gli interessi della grande società. (265-A)

Colla convenzione 25 giugno 1860 stipulata fra la detta società rappresentata dal signor Talabot, e dal nostro Governo approvata colla legge 8 luglio 1860, vennero confermate le precedenti concessioni fatte dai Governi austriaco, parmense, modenese, toscano e pontificio in quanto alle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale con alcune sensibili modificazioni, sia rispetto alla garanzia, sia riguardo alla rappresentanza sociale, sua sede ed amministrazione.

La società poi assunse l'obbligo di regolare nel termine di un anno col Governo austriaco l'applicazione degli articoli 14 e 15 della convenzione 14 marzo 1856 e degli articoli 16 e 17 della convenzione 23 settembre 1858, affine di sopprimere la clausola che riservava anche per le ferrovie lombarde una eventuale partecipazione dello Stato austriaco ai redditi superiori al 7 per cento.

Col decreto reale 27 gennaio 1861, il Governo italiano approvava i nuovi Statuti della preindicata società, la quale, per l'articolo 2, prendeva il nome di *Società delle strade ferrate del sud dell'Austria e della Venezia*, per le linee poste nei dominii austriaci; di *Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale*, per le linee negli Stati di S. M. Vittorio Emanuele, e di *Società delle strade ferrate del sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia centrale*, per gli atti d'interesse generale.

Il Governo austriaco addivenne in seguito, coi mandatari della predetta società, alla convenzione 20 novembre 1861, colla quale approvò quella del 25 giugno 1860 stipulata, come si vide, col nostro Governo per riguardo alle ferrovie lombarde esistenti sul territorio ceduto, ritenendo però solamente a notizia di fatto quanto si riferiva alle linee dell'Italia centrale, *sotto tutte le riserve di diritto*. Si convenne all'articolo 3 che, *durante lo stato attuale di cose e per tutto il tempo in cui le strade ferrate dell'Italia centrale non fossero rimesse nella posizione legale anteriore*, la società rinunciava a tutte le pretese che potesse avere verso il Governo austriaco in virtù dell'atto di concessione 17 marzo 1856, come anche della convenzione conchiusa a Roma il 1° maggio 1851 risguardante quelle ferrovie.

Finalmente coll'articolo 6 il Governo austriaco impose la condizione *che in qualunque tempo a partire dal 1° gennaio 1862 egli potrà domandare alla società che faccia la sua separazione in due compagnie distinte e indipendenti, di cui l'una rappresenterà la rete austriaca, l'altra la rete italiana non austriaca, e ciò nel termine di un anno a contare dal giorno in cui il Governo austriaco avrà fatta la domanda, ben inteso che tale separazione sarà sottoposta all'approvazione di esso Governo.*

Qui sta il segreto movente della convenzione di cui oggi si

tratta. Sotto la forma di un obbligo che pare si voglia imporre dal nostro Governo alla società, quello di scindersi in due, formandone una che abbia le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e un'altra le ferrovie del sud dell'impero austriaco, comprese quelle della Venezia, non si vuole in realtà dai signori Rothschild e Talabot che domandare l'esecuzione a mezzo del Parlamento italiano di una ingiunzione fatta dal Governo austriaco, e suggellare in certo modo la separazione delle provincie venete dal regno d'Italia.

E poichè la imposta separazione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale di mediocre prodotto, dalle altre molte di pingue reddito, e quindi la creazione di titoli diversi avrebbe portato necessariamente un deprezzamento di quelli che si riferiscono alle prime, conveniva trovar modo di aggiungere altre linee che avessero assicurato un grande beneficio da parte dello Stato, e queste linee sono appunto quelle contemplate nella convenzione di cui si tratta, nella quale viene garantito un reddito chilometrico assai largo coll'aggiunta di sussidi di non poca rilevanza.

Colla certezza di siffatti vantaggi che porrebbero i titoli delle due nuove società in posizione non dissimile da quelli dell'attuale, sarebbero rimosse le opposizioni che avrebbero avuto diritto di fare i possessori delle azioni di quest'ultima, e riescirebbe agevole di ottenere il consentimento alla separazione.

Il senso doloroso che produrrebbe ai nostri fratelli della Venezia e a tutti gli Italiani l'accennata condizione del contratto, la fece riconoscere inaccettabile.

E pericolosa apparve anche la creazione di una nuova grande società posseditrice delle ferrovie dall'Alpi al mare Jonio, ad eccezione di qualche tronco che dovrebbe pure ricadere nelle sue mani, società che costituirebbe una potenza in Italia tanto forte da esercitare in certe occasioni un influsso pericoloso al paese, singolarmente dove si consideri che molte migliaia di famiglie d'impiegati ne dipenderebbero totalmente; potenza, che in date eventualità potrebbe influire anche sul credito dello Stato.

Perniciosa si riconosceva poi ancora nei riguardi economici. Tutti sanno come il sistema delle concessioni date all'industria privata sia fra altri titoli raccomandabile per la concorrenza che le medesime si fanno tra loro, con vantaggio del pubblico che ne ottiene un servizio migliore e meno costoso.

Ora, perchè tale concorrenza sia assicurata, è mestieri partire da un concetto prestabilito dei vari gruppi di strade ferrate da concedersi a diverse compagnie, forti abbastanza per ottenere quei guadagni legittimi che sono in diritto di aspettarsi, ma nello stesso tempo limitate abbastanza per non creare un monopolio in loro favore e a danno del pubblico. Parve alla Commissione che la distribuzione di questi gruppi naturali sarebbe grandemente turbata da una concessione che riunisse nelle mani di una sola compagnia le

linee delle quali si tratta. Le toscane egualmente che le romane dovrebbero ben presto patteggiare colla smisurata prepotenza di una tale società, la quale non avrebbe che a maneggiare le tariffe anche nei limiti stabiliti dagli Statuti per avocare a sè una gran parte del movimento e costringere quindi le rivali a sottomettersi alle condizioni che le piacesse d'imporre loro.

Anche lo Stato, sia che rimanga proprietario della sua grande linea da Genova ad Arona e sue ramificazioni, sia che le debba cedere in avvenire, risentirebbe o nell'esercizio loro o nel minor prezzo di vendita i funesti effetti di quella potente società.

Per queste considerazioni la Commissione interprete del voto degli uffizi non esitò a togliere dalla convenzione le stipulazioni che risguardavano la separazione di cui all'articolo 9 e la fusione contemplata dall'articolo 7.

Sotto il rapporto finanziario, il risultato dell'esame del contratto fu il seguente:

Le tre linee meridionali contemplate dal primo articolo della convenzione, misurano:

1° Da Ancona ad Otranto con una diramazione da Bari a Taranto	chilometri	735
2° Da Foggia a Napoli compresa la traversata di Salerno e il tronco di Castellamare	»	245
3° Da Ceprano a Pescara	»	234
In complesso	chilometri	1214

La costruzione del tronco da Ancona a San Benedetto del Tronto in via di esecuzione fu accordata dal Governo ad una società per lire 13,500,000, ossiano lire 150,000 al chilometro.

Risultava dalla valutazione data dal perito governativo, signor cavaliere Bella, che la spesa media chilometrica dei tronchi da San Benedetto del Tronto ad Otranto colla diramazione da Bari a Taranto, da Foggia a Salerno e da Ceprano a Pescara fosse di lire 171,557 85 per chilometro.

La spesa adunque che dovrebbe incontrare la società concessionaria per la costruzione dei tronchi non ancora incominciati e per la rifusione delle spese dei tronchi che sta facendo eseguire il Governo, sarebbe:

Per la linea da Ancona a San Benedetto del Tronto	L.	13,500,000 »
Per le altre linee, escluso il tratto da Salerno a Napoli e Castellamare, di cui si dirà in seguito	»	181,800,000 »
Per la traversata di Salerno circa	»	2,000,000 »
Sommano	L.	197,300,000 »

La ferrovia da Napoli a Salerno con diramazione a Castellamare, appartiene alla società Bayard cui fu concessa per decreto 19

(265-A)

Riporto..... L. 197,300,000 »

giugno 1856 dal Re Ferdinando II, con diritto d'esercitarla per anni ottanta, dopo i quali rimaner deve proprietà dello Stato. Nella concessione non v'ha alcuna guarentigia del Governo nè pel capitale, nè pel reddito, nè si trova esclusa la facoltà del Governo stesso di concedere altra ferrovia parallela.

Da ciò deriva che ove il signor Bayard non volesse cedere quel tronco di ferrovia o non consentisse in un prezzo equo, la nuova società sarebbe in diritto di costruirne una propria in prosecuzione della sua linea.

La spesa media chilometrica fu dal perito governativo ritenuta in lire 170,000 che per chilometri 52 dà una somma di 8,840,000 lire, somma che dovrebbe servire di misura del prezzo d'acquisto del tronco del signor Bayard; e aggiungendosi in tale caso anche il prezzo del tronco a Castellamare in lire 1,360,000, tale prezzo salirebbe ad italiane ..... L. 10,200,000 »

Sommano L. 207,500,000 »

A questa somma dovevansi aggiungere le seguenti:

1° Per l'acquisto del materiale mobile, e per l'addobbo delle stazioni, lire 30,000 per chilometro, e quindi per chilometri 1214 L. 36,420,000 »

2° Per la metà spesa di costruzione della strada ordinaria fra Candelo ed Eboli che deve rimanere proprietà dello Stato..... » 600,000 »

3° Pel grande stabilimento a Napoli... » 2,000,000 »

In complesso, il capitale che avrebbe dovuto procurarsi la società per soddisfare agli obblighi suoi saliva a ..... L. 246,520,000 »

Da questa somma però erano da dedurre i sussidi che voglionsi accordare dal Governo:

1° In lavori eseguiti a spese dello Stato e consegnati alla società, lire 10,000,000;

2° In beni demaniali, lire 10,000,000;

3° Colla rendita della ferrovia da Piacenza a Voghera.

Dai prospetti pubblicati dal Governo, risulta essere di annue lire 24,420 il medio reddito chilometrico, il quale per chilometri 59, dà un annuo prodotto di 1,440,780

Riporto .... L. 246,520,000 »

lire. Dedotto il 40 per cento a titolo di spese di esercizio, il reddito netto riesce di lire 864,468. Capitalizzato in ragione del 6 1|2 per cento, dà una somma di lire 12,102,566. Dovendo però la società provvedere al materiale mobile e fare delle spese di ampliazione della stazione di Voghera, si ritenne quel capitale in sole lire 10,000,000.

In complesso i sussidi sommavano a L. 30,000,000 »

da dedursi dal capitale che discendeva a L. 216,520,000 »

In quanto agli interessi durante le costruzioni, considerando che il capitale non va ad essere esborsato che rateatamente a misura dell'avvanzamento dei lavori o del pagamento delle linee costrutte, come quelle da Ancona al Tronto, dal Tronto a Foggia quasi compiute, e considerando che posti questi tronchi in esercizio, la società comincierebbe immediatamente a fruire della rendita assicurata di lire 29,000 al chilometro, e considerando finalmente che in una saggia amministrazione le somme che si trovano in cassa vengano impiegate interinalmente in buoni del tesoro, in conti correnti e riporti, non si poteva per quegli interessi aggiungere, senza errare, una somma maggiore di ..... L. 6,000,000 »

Per tale modo la complessiva spesa risultava di ..... L. 222,520,000 »

Per far fronte agli interessi di questo capitale, la società avrebbe assicurato dallo Stato lire 29,000 al chilometro, e quindi per chilometri 1214 ..... L. 35,206,000 »

Volendo anche ammettere che le spese di esercizio fossero in media di lire 10,500 per chilometro, quantunque questa linea non offra bisogno di più che tre convogli al giorno, quantunque soltanto per una piccola parte, le pendenze saranno tali da richiedere un aumento di spese di trazione, e i combustibili costeranno assai meno che per le linee continentali, potendoli la compagnia ricevere direttamente per la via di mare alle proprie stazioni di Ancona, Brindisi, Napoli, ecc., si avevano sopra chilometri 1214 a dedurre per questo titolo..... L. 12,747,000 »

che, dedotta dalla precedente, la riduceva a L. 22,459,000 »

(265-A) Questa cifra rappresenta un interesse del 10 per cento circa nel supposto che il capitale dovesse essere costituito nella sua totalità da azioni. Se non che potendo la società concessionaria approfittare della facoltà accordatale di raccogliere parte del capitale in obbligazioni nella stessa proporzione seguita per la strade lombarde, e ritenendo tale proporzione anche limitata alla metà, ne veniva il seguente calcolo :

« La metà del capitale sarebbe di lire 111,260,000 ; le obbligazioni essendo come le lombarde di lire 500, portanti un interesse del 3 per cento, supponendole emesse al prezzo di lire 250, ne occorrerebbero numero 445040, le quali richiederebbero pel pagamento dell'annuo interesse la somma

di	L.	6,675,600
pel loro ammortimento l'altra di	»	356,032
e così in complesso	L.	7,031,632

Rimarrebbero quindi ancora annue lire 5,427,368 da distribuirsi sulle azioni in aggiunta alle suindicate lire 10 per cento, che farebbero salire l'interesse a poco meno di lire 15 per cento, misura che andrebbe aumentando quando il capitale da procurarsi colle obbligazioni si tenesse maggiore della metà.

Procedutosi all'esame di quanto si riferiva alla ferrovia da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia, che misura circa chilometri 145, la Commissione sopra dati di confronto con altre linee trovò di valutarne in lire 179 mila il costo chilometrico, e così il costo complessivo a cifra tonda in lire 26,000,000. Ritenuto che lo Stato assicurerebbe un reddito lordo chilometrico di lire 25 mila, e così una somma annua di lire 3,625,000 ; deducendo il 40 per cento a titolo di spesa di esercizio, quindi lire 1,450,000, la società avrebbe sul capitale l'interesse dell'8 40 per cento circa, calcolandolo rappresentato da soli azioni, interesse che aumenterebbe d'assai a misura della quantità delle obbligazioni sostituite alle azioni per raccogliere il capitale, come si vide già per le ferrovie meridionali.

La rilevantissima differenza che si riconobbe esistere fra la valutazione data dal perito governativo e quella che pareva aver servito di base alla stipulazione del contratto, indusse la Commissione a domandare al ministro dei lavori pubblici i dati di valutazione del costo chilometrico, dai quali era partito per le trattative cogli aspiranti alla concessione.

Il ministro, venuto alla Commissione, espose che secondo i suoi calcoli, basati sul confronto con altre ferrovie e sulle dichiarazioni di persone competenti nella materia, il costo chilometrico lo riteneva non minore di lire 270 mila ; che nella perizia Bella erano state omesse dal calcolo alcune stazioni, altre insufficientemente apprezzate, e così le officine, l'arredo delle stazioni, l'acquisto di utensili ed altre spese diverse ; che pertanto conveniva aggiungere al costo chilometrico determinato dal cavaliere Bella in lire 171,000, altre

lire 35,000 per costruzione di stazioni omesse o insufficientemente valutate: lire 1,000 al chilometro pel telegrafo, lire 39,000 pel materiale mobile, e finalmente per interessi del capitale durante la costruzione, spese per gli studi ed altre imprevedibili, un aumento fra il 12 e il 15 per cento. Conchiudeva il signor ministro col ritenere (avuto riguardo al sussidio di trenta milioni) il capitale necessario alla costruzione in lire 280 milioni, sul quale lo Stato assicurava la rendita lorda annua di L. 35,206,000. Da questa deduceva le spese di esercizio in ragione del 49 per cento, e quindi lire 17,255,840. Le residue lire 17,960,160 venivano perciò in suo senso a rappresentare un interesse annuo fra il 6 e il 7 per cento.

Per quanta autorità potesse avere la parola del signor ministro, i suoi calcoli non persuasero la Commissione, la quale, sebbene fosse disposta anche a largheggiare nei proprii, si trovò sempre condotta ad un risultato alquanto lontano da quello cui era giunto il signor ministro, e rimase nella persuasione che onerosa fosse per lo Stato la proposta convenzione.

Considerava essa da un lato che, anche portando a lire 235,000 il costo chilometrico delle ferrovie meridionali, il capitale occorrente, dedotti i sussidi, sarebbe di 255,290,000 lire. Ritenendo poi questo capitale rappresentato per una metà in azioni e per l'altra metà in obbligazioni, e ritenendo che pel servizio dell'interesse e dell'ammortimento di queste ultime occorrerebbero annue L. 8,067,164, la residua somma garantita, dedotte le spese di esercizio, essendo di lire 14,391,836, offrirebbe pel capitale in azioni ancora un interesse dell'11 26 per 100 circa. Dall'altro canto considerava che, se per riguardo alla linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia si poteva ripromettere un movimento capace di porre al coperto lo Stato da ogni eventualità di sborso per l'accordata guarentia, ciò non potrebbe supporsi ragionevolmente in quanto alle ferrovie meridionali.

Le condizioni di quelle provincie, la densità della loro popolazione, persuadevano che almeno per molti anni le dette ferrovie non daranno in media un reddito lordo maggiore di L. 20,000 al chilometro, e quindi in complesso, per chilometri 1214, annue L. 24,280,000, lasciando esposto lo Stato ad un'annua perdita di L. 10,526,000, oltre quella del capitale dei sussidi.

La Commissione volse quindi la sua attenzione ad uno espediente che paresse più opportuno ad ottenere l'intento senza troppo aggravio del pubblico erario; espediente di cui trovava già un progetto negli atti comunicati dal Ministero, cioè quello della emissione di obbligazioni garantite sulle stesse ferrovie.

Venuto in seno alla Commissione il signor ministro delle finanze, ed avuta comunicazione della proposta, dichiarò

(265-A) che l'emissione di obbligazioni come espediente adottato in via provvisoria per raccogliere le somme necessarie alla continuazione dei lavori di costruzione e per l'acquisto del materiale voluto per l'attuazione dell'esercizio dei tronchi che andavano ad essere fra breve compiuti, e fino a che non si fossero trovati aspiranti alla concessione offerenti un partito migliore che non sia quello presentato dalla società Rothschild-Talabot, rendeva indispensabile la creazione di una separata amministrazione, e quindi non accettabile l'espediente.

In quanto poi ad adottare la creazione di questa nuova specie di prestito come sistema pel compimento da parte dello Stato della costruzione di tutte le ferrovie contemplate dalla convenzione, egli trovava il sistema stesso in urto al principio già sancito nello scorso anno della unificazione dei debiti pubblici. Conchiudeva col mostrarsi poco inclinato ad accogliere siffatto sistema, il quale altronde, secondo lui, nella strettezza del tempo, non consentiva quel profondo studio che meritava.

Avute queste dichiarazioni, alle quali però non credeva la Commissione di soscrivere, essa continuò l'esame della convenzione e del relativo capitolato per migliorarne le condizioni con opportune modificazioni oltre le già adottate portanti l'esclusione della fusione della nuova società con quella delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e l'esclusione dell'obbligo della separazione assoluta delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache, comprese quelle della Venezia.

La prima discussione sorse sulle linee da preferirsi, quindi sulle direzioni anche di quelle già determinate, discussione provocata da diverse istanze comunicate alla Commissione.

Dietro l'esame di quelle istanze e le dichiarazioni dei singoli membri della Commissione, questa ritenne che non le spettasse di decidere, come veniva domandato, se convenisse far passare per Lucera la ferrovia da San Severo a Foggia; che quest'ultima città non perdesse della sua importanza per ciò che la linea da Foggia a Barletta avrà un tronco comune con quella da Foggia a Conza; che sarebbe desiderabile che la strada da Foggia a Barletta si avvicinasse quanto più è possibile a Cerignola, quella da Pescara a Ceprano alla città di Chieti, senza entrare nell'esame sulla possibilità che la ferrovia tenga piuttosto la destra che la sinistra sponda del Pescara, mancando i dati per giudicare convenientemente.

Così pure in quanto alla diramazione richiesta da Piedimonte della ferrovia da Termoli a Napoli, la Commissione, quantunque persuasa dell'importanza di quel centro industriale, pure rimise ad altro tempo, senza dubbio non lontano, la concessione di quel tratto di ferrovia, dovendo oggi assicurare alle provincie napoletane le linee principali.

Ciò che però dalla lettura delle diverse petizioni pervenute dalle provincie napoletane venne a risultare assolutamente

necessario è lo studio sollecito di un sistema di strade comuni ed in particolare il compimento di quella nazionale da Castel di Sangro a Torino. (265-A)

Anche dalla Lombardia pervennero petizioni per costruzione delle ferrovie da Gallarate a Varese, da Lecco a Monza, da Camerlata a Como, da Treviglio a Coccaglio, e finalmente da Monza a Chiavenna per Lecco, colla stessa garanzia dallo Stato accordata originariamente alla società delle ferrovie lombarde.

La Commissione non trovò di addentrarsi nell'esame di queste domande, osservando che quanto al tronco da Gallarate a Varese pende già la deliberazione in seguito ad un ordine del giorno adottato dalla Camera alcuni mesi sono; che rispetto al tronco Treviglio-Coccaglio l'obbligo della sua costruzione sussiste nella società delle ferrovie lombarde, da adempiersi a richiesta del Governo, quando egli ne riconosca la necessità; che per riguardo finalmente alla ferrovia da Monza a Chiavenna per Lecco sarebbe desiderabile lo studio di un regolare progetto, perchè sopra di esso il Ministero potesse produrre una legge per la sua esecuzione, e sarebbe stato ancora più desiderabile che la costruzione di quella linea fosse stata caricata ai nuovi concessionari Rothschild e Talabot in corrispettivo ulteriore dei rilevanti vantaggi loro accordati colla convenzione di cui si tratta, dove per avventura questa ottenesse l'approvazione del Parlamento.

Più strettamente connessa colle progettate ferrovie meridionali si offerse la domanda di una linea ferroviaria attraverso agli Apennini che, partendo da Termoli, andasse a Napoli.

Un progetto era stato presentato dal signor cavaliere Achille Jacobelli al Ministero il 25 giugno prossimo scorso per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che, partendo da Termoli per Campobasso e Benevento, raggiungesse la strada ferrata fra Ceprano e Napoli, con diramazione a Piedimonte ed a Foggia.

Questo progetto, l'accoglimento del quale veniva domandato dai cittadini di 219 comuni delle provincie di Benevento e di Molise e dei circondari di Piedimonte, di Ariano e del Vasto colla petizione 8253, formò soggetto anche di una proposta di legge presentata da cinquanta deputati, ammessa alla lettura da tre uffizi della Camera, e da questa presa in considerazione e rinviata alla Commissione.

A proposito di quella linea trasversale si aveva già un voto nella relazione della Commissione creata presso il dicastero dei lavori pubblici in Napoli nell'anno 1860 dal luogotenente Farini. Che se il progetto non era accompagnato da studi completi, se le elevazioni non erano state misurate che col barometro, la conoscenza che mostravano d'avere delle località i membri di quella Commissione, offriva argomento per dar peso alle loro dichiarazioni ed al loro giudizio sulla maggiore fa-

(265-A) cilità di costruzione della detta strada in confronto di altre attraversanti l'Apennino.

L'importanza delle provincie alle quali gioverebbe quella strada, la possibilità di farvi affluire il movimento di provincie limitrofe e popolose, a mezzo anche di strade ordinarie a fronte di quella per Conza, indusse la Commissione ad accogliere il progetto e ad aggiungerlo alle linee da costruirsi.

Se non che, parendo che ammettere in una volta la costruzione di tre ferrovie attraverso l'Apennino potesse riuscire soverchio carico, almeno per ora, si determinò di lasciare in facoltà dei concessionari di scegliere o la linea per Conza, Eboli, Salerno a Napoli, o quella da Termoli, quando trovassero di potere nel medesimo tempo, o anche più sollecitamente, legare quella grande città alle provincie settentrionali per mezzo di una ferrovia che sembrava dover accorciarne il cammino di oltre ottanta chilometri, anche in confronto di quella di Ceprano, tenuto conto dell'elevazione cui questa deve portarsi.

Si lasciò poi al Governo facoltà di accordare la costruzione e l'esercizio della ferrovia abbandonata dai concessionari in base ai patti e alle condizioni contempati dal capitolato e conformati allo scopo.

Si volle però che, dove i concessionari accogliessero il progetto della ferrovia da Termoli a Napoli, avessero obbligo di costruire un tronco per Foggia, onde agevolare le comunicazioni colle provincie più meridionali.

Fu d'avviso la Commissione che non potesse lasciarsi Manfredonia e il suo golfo senza una congiunzione ferroviaria alla grande linea. Quel tronco si presentava di così evidente importanza e di così agevole costruzione che ogni dimostrazione parve superflua. La linea non è che di circa chilometri 40, e il porto di Manfredonia è già designato come uno dei punti principali che devono servire per lo scarico e la consegna del materiale d'armamento e d'esercizio della grande linea ferroviaria, la quale potrà con quel mezzo essere più sollecitamente compiuta.

I sussidi accordati nel progetto ministeriale parvero a tutti gli uffici ed alla Commissione alquanto onerosi, quantunque nessuno disconvenisse che la necessità della costruzione delle ferrovie nelle provincie meridionali dovesse determinarci a gravi sacrifici. Unanime anche qui fu il voto per togliere da quei sussidi la cessione dell'esercizio della ferrovia dello Stato da Voghera a Piacenza, cessione che tutti riconobbero dover riuscire di gravissimo nocumento alla strada ferrata di Genova, essendo l'unico tratto che la congiunge colle ferrovie dell'Italia centrale. La sottrazione di quella sezione diminuirebbe il pregio della detta ferrovia dello Stato per una somma assai maggiore che non sia il valore reale del tronco staccato, e toglierebbe alla rete nazionale la possibilità di esercitare, mediante la concorrenza, un benefico influsso a vantaggio del paese.

Se di questa verità qualcuno dubitasse, non ha, per convincersi, che di gettare uno sguardo sulla carta dell'Italia, ove sono segnate le ferrovie delle provincie settentrionali.

Ancora unanimemente dichiararono gli uffici, e ritenne la Commissione, doversi escludere il sussidio dei dieci milioni in beni demaniali, nel quale sussidio riconobbero il pericolo che non un valore qual era espresso, ma uno assai più rilevante venisse ad essere concesso.

Conviene in proposito richiamare la circostanza che, poco avanti la presentazione alla Camera della convenzione di cui si tratta, il signor ministro delle finanze aveva presentato il progetto di legge per la vendita dei beni demaniali.

Nella relazione che l'accompagnava era detto che quei beni assai poco fruttano allo Stato. Nello schema di legge era poi proposto che il prezzo per la vendita si dovesse determinare capitalizzando la rendita in ragione di cento lire per ogni lire cinque della rendita stessa, depurata di tutti i pesi, delle spese di manutenzione e dell'ammontare delle imposte; che finalmente il prezzo si sarebbe pagato mediante cessione al Governo di tanta rendita 5 per cento inscritta sul gran Libro del debito pubblico italiano quanto corrispondesse alla rendita per cui i beni sarebbero stati alienati; il che era lo stesso che vendere in ragione del 70 per cento del valore.

Ora supposto, come in fatto avviene, che i beni da alienarsi non rendessero allo Stato che il due e mezzo per cento del loro vero valore, per dare in beni una somma di dieci milioni, ne occorrerebbero tanti per un valore di circa ventinove milioni.

Leggendo l'articolo 22 della convenzione poteva a primo tratto ritenersi che fosse riservato al Governo almeno la scelta degli stabili da darsi in sussidio, e poteva supporsi ch'egli avrebbe saputo scegliere quelli il cui valore vero fosse meglio determinabile. Ma questa supposizione veniva distrutta dalla lettura dell'articolo 36 del capitolato d'oneri.

Ivi è detto che « i dieci milioni in beni stabili demaniali che lo Stato accorda alla società saranno dati alla medesima mediante l'abbandono di eguale somma sul prezzo di quegli stabili dei quali essa si sarà resa acquisitrice per quelle vie ed in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali saranno per legge stabiliti. »

Quelle espressioni facevano naturalmente sorgere il grave sospetto che la società avesse già contrattato un acquisto ben più rilevante di beni demaniali, perocchè l'abbandono di dieci milioni sul prezzo suppone necessariamente che il medesimo ecceda quella somma.

Se così non fosse, l'articolo avrebbe dovuto stilarsi ben diversamente, e cioè dichiarare che nel caso in cui la società avesse acquistati beni demaniali posti in vendita in forza di legge speciale, sino a concorrenza del relativo prezzo, si sarebbe compensata tutta o parte della somma dei dieci mi-

lioni di cui all'articolo 22 della convenzione. Avrebbe poi anche dovuto provvedere pel caso in cui la società non si fosse resa acquistatrice di stabili demaniali, e pel caso in cui la vendita di questi beni non fosse stata consentita dal Parlamento o accordata mediante una combinazione finanziaria diversa da una semplice vendita sulla piazza, e tale da impedire l'esercizio della facoltà d'acquisto alla società concessionaria delle ferrovie. L'oscurità di quei patti rese ancora più alieni dal consentire il menzionato sussidio in beni demaniali.

L'insistente e giusto desiderio per altro manifestato singolarmente dai deputati delle provincie meridionali di vedere assicurata la sollecita costruzione di ferrovie ch'essi ritengono di grande necessità al paese, la speranza di trovare agevolezza nei concessionari indussero la Commissione a sorpassare gravissime considerazioni che le si affacciavano nei rapporti finanziari dello Stato, ed a limitare assai le detrazioni che si potevano fare ai vantaggi che il progetto di convenzione accordava ai concessionari stessi.

Si venne quindi al partito di lasciare il sussidio in lavori fatti dallo Stato, portandolo anzi dalla somma di dieci a quella di sedici milioni, escludendo, come già si disse, gli altri due per intero.

Un'altra circostanza richiamava l'attenzione della Commissione. Era la protesta che la società della ferrovia di Torre-Berretti faceva intimare a mezzo d'usciere al ministro dei lavori pubblici il giorno 27 giugno prossimo passato.

La protesta muoveva da ciò che nel capitolato di concessione approvato colla legge 16 ottobre 1859, il Governo, mentre stipulava l'assunzione dell'esercizio di quella ferrovia per la metà del suo prodotto lordo, all'articolo 47 *si riservava la facoltà di cedere in qualunque tempo l'esercizio a quella società cui cedesse pure l'esercizio, od a cui vendesse la strada ferrata da Alessandria al lago Maggiore*, articolo che pareva violato coll'attuale convenzione.

Dietro ciò era facile rilevare che una questione potrebbe impegnarsi, questione che, ove anche si riducesse ad una domanda di rifusione di danni, conveniva che non fosse lasciata passare inosservata dal Parlamento.

Fu perciò aggiunto all'articolo della convenzione che contempla la cessione dell'esercizio della ferrovia di Torre-Berretti, la riserva che lo Stato fa di rimuovere ogni eventuale ostacolo potesse frapporsi per effetto della concessione portata dalla legge 16 ottobre 1859, fatta durante i pieni poteri.

Modificata negli espressi sensi la convenzione e introdotte le conseguenti variazioni negli articoli; rettificata in qualche parte la redazione per renderne più chiara l'intelligenza, e sostituito finalmente con opportuni articoli l'arbitramento per la decisione delle eventuali controversie che insorgessero nell'esecuzione del contratto, sia per conformarsi a ciò che fu fatto nelle altre concessioni simili, sia per avere un

procedimento più sollecito, fu passato il progetto colle modificazioni predette al signor ministro dei lavori pubblici perchè sentisse sopra di esse le dichiarazioni dei signori Rothschild e Talabot.

Qui occorre di parlare sopra un'altra proposizione fatta dal signor Salamanca, a mezzo del suo procuratore signor Delahante.

Risultava dagli atti comunicati alla Commissione dal Ministero, che nell'aprile ultimo scorso passarono fra questo e il signor Salamanca trattative per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle sole ferrovie contemplate nel contratto Talabot, stato approvato colla legge 21 luglio 1861, senza che vi si mischiassero rapporti colle ferrovie dell'Italia settentrionale; che tali trattative avevano condotto ad un formale progetto; che un ingegnere di qui era stato spedito a Parigi cogli opportuni poteri per conchiudere il contratto; che senza ragione manifestata le trattative erano state troncate e che se ne erano aperte altre coi signori Rothschild e Talabot a condizioni più onerose, e nelle quali si erano introdotte altre stipulazioni estranee alle ferrovie meridionali.

Con lettera del 17 giugno prossimo passato, diretta al ministro dei lavori pubblici, il signor Delahante esponeva che, giunto a Torino, aveva conosciuto la convenzione fatta coi signori Rothschild e Talabot, e il progetto di legge presentato per la sua approvazione alla Camera.

Sottoponeva poi una nuova proposta del suo mandante, signor Salamanca, con preghiera di comunicarla alla Camera stessa, e colla quale dichiarava di accettare la concessione di tutte le linee di ferrovie indicate in detta convenzione sotto le ivi espresse condizioni, rinunziando però alla sovvenzione dei dieci milioni di lire in beni demaniali, e degli altri dieci milioni in lavori eseguiti; prendendo impegno formale di costituire una società anonima, sottoscrivendo intanto tutte le azioni pel montare del capitale, e mettendone una terza parte a disposizione di soscrittori italiani, appena emanata la legge d'approvazione, con che una metà di quel terzo fosse di preferenza riservata a soscrittori di Napoli e di quelle provincie in cui le ferrovie andranno ad essere costrutte.

Aggiungeva l'impegno di depositare in conto corrente al tesoro dello Stato di mano in mano i fondi sociali.

E pel caso che il Governo preferisse il sistema del concorso degli aspiranti, come si pratica nella Spagna e nel Portogallo, si obbligava di lasciare un mese per farlo, tenendo vincolata la sua proposizione, e lasciando al Governo l'eventuale vantaggio di una più forte riduzione.

In questo caso, e per non ritardare i lavori in corso nemmeno di un giorno, offriva di porre a disposizione del Governo la somma di cinque milioni, destinata a pagare i costruttori e ad accrescere il numero dei lavoratori, con che, dove la concessione non rimanesse al signor Salamanca, il Governo gli rimborsasse quella somma in rendita italiana

(265-A) cinque per cento, calcolata sul corso medio dei tre ultimi mesi.

Negli atti comunicati dal Ministero si trovavano due altre lettere del signor Delahante: l'una in data 30 giugno ultimo scorso al presidente del Consiglio dei ministri, l'altra del 2 luglio corrente al ministro dei lavori pubblici.

Raccogliesi dalla prima che il signor Delahante ebbe abboccamenti col presidente del Consiglio sull'affare di cui si tratta; che mostrava al Governo come fosse vantaggioso al paese la concorrenza di due rivali aspiranti alla concessione delle ferrovie napoletane, giacchè poteva trarne profitto col distribuire i molti lavori da farsi in Italia in una maniera equa e soddisfacente; chè il signor Salamanca sarebbe stato disposto a lasciare ai signori Rothschild e Talabot le linee dell'Adriatico, e applicare i suoi mezzi a quelle del Mediterraneo, quando gli si concedesse la linea della Liguria.

Osservava però che per la forma egli si trovava in faccia ad una difficoltà, e sottoponeva al ministro il mezzo che, a suo avviso, si trovava per superarla. Aggiungeva che col produrre officialmente al Governo la domanda per le ferrovie napoletane, il signor Salamanca non aveva inteso d'interdirsi ogni altro affare; ch'egli era quindi entrato nell'esame della combinazione relativa alle ferrovie liguri, e tanto più volontieri in quanto che quella linea presentava notabili vantaggi per la compagnia delle ferrovie romane, la quale era stata, a suo dire, salvata da lui l'anno passato col suo concorso.

Conchiudeva quindi che, dove il Governo ed il Parlamento avessero creduto di abbracciare la sua combinazione, i signori Rothschild e Talabot avrebbero avuta la rete ferroviaria napoletana, ed il signor Salamanca quella della Liguria alle condizioni che esponeva.

Nella seconda lettera il signor Delahante così scriveva al signor ministro dei lavori pubblici:

« Dopo di essermi posto d'accordo col signor ministro delle « finanze sulle condizioni del credito colle quali parmi si po- « trebbe ordinare l'affare delle Liguri, vi sottopongo un pro- « getto di convenzione da stipularsi fra voi ed il signor Sa- « lamanca. »

1° Sovvenzione di L. 37,900,000, di cui 17,000,000 in beni demaniali;

2° Garanzia di reddito lordo annuo chilometrico di lire 22,500.

Inoltre la concessione della linea da Capua a Termoli passando per Benevento, richiesta dalle popolazioni di quelle provincie, colla garanzia di un reddito lordo chilometrico di L. 29,000; la quale linea assicurerebbe alla compagnia delle ferrovie romane la comunicazione col tronco da Ancona a Bologna, che le appartiene.

Questi fatti diedero luogo a schiarimenti domandati dalla Commissione ai signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici.

(265-A)

Essi confermavano le trattative corse col signor Salamanca e diedero per ragione della loro rottura il riflesso che non conveniva che i concessionari delle ferrovie fra l'Apennino ed il Mediterraneo avessero anche quella fra l'Apennino e l'Adriatico; che recentemente si era trattato col signor Delahante, procuratore del signor Salamanca, per le Liguri, ma che le proposizioni non erano state accettate per l'istesso motivo per cui avevano troncate le precedenti trattative, ed anche perchè non doveva il Governo ammettere che la concessione delle Liguri potesse considerarsi come compenso dato al signor Salamanca pel recesso delle sue precedenti proposte risguardanti le ferrovie contemplate dalla convenzione Rothschild e Talabot.

Nel giorno 9 corrente il Ministero comunicava alla Commissione copia di nuove proposte del signor Delahante del giorno precedente e del seguente letterale tenore:

« In nome e come procuratore del signor Salamanca io mi « obbligo di accettare tutte le condizioni contenute nel pro- « getto di legge presentato dal signor ministro dei lavori « pubblici al Parlamento nella seduta del 16 giugno 1862, il « quale si riferisce ad una convenzione di concessione di « ferrovie nell'Italia meridionale e nella Lombardia.

« Mi obbligo inoltre a prendere la concessione di una linea « non indicata nella suddetta legge. Questa linea, ad un solo « binario, va da Capua a Termoli per Telese e Benvenuto, « con diramazioni da Torello a Piedimonte, da Benevento a « Foggia e da Foggia a Manfredonia.

« Questa concessione sarà fatta alle condizioni contenute « nel progetto di legge presentato da 50 membri della Ca- « mera, salvo quanto si dirà avanti all'articolo 4.

« All'infuori delle stipulazioni contenute nella suddetta « convenzione, io mi obbligo pel signor Salamanca:

« 1° Di rinunciare al sussidio dei 10,000,000 di lire in « beni demaniali e al sussidio dei 10,000,000 di lire in lavor « eseguiti, stipulati negli articoli 21 e 22 della convenzione. « In tutto 20,000,000 di lire;

« 2° Di sottostare in luogo e vece dei signori Rothschild e « Talabot agli obblighi personali contenuti nell'articolo 10, « che quei signori si assunsero pel caso in cui la fusione « colla compagnia lombarda non avesse avuto luogo;

« 3° Di versare tutte le somme disponibili della società « provenienti da richiami di fondi nel tesoro dello Stato in « conto corrente o per convertirli in buoni del tesoro od in « rendita;

« 4° Per la totalità delle linee formanti l'antica rete, come « per la nuova linea da Capua a Termoli colle sue ramifica- « zioni, io mi contenterò di una garanzia annua in media di « lire 27,500 di reddito lordo chilometrico. »

Andava unita alla proposizione un formale atto di procura del signor Salamanca contenente i poteri opportuni allo scopo.

(265-A) Vi era pure una lettera del signor Bombrini, direttore della banca nazionale, al signor Delahante, così concepita:

« In seguito alla rimessa che mi avete fatta di tratte del « signor Visconte Daru di

« lire 5,000,000 sopra i signori Fould e compagnia,

« » 5,000,000 sulla società del credito industriale e « commerciale, ho l'onore di avvertirvi che io tengo a vostra « disposizione la suddetta somma di franchi 10,000,000, sulla « quale avrà luogo il prelevamento delle spese di banca. »

« Riceverete, ecc.

A piedi di questa lettera il signor Delahante aveva scritto:

« Dichiaro di essere pronto sulla prima domanda del Go- « verno a versare al pubblico tesoro le somme necessarie per « far fronte agli impegni indicati nell'articolo 13 della con- « venzione passata coi signori Rothschild e Talabot per la « concessione della rete napoletana. Il presente obbligo ces- « serà se la legge presentata al Parlamento è adottata. »

Torino, 8 luglio 1862.

È agevole comprendere che il Ministero, vincolato già ad un contratto, non poteva emettere alcuna dichiarazione sopra l'offerta relativa alle ferrovie meridionali e nella Lombardia, come non poteva la Commissione entrare in trattative coll'offerente. Essa aveva obbligo di darne notizia alla Camera tanto più che tale offerta veniva a confermare il giudizio che faceva della sconvenienza della convenzione Rothschild e Talabot nei termini proposti.

Anche la società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale, con foglio del 23 novembre prossimo passato, domandava al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco di ferrovia da Pavia a Voghera per 90 anni, a contare dal 1° gennaio 1865, obbligandosi a costruire un ponte provvisorio sul Po, e in seguito il ponte stabile a richiesta del Governo, sempre però dopo cinque anni dalla pubblicazione della legge di concessione. Il tutto senza alcuna garanzia da parte dello Stato.

Si offriva poi di assumere l'esercizio del tronco da Voghera a Piacenza.

Più tardi proponeva le basi per trattare oltre la concessione predetta anche le seguenti:

1° Concessione immediata e senz'altri esperimenti di concorso della linea Brescia-Cremona-Pavia, autorizzata colla legge 21 luglio 1861, e colla garanzia ivi stabilita di lire 25 mila di reddito lordo chilometrico.

2° Assunzione dell'esercizio della strada ferrata da Torre-Berretti al Gravellone, sollevandone il Governo a cui è addossato, a termini della legge 16 ottobre 1861.

3° Acquisto delle linee sulla destra del Po, cioè da Alessandria per Tortona, Voghera a Piacenza, e della diramazione da Tortona a Novi.

4° Costruzione della ferrovia a un solo binario da Gallarate a Laveno per Varese, quando fosse sostituita al tronco Gal-

larate-Laveno, colle norme stabilite dalla convenzione 25 giugno 1860, che garantisce un interesse annuo del 5 per 0|0 e l'ammortimento computato sulla base di 2|10 per 0|0 sulla totalità della spesa di esecuzione della strada.

Il 27 d'aprile ultimo scorso, i preliminari della convenzione erano intesi con riduzione delle domande della società e cioè coll'abbandono dell'acquisto delle ferrovie indicate al n° 3.

Il giorno 19 corrente il ministro dei lavori pubblici dichiarò che i signori Rothschild e Talabot non accettavano assolutamente nessuna modificazione al loro contratto.

La Commissione, avute queste dichiarazioni, per quanto fosse stata disposta ad agevolare rispetto ai vantaggi da accordarsi ai concessionari, non credette che potesse in alcun modo prescindere dall'escludere la fusione della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale colla nuova società da costituirsi relativamente alle ferrovie di cui si tratta, e meno ancora dall'escludere la separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache comprendente le ferrovie sul territorio della Venezia, e così anche dall'escludere la cessione dell'esercizio del tronco da Piacenza a Voghera per le già esposte eminenti considerazioni politiche ed economiche.

Venne perciò nel divisamento di autorizzare il Governo a dare la concessione sotto le condizioni proposte nel progetto ministeriale, colle modificazioni introdottevi, e che aveva fatte comunicare ai signori Rothschild e Talabot. E quantunque andasse la Commissione persuasa che non tarderanno a presentarsi aspiranti alla detta concessione in vista delle già fatte proposte, e per le voci che corrono dell'esistenza di altri concorrenti che attendono di conoscere le condizioni ammesse dalla Commissione medesima, pure, per assicurare la continuazione dei lavori in corso e la intrapresa di altri conducenti allo scopo da tutti voluto, vi propone di autorizzare intanto il Governo a far procedere ai lavori di costruzione ed all'attuazione dell'esercizio dei tronchi che di mano in mano andranno compiendosi, provvedendo a raccogliere i mezzi necessari colla emissione di obbligazioni e disciplinando opportunamente l'emissione stessa, il pagamento degli interessi e l'ammortimento del capitale nella legge che sottopone alla vostra approvazione.

Colla garantia sulle istesse strade ferrate e sui loro prodotti, e sussidiariamente sui redditi generali dello Stato, facilmente si troveranno da collocare le obbligazioni, singolarmente nell'Inghilterra, dove abbonda il denaro che cerca utile impiego. Nè ommise la Commissione di contemplare l'eventualità che in seguito all'emissione di una parte di obbligazioni potesse aver luogo la concessione, provvedendo al modo di caricare ai concessionari l'assunzione del relativo debito, in maniera però che si mantenesse ferma la fiducia dei possessori delle obbligazioni.

Signori, non dubita la Commissione che voi darete il vostro

(265-A) voto alla sua proposta, dettata dal solo desiderio di conciliare la pronta esecuzione delle ferrovie nelle provincie meridionali col minore aggravio dello Stato e colla rimozione degli inconvenienti politici ed economici che a suo giudizio terrebbero dietro alla convenzione stipulata coi signori Rothschild e Talabot. E non dubita pure che il Ministero istesso vorrà riconoscere nella proposta un'attestazione di confidenza ben maggiore di quella che otterrebbe colla semplice accettazione della detta convenzione.

TREZZI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato, in data 15 giugno 1862, intesa tra li ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i signori barone James Rothschild e Paolino Talabot, relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Art.° Unico.

Il Governo è autorizzato a concedere al Sig.r Conte Pietro Bastogi sotto l'osservanza dei patti da lui proposti e relativo capitolato d'oneri e colle modificazioni di cui ~~fu capace~~, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

+ * [nel testo unito alla presente legge,

* 4.° Una linea da Voghera a Pavia, e finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona salvi per quest'ultima i diritti della Compagnia delle ferrovie lombarde e centrali italiane, contenuti nella legge 6 Luglio 1862.

Approvato nella Tornata del 9 Agosto 1862.

Pallavicino

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a concedere, sotto l'osservanza dei capitoli uniti alla presente e relativo quaderno d'oneri, segnati A B, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

1° Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, ~~Colle diramazioni da Bari a Taranto e da Foggia a Manfredonia~~; E con una diramazione da Bari a Taranto;

2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

~~4° Una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.~~

Art. 2.

È pure autorizzato il Governo a concedere la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che da Termoli attraverso la regione apennina-sannitica metta a Napoli, sotto l'osservanza dei relativi capitoli uniti alla presente segnati C, e degli obblighi specificati nel quaderno d'oneri di cui nel precedente articolo rispetto alla costruzione ed all'esercizio; salvo il diritto di prelazione a favore dei concessionari delle linee indicate in detto primo articolo, dove la concessione delle medesime preceda quella di cui in questo articolo.

Art. 3.

Fino a che la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie contemplate dall'articolo primo non abbia avuto luogo, il Governo è autorizzato a far procedere egli stesso alla costruzione e compimento delle linee indicate nel detto articolo sotto i numeri 1, 2 e 3, e ad intraprendere l'esercizio delle sezioni di esse di mano in mano che saranno compiute.

Art. 4.

Alle spese occorrenti alla esecuzione del disposto dal precedente articolo ed al ricupero delle somme già erogate dallo Stato per effetto dell'articolo 2 della legge 21 luglio 1861, e in causa della convenzione stipulata coi signori C. e L. Vander-Elst e compagnia approvata colla legge 25 luglio 1861, per la costruzione della ferrovia da Ancona a San Benedetto del Tronto sarà provveduto mediante l'emissione di obbligazioni.

Art. 5.

Quando il Governo addivenga alla concessione autorizzata coll'articolo primo dovrà essere imposto ai concessionari l'ob-

bligo di versare, un mese avanti alle rispettive scadenze nelle casse dello Stato, le somme occorrenti al pagamento degli interessi ed al rimborso del capitale delle obbligazioni che saranno già state emesse dal Governo, e le quali saranno imputate nel numero di quelle che i concessionari sono autorizzati ad emettere in forza del capitolato.

Art. 6.

Fino a che le costruzioni saranno condotte per conto dello Stato, il Governo è autorizzato a concedere per trattativa privata a quei concorrenti che offriranno maggiore garanzia per potenza di mezzi pecuniari, per capacità, per esperienza acquistata in altre somiglianti opere, l'appalto della costruzione delle rispettive sezioni divise in tronchi o lotti, secondo che troverà più conveniente ed a misura che ne saranno compiuti gli studi ed i capitolati d'appalto, pubblicando per le stampe i rispettivi quaderni d'oneri un mese almeno avanti al giorno che sarà fissato per l'aggiudicazione di ciascun appalto.

Art. 7.

Nell'appalto di costruzione non saranno comprese le provviste dei materiali di armamento delle strade, nè del materiale mobile per l'esercizio e per le quali il Governo potrà stipulare contratti speciali in conformità del disposto dal precedente articolo.

Art. 8.

In relazione all'articolo 4 è autorizzata la emissione di obbligazioni garantite, oltre che sulle rendite generali dello Stato, con ispeciale ipoteca sulle strade contemplate da questa legge, compresa quella da Ancona a San Benedetto del Tronto.

Art. 9.

Le obbligazioni saranno al portatore del valore nominale di italiane lire 500 colla indicazione delle strade ferrate cui si riferiscono, portanti l'interesse del 5 0/0 all'anno, pagabile in rate semestrali scadenti il 1° marzo e il 1° settembre di ciascun anno, col diritto di rimborso del capitale alla pari da effettuarsi nei modi di cui in seguito.

Art. 10.

Le dette obbligazioni saranno inscritte a parte nel Gran Libro del debito pubblico e saranno loro applicabili tutte le norme che dalla legge del 10 luglio 1861 sono stabilite per i titoli al portatore.

Potranno tali obbligazioni essere depositate presso la direzione del debito pubblico dietro rilascio di certificato di deposito al nome del deponente. Questi certificati godranno dei privilegi dei titoli nominativi e andranno soggetti alle stesse formalità e tasse.

Art. 11.

Tanto il pagamento degli interessi quanto il rimborso del

~~PROPOSTA DI~~ CONVENZIONE (265-B)

Art. 1.

È accordata al signor conte Bastogi la concessione delle seguenti linee di strade ferrate :

1° Una linea lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;

2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

4° Una linea da Voghera a Pavia, e finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona, +

Il ~~signor~~ concessionario sarà autorizzato ad acquistare la linea da Napoli a Salerno con diramazione per Castellamare, la quale in tal caso entrerà a far parte della concessione ai patti della presente convenzione.

+ salvi per quest'ultima i diritti della Compagnia delle ferrovie lombarde e centrali italiane, confermati nel capitolato annesso alla legge 8. Luglio 1860.
I della prima tre linee

Art. 2.

I termini per il compimento della costruzione delle varie sovra dette linee sono fissati come segue :

1° Per le sezioni di strada da San Benedetto del Tronto a Conza, e da Napoli ad Eboli il 1° maggio 1863 ;

2° Per le sezioni da Eboli a Laviano il 1° gennaio 1864 ;

3° Per la sezione da Conza a Laviano il 1° gennaio 1865 ;

4° Per il tratto da Foggia a Barletta il 1° gennaio 1864 ;

5° Per quello da Barletta a Bari il 1° luglio 1864 ;

6° Per quello da Bari a Brindisi il 1° gennaio 1865 ;

7° Per quello da Brindisi ad Otranto il 1° gennaio 1866 ;

8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1° luglio 1865.

La linea da Pescara a Ceprano dovrà essere compiuta nel termine di cinque anni a datare dall'approvazione dei relativi studi definitivi, che dovranno essere presentati dentro un anno dalla legge di approvazione della presente convenzione.

La linea da Pavia a Voghera e la sezione della linea da Pavia a Brescia, compresa tra Brescia e Cremona dovranno essere costrutte entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione.

Quella da Cremona a Pavia in ventiquattro mesi dalla stessa data.

Art. 3.

Sui termini stabiliti al precedente articolo, è accordata per la traversa della città di Salerno e per la galleria di Conza la tolleranza di mesi tre.

Di queste due opere

Art. 4.

Nel caso però in cui circostanze ~~straordinarie~~ o di forza maggiore, delle quali resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'ultimazione dei lavori, ~~(o massimo)~~ per la traversa e per la galleria predetta anche nel termine portato dalla sovradetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento ~~dei lavori~~ potrà essere, a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà reputato assolutamente indispensabile.

Art. 5.

Allo scopo di portare a compimento nei termini rispettivamente fissati la costruzione delle linee, o delle sezioni di linee riferite sotto i numeri dall' 1 all' 8 dell' articolo 2, i lavori e le provviste relative alle medesime dovranno essere attivati per modo che la spesa impiegata nella loro effettuazione non resti giammai al disotto di 5 milioni di lire al mese.

Art. 6.

Nei termini come sopra fissati per il compimento dei lavori di costruzione, dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee, con condizione espressa che, portata la costruzione delle opposte sezioni di strada ferrata fino ad Eboli ed a Conza, si debba immediatamente provvedere all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto celere per i viaggiatori, per le comunicazioni attraverso l'Apennino, fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della strada ferrata.

Ma eguale servigio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall' art. 3°. Il concessionario

Art. 7.

Il ~~Signor conte Bastogi~~ si obbliga a costituire nel termine di un mese, dal giorno dell'approvazione per legge della presente convenzione e nelle forme prescritte dalle leggi, una società anonima, sotto il titolo: *Società italiana per le strade ferrate meridionali*, col capitale di cento milioni in azioni, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

La sede della società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del regno.

Gli statuti della società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Art. 8.

La società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi impostigli dalla presente concessione, per un terzo in azioni e per due terzi in obbligazioni.

Art. ~~8 bis.~~ 9.

« Fino a costituzione della società il concessionario assume personalmente l'obbligo di attivare i lavori colla maggiore possibile sollecitudine, facendovi metter mano immediatamente dopo che la presente proposta sarà approvata per legge. »

Art. 9.

Per rispetto alla linea da Brescia a Pavia è riservata la prelazione a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, portata dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860.

Art. 10.

Il concessionario e quindi la società, che sarà dal mede-

simo costituita, dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù di ~~legolari~~ contratti in corso per provviste e per eseguimento ~~dei~~ lavori ~~utili~~ relativi alle linee contemplate nella presente concessione.

~~Il Governo garantisce l'esatta esecuzione dei precitati contratti, ed in ogni modo la società non sarà per quei tronchi di strada soggetta agli effetti dell'articolo 9 del capitolato.~~

Il concessionario, e quindi per esso la società, si obbliga del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria fra Candelo ed Eboli, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato.

ART. 11.

La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costrurre la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo.

Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo.

ART. 12.

Il concessionario è tenuto a depositare, entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per legge della presente convenzione, una somma a titolo di guarentigia di dieci milioni di lire in rendita cinque per cento al valore nominale.

Questa somma sarà restituita per quinti a misura che il concessionario stesso o la società giustificheranno di avere erogata nella costruzione delle strade loro concesse una spesa corrispondente ai tre tanti dell'ammontare del quinto da restituirsi.

In caso d'inadempimento al disposto del presente articolo, il concessionario, oltre al decadere dalla concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della cauzione primordiale di due milioni di lire in rendita 5 per cento valutata come sopra da esso prestata a guarentigia del presente atto preventivamente alla stipulazione del medesimo.

ART. 13.

Le strade di ferro contemplate nella presente convenzione saranno possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso capitolato, dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859, in quanto il presente atto e l'annesso capitolato esplicitamente non vi derogano, ne venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento.

ART. 14.

La durata della concessione per le linee da Voghera a Pa-

(265-B)

I 9i

+ Per la spiegazione dei precitati contratti il Governo trasmette i propri diritti al concessionario, prendendolo nel suo luogo per tutti gli effetti.

I l

via e da Pavia per Cremona a Brescia è fissata in 90 anni, a far tempo dal 1° gennaio 1865.

Quella per tutte le altre linee contemplate nella presente convenzione è stabilita in 99 anni a contare dal 1° gennaio 1868.

ART. 15.

Lo Stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto brutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee.

a) Di lire ventinove mila per le linee indicate ai numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 1;

b) Di lire venti~~cinque~~ mila per quelle di cui al numero 4 dello stesso articolo. E e

ART. 16.

Quando la società delle strade ferrate lombarde eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia per Cremona a Brescia, il concessionario e per esso la nuova società costruiranno ed eserciteranno senza garanzia la linea da Voghera a Pavia.

ART. 17.

Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a lire duecento cinquanta mila al chilometro ~~compresi~~ il materiale mobile, l'eccedenza sarà intieramente sopportata dallo Stato. I e plus

La società dovrà prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione dichiarare se essa sia disposta ad assumere l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo, oltre quello della guarentigia di cui al precedente articolo 15; e nel primo di questi casi il Governo si riserva la facoltà di far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione di quella linea, contro il rimborso da parte della società della spesa per l'effettuazione della medesima nella ragione di lire duecento cinquanta mila per ogni chilometro di strada.

ART. 18.

La stazione di Voghera sarà di uso comune colle linee dello Stato che vi affluiscono.

Lo Stato resta esclusivamente incaricato del servizio in quella stazione.

Gli ampliamenti ed aggiunte di piazzali e fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella stazione vi potranno abbisognare, saranno a tutto carico della società.

Le spese di servizio della stazione saranno di comune accordo ripartite tra lo Stato e la società in proporzione dell'uso rispettivo.

ART. 19.

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla società la somma di dieci milioni di lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo per tutti I ~~lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle strade ferrate contemplate nella presente concessione saranno state effettivamente da lui fatte in lavori o provviste~~

* È tuttavia riservato allo Stato la facoltà di riscattare la detta linea di Pavia dopo l'esercizio della linea di Torre-Mercatò, tre anni dopo la presente concessione, col rimborso di tutte le spese della costruzione, compresi gli interessi dei capitali impiegati, detraendo gli utili che potesse avere già dato l'esercizio della suddetta linea nei tre anni suddetti.

I le spese da esso incontrate per l'impianto ed esecuzione di progetti e studi, non che di lavori e provviste, relativamente alle strade ferrate contemplate nella presente concessione, all'epoca in cui verrà fatta la consegna alla ~~Stato~~ Società.

~~all'epoca in cui verrà fatta alla società la consegna di quelle strade.~~

(265-B)

Art. 20.

Per facilitare la provvista dei legnami occorrenti per la costruzione delle linee concesse, il Governo accorda alla società a titolo di sussidio tanti boschi demaniali per il valore di dieci milioni di lire.

Questi boschi saranno scelti dalla società tra quelli più prossimi alle linee concesse, ed il valore ne sarà determinato per via di regolare perizia.

Art. 21.

La presente proposta non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo di essere stata approvata per legge.

Art. ~~22.~~ 24. 22.

Il concessionario sino a costituzione della società ~~Legge domicilio in Torino presso il signor conte Pietro Beltrami.~~

~~Torino, 31 luglio 1862.~~

~~Pietro Bertolè~~

Art.° 20.

Allo stesso titolo lo Stato accorda inoltre alla società tanti beni stabili demaniali del valore di dieci milioni di lire, il quale valore sarà determinato in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali siano per legge stabiliti.

L'anonima eleggerà domicilio legale in Torino.

CAPITOLATO

Capitolo I.

Tracciato e costituzione.

Art. 1.

Per ognuna delle linee o delle sezioni di linee contemplate nella proposta in data d'oggi, la società concessionaria delle medesime dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente la pianta ed il profilo della strada coll'indicazione della natura, della posizione e della distribuzione dei principali edifizi e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizi principali lungo le strade, e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di cominciare l'eseguimento.

Quanto alle opere di minore importanza, la società potrà limitarsi alla produzione dei tipi, sulla norma dei quali le medesime dovranno essere costrutte.

I progetti saranno corredati di una memoria descrittiva e spiegativa delle condizioni loro.

Sarà cura della società il presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame non abbia ad essere causa di ritardo nel compimento dei lavori che ne dipendono.

Art. 2.

Per le linee e le sezioni di linee attualmente in corso di eseguimento, la società dovrà portarne a termine i lavori secondo i progetti approvati.

Essa dovrà del pari osservare per tutte le altre linee e sezioni di linee i progetti tanto di massima che particolareggiati, che a diligenza del Governo già sono stati allestiti, riservata però ad essa la facoltà di cui all'articolo 221 della legge 20 novembre 1859.

Art. 3.

La linea lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto e quella da Bari a Taranto saranno originariamente costrutte per un solo binario, acquistando però i terreni e disponendo le fondazioni per le opere d'arte all'uopo del collocamento d'un secondo binario sulle medesime.

I lavori di terrapienatura o di sterrato e di manufatti saranno raddoppiati, ed il secondo binario verrà collocato su quelle linee quando il prodotto lordo delle medesime raggiunga la somma di lire trentacinque mila per chilometro.

(265-B)

Le linee da Ceprano a Pescara e la sezione della linea da Foggia a Napoli, compresa tra Foggia ed Eboli, saranno costrutte, ed in ogni loro parte disposte per un solo binario.

La residua porzione della linea da Foggia a Napoli sarà immediatamente disposta per due binari, subordinata la obbligazione del collocamento del secondo binario al caso del prodotto lordo chilometrico prementovato.

ART. 4.

I ponti in corso di eseguimento fra San Benedetto del Tronto e Foggia con larghezza eccedente il bisogno del collocamento di un primo binario, saranno condotti a termine secondo le dimensioni prestabilite, e la parte della via che rimarrà disponibile sui medesimi sarà accomodata al transito dei veicoli ordinari, finchè, a termini dell'articolo precedente, non si verifichi il caso del collocamento del secondo binario su quella sezione di strada.

ART. 5.

La strada da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia sarà compiutamente preparata per due binari, ma il collocamento del secondo binario non potrà essere imposto alla società se non quando la rendita brutta della strada non abbia raggiunto la cifra di lire trenta mila a chilometri.

Con larghezza proporzionata alla sede per due binari, dovranno essere edificati del pari sia il ponte provvisorio all'americana che quello definitivo in pietra e ferro, che per il varco del Po si dovranno costrurre lungo quella linea.

La società dovrà costrurre il ponte provvisorio all'americana nel termine prefisso per l'ultimazione dei lavori relativi alla sezione di strada da Pavia a Voghera, e nel termine di dodici anni dall'apertura dell'esercizio su quella sezione di strada sarà obbligata a costrurre il ponte stabile in pietra ed in ferro, con sistema eguale a quello che venne approvato per il ponte sul Po a Piacenza.

La società sarà però tenuta ad anticipare la esecuzione del predetto ponte stabile, quando a giudizio di periti venisse riconosciuto che il passaggio sul ponte provvisorio potesse difettare della necessaria sicurezza, o per deperimento naturale dell'opera, o per eventi straordinari

** Sia il ponte provvisorio che quello stabile dovranno essere costrutti per modo che possano contemporaneamente servire ai convogli della ferrovia ed al passaggio del pubblico, tanto a piedi che coi rotanti comuni; e dovranno essere aperti al pubblico servizio.

ART. 6.

La spesa sia per il ponte provvisorio, che per il ponte stabile sarà intieramente a carico della società.

I ** Quando però alle opere marginali, o di sponda del fiume, da erigersi a difesa del ponte o della ferrata si volesse dare tale estensione che giovasse insieme a difendere un territorio più o meno vasto dalle irruzioni del Po, concorreranno nella spesa per ciò necessaria lo Stato, i comuni ed i consorzi, in ragione dei vantaggi che ne otterrebbero, a mente del disposto dal titolo III, capitolo I della legge 20 novembre 1859. ** **

** La maggiore spesa di costruzione e di manutenzione del passaggio aperto al pubblico sul ponte provvisorio e stabile, per quanto specialmente riflette questo passaggio, sarà rimborsata alla società o con apposito pedaggio a carico dei passeggieri, o con equivalente annualità.

ART. 7.

Il Governo si riserba di fissare in massima l'andamento che

(265-B) dovrà seguire la predetta linea per Brescia, Cremona e Pavia.

Per la sezione della medesima compresa tra Pavia e Voghera, essa si staccherà dalla linea, per Torre Berretti, in un punto tra il Ticino ed il Gravellone, attraverserà il Gravellone alquanto al disotto del ponte per la predetta linea, passerà a levante dell'abitato di Cava e, varcato il Po a circa mille metri a ritroso delle acque del ponte di barche a Mezzana Corte, e la Staffora in vicinanza del molino Orecchia, farà direttamente capo nella stazione di Voghera.

ART. 8.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade concesse, ed in quanto non risulti altrimenti determinato dal presente capitolato, dovrà la compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 novembre 1859, non che alle seguenti, cioè:

a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 500 metri, salvo nelle traversate dell'Apennino, nelle quali sarà tollerato un raggio di 300 metri;

b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del 6 per 1000, salvo l'autorizzazione di portarli fino al 10, che potrà venire data eccezionalmente dal Ministero dei lavori pubblici con decreti motivati, e salve nelle due traversate dell'Apennino, nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del 25 per 1000;

c) Che tutte le strade sieno munite di colonne chilometriche;

d) Che sia escluso il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi luce;

e) Che le stazioni abbiano i locali necessari per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

ART. 9.

La società, non portando a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio sulle diverse linee, o sezioni di linee, nei termini per loro rispettivamente fissati all'articolo 2 della ~~proposta in data d'oggi~~, salve le eccezioni di che ai successivi articoli 3 e 4, andrà soggetta ad una conseguente diminuzione della guarentigia di annuo prodotto lordo chilometrico accordato per quelle linee o sezioni di linee.

Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del 10 per 100 per un ritardo di un anno.

ART. 10.

Le spese per la sorveglianza ed il collaudo dei lavori, del pari che quelle del controllo dell'esercizio, saranno sostenute dalla società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai loro uffizi.

Per provvedere a queste del pari che a quelle della sor-

I Convenzione

veglianza speciale, di cui fa menzione l'articolo 15, la società dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di lire italiane sessanta per cadun chilometro di strada in costruzione, od in esercizio.

ART. 11.

Per tutta la durata della concessione la società dovrà conservare in buono stato di manutenzione tutte le linee che le sono concesse, tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio, ed esercitarle lodevolmente.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività in una o più stazioni principali le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

CAPITOLO II.

Applicazione della guarentigia.

ART. 12.

Le guarentigie stipulate all'articolo 15 della proposta in data d'oggi, saranno applicate dal giorno in cui sopra ciascuna linea e sezione di linea sarà attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci.

Nel caso però in cui il Governo stimasse conveniente di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misura delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta a due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento qualunque, o per caso di forza maggiore l'esercizio di un tratto qualunque delle strade ferrate avesse a ritrovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società venisse a protrarsi più di quanto sarebbe assolutamente necessario per porvi riparo, sarà del pari proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia. //

ART. ~~13.~~ 14.

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

Quest'anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito lordo sull'annualità garantita. Le eccedenze verranno applicate alle estinzioni prima dell'interesse, poscia del capitale.

ART. ~~14.~~ 15.

Il Governo si riserba il diritto di verificare e controllare nel modo il più lato la gestione della società rispetto agli introiti di ogni genere derivanti dal possesso e dall'esercizio delle strade, e la società a semplice di lui richiesta avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti, e le comunicazioni che egli stimerà opportune, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente mate-

// Art. 13. ~~Lit.~~ //

Nel computo delle lunghezze chilometriche delle linee da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia per l'applicazione della misura della parziale garentigia di prodotto lordo, non sarà tenuto conto di quei tratti di esse che saranno costruiti ~~con altre strade della società~~ sulle strade ferrate lombarde.

(265-B) riale circolante, che al numero e alla distribuzione dei treni sia di viaggiatori che di merci sulle diverse linee, che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio ~~corrispondentemente alla importanza del movimento che si verificherà sulle linee concesse~~, egli fosse per emanare.

La sorveglianza ed il controllo che sopra, saranno esercitati per mezzo di commissari nominati dal Governo.

Questo avrà altresì il diritto di farsi rappresentare alle adunanze generali della società.

Capitolo III.

Riscatto e scadenze.

Art. ~~15.~~ 16.

Il Governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le strade ferrate comprese nella concessione allo spirare di essa.

Al Governo incomberà l'obbligo di rimborsare alla società il valore del materiale mobile, degli stromenti ed utensili, dei mobili, degli approvigionamenti di ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole, o che verrà fissato dai periti.

Gli stabilimenti fondati ed esercìti in virtù del disposto dell'articolo ~~10~~ 10 del presente capitolato e dell'articolo 11 della proposta rimarranno di proprietà della società.

Art. ~~16.~~ 17.

Dopo trent'anni dalla data della legge di concessione il Governo avrà facoltà di riscattare le ferrovie comtemplate nel presente capitolato, e nella proposta, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla società per tutta la durata della concessione.

Art. ~~17.~~ 18

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gl'introiti netti annui, ottenuti dalla società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificata l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui, e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti; questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione. Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore della rendita netta dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone.

Art. ~~18.~~ 19.

Nel caso previsto dall'articolo 17, come pure in quello in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste insieme con tutti i loro annessi dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

(265-B)

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di fare eseguire le riparazioni necessarie a spese della società, ovvero di obbligare quest'ultima a provvedervi.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

ART. ~~19.~~ 20.

Allo spirare della concessione la società dovrà, qualora il Governo lo richiegga, continuare la manutenzione e l'esercizio per i sei mesi successivi a spese e per conto dello Stato.

Il resoconto dell'esercizio, così sostenuto dalla società dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto, la società deve presentare la sua risposta, e somministrare entro tre mesi le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate, senza di che le obbiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate, e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni contro il resoconto entro tre mesi o contro la risposta della società entro sei settimane, i conti presentati dalla società si riterranno come approvati.

CAPITOLO IV.

Tariffe e condizioni del trasporto e del servizio pubblico.

ART. ~~20.~~ 21.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle strade ferrate ~~Lombarde e dell'Italia centrale.~~

I dello Stato.

La società ed il Governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro.

ART. ~~21.~~ 22.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo ~~fatto nell'intento~~ di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o dirette a persone diverse, ~~sarà punito col pagamento di una tassa tripla.~~

I sarà diritto alla società di esigere il pagamento del triplo della somma della quale si è tentato di defraudare la società stessa.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

ART. ~~22.~~ 23.

In caso di straordinaria carestia di viveri, il Governo avrà diritto di imporre una riduzione sulle tasse di trasporto delle

14

derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

ART. ~~23.~~ 24.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè:

Per i militari in corpo o staccati, ma provvisti di fogli di via, al *terzo;*

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra, alla *metà* delle tasse portate dalle tariffe.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra, di cui non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

ART. ~~24.~~ 25.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale ed i tabacchi per conto dello Stato ad un prezzo corrispondente alla metà di quello stabilito dalle tariffe per le merci dell'infima classe.

ART. ~~25.~~ 26.

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

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale quando non sieno chiusi in carrozze cellulari.

Ove poi l'amministrazione facesse uso per trasportarli di siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

ART. ~~26.~~ ~~27.~~ 28.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie, o di controllare le operazioni della società, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

ART. ~~27.~~ ~~28.~~ 29.

La società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

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.

Ogniqualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggior capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla società un compenso di quindici centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro suppletivo.

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

Art. ~~29. bis~~ 29.

Fino a che l'entrata lorda rimanga inferiore alla somma di prodotto garantita, le disposizioni dei tre precedenti articoli 23. 24. 25. non saranno applicate.

(265-B)

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

ART. ~~28.~~ ~~29.~~ 30.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse alla società, ovvero di fare uso dei pali delle linee telegrafiche delle medesime.

La società dal canto suo avrà diritto di stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche, ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato onde provvedere al proprio servizio e mettere in comunicazione gli uffizi della società colla sede della medesima.

La compagnia non potrà trasmettere altri dispacci, fuorchè quelli relativi al servizio per le sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

ART. ~~29.~~ ~~30.~~ 31.

La società dovrà fare invigilare gratuitamente dai suoi agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo lungo le sue strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunziare immediatamente alla prossima stazione telegrafica, od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

La società dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici del Governo, non che gli operai ed i materiali occorrenti sia per lo stabilimento che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

CAPITOLO V.

Stipulazioni diverse.

ART. ~~30.~~ ~~31.~~ 32.

La società assume il carico dell'esercizio della strada ferrata da Pavia a Torre Berretti, cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'amministrazione dello Stato dalla legge 16 ottobre 1859.

ART. ~~31.~~ ~~32.~~ 33.

~~Immediatamente dopo l'emanazione delle leggi di approvazione della presente concessione~~, la società riceverà la strada ferrata di Torre Berretti dall'amministrazione dello Stato, che attualmente la esercita in perfetto stato di manutenzione, come a termine della legge prementovata l'amministrazione stessa aveva il diritto di riceverla dai rispettivi concessionari.

Colla strada sarà pure consegnata in ottimo stato alla società la linea telegrafica colle macchine di trasmissione ed ogni altro attrezzo relativo.

L'amministrazione dello Stato cederà inoltre alla società tutti gli arredi esistenti nelle stazioni distribuite lungo la suddetta linea e necessari al servizio delle medesime.

I Aperta all'esercizio la strada da Voghera a Pavia,

Art. ~~32.~~ ~~33.~~ 34.

Sarà obbligo del Governo di promuovere l'adempimento da parte del concessionario della costruzione della strada Bari e Torre Berretti delle prescrizioni loro imposte dall'art. 12. del Capitolato di concessione, annesso alla legge del 26. ottobre 1859. (265-B)

Art. ~~34.~~ ~~35.~~ 37.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute impiegare esclusivamente degli Italiani, salve poche eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

E la società col concorso dei Comuni e delle Provincie,

Art. 32.

È concesso alla società nel servizio della strada di Torre Berretti di formare i suoi treni nella stazione di Valenza, percorrendo quindi con i medesimi i sette chilometri della strada dello Stato fra Valenza e Torre Berretti.

Per questo transito la società dovrà pagare allo Stato un diritto di pedaggio, da stabilirsi d'accordo fra le due parti.

Art. ~~33.~~ ~~34.~~ 35.

Per quella parte della linea da Bari a Taranto che sarà compresa tra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione della strada ferrata delle Calabrie, la società dovrà dare il transito sulla medesima ai treni destinati al servizio della predetta linea delle Calabrie.

I corrispettivi e le condizioni di questo transito, come dell'uso in comune della stazione e dello sbarcatoio al porto di Taranto, saranno stabilite d'accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'uffizio dal ministro dei lavori pubblici.

Art. ~~34.~~ ~~35.~~ 36.

La società dovrà rifondere allo Stato la metà delle spese che sarà per occorrere per la costruzione ed il completo arredamento di ogni genere della grande stazione centrale di Napoli.

Le condizioni della costruzione e del servizio in quella stazione saranno regolate dal ministro dei lavori pubblici, sentite le parti interessate.

~~Art. 35.~~

I posti del servizio attivo dell'esercizio della strada saranno dalla società, a pari condizioni, di preferenza accordati ai militari congedati, ed ai volontari che combatterono battaglie italiane.

Un terzo almeno del numero totale dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

Art. ~~36.~~ ~~37.~~ 38.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente concessione, i concessionari godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Da questa condizione sono escluse la linea delle Calabrie, ed i prolungamenti e le diramazioni delle ferrovie dello Stato.

Qualora la società non accettasse una o più diramazioni che le fossero state offerte, e posto che queste venissero eseguite dal Governo, e consegnate in perfetta condizione, munite di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio, sarà la medesima nullameno tenuta ad assumere ad opera finita l'esercizio di queste diramazioni.

In compenso dell'esercizio, per il quale la società provve-

derà tutti gli oggetti mobili ed inoltre il completo materiale di trasporto, non che s'incaricherà della manutenzione ordinaria, la società avrà diritto di prelevare sui prodotti lordi annui di queste diramazioni *settemila cinquecento* franchi, guarentiti quale *minimum* per l'esercizio annuo di ciascun chilometro fino alla rendita lorda di *diecimila* franchi, e dell'eccedente di un terzo sino alla rendita chilometrica di *trentamila* franchi, ed un quarto quando la rendita lorda oltrepassi i *trentamila* franchi al chilometro.

(265-B) I occorrenti,

ART. ~~37.~~ ~~36.~~ 39.

I monumenti che potranno essere scoperti nell'esecuzione dei diversi lavori della ferrovia, non dovranno essere menomamente danneggiati.

I concessionari dovranno darne avviso al Governo per mezzo del prefetto della rispettiva provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè sieno tolti onde non impedire l'esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore.

ART. ~~38.~~ ~~39.~~ 40.

La società è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, ad acquistare ed esercire miniere di lignite, depositi di torba, boschi e selve uniformandosi per ciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati quanto da emanarsi, e con espresse riserve che le disposizioni contenute negli articoli 39 e 40 non debbono ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

ART. ~~39.~~ ~~40.~~ 41.

Pel corso di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, i concessionari potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsivoglia altro diritto, il ferro, i regoli, le locomotive, i *tenders*, i vagoni, gl'istrumenti, i metalli e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio e mantenimento delle ferrovie concesse, in quanto però sia dimostrato che non possano provvedersi ad equa condizioni nello Stato.

L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal ministro per le finanze, con apposito regolamento, inteso i concessionari.

ART. ~~40.~~ ~~41.~~ 42.

L'imposta territoriale che la società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

ART. ~~41.~~ ~~42.~~ 43.

La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse.

ART. ~~42.~~ ~~43.~~ 44.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione delle linee concesse saranno soggette al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

I Convenzione (265-B)

ART. ~~45.~~ 46.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto del presente capitolato e della ~~proposta~~ cui il medesimo va annesso, il concessionario o la società dovranno rivolgersi direttamente al ministro pei lavori pubblici cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il ministro ed il concessionario o la società, le contestazioni verranno definite nei modi e per le vie prescritte dalle leggi generali del regno.

Approvato nella Tornata del 9 Agosto 1862

~~PIETRO BAGOCCI~~

Pedlati

8 221

Legato

a) di Lire Ventinove Mila per le Linee indicate ai Numeri 1, 2, e 3 dell'Articolo 1°.

b) di Lire Venticinque Mila per quella di cui al N° 4 dello stesso Articolo.

Articolo 16°

Quando la Società delle Strade Ferrate Lombarde cederà il suo diritto di prelazione sulla Linea da Pavia per Cremona e Brescia, il Concessionario e per esso la nuova Società costruiranno ed eserciteranno senza garanzia la Linea da Voghera a Pavia.

Articolo 17°

Qualora la costruzione della Sezione di Strada fra Teramo e Pescara sia per importare una spesa superiore a Lire Duecento cinquantamila al Chilometro compreso il materiale mobile, l'eccedenza sarà

interamente sopportata dallo Stato.

La Società dovrà prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione dichiarare se essa sia disposta ad assumere l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo, oltre quello della garentigia di cui al precedente articolo 15, e nel primo di questi casi il Governo si riserva la facoltà di far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione di quella linea, contro il rimborso da parte della Società della spesa, per l'effettuazione della medesima nella ragione di lire Duecentocinquecentamila per ogni Chilometro di Strada.

Articolo 18°

La Stazione di Voghera sarà di uso comune alle Linee dello Stato che vi affluiscono.

Lo Stato resta esclusivamente incaricato del servizio in quella Stazione.

Lire

Gli ampliamenti ed aggiunte di Piazzali e Fabbricati, che in conseguenza della nuova destinazione di quella Stazione, vi potranno occorrere, saranno a tutto carico della Società.

Le spese di servizio della Stazione saranno di comune accordo ripartite tra lo Stato e la Società in proporzione dell'uso rispettivo.

Articolo 19°

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla Società la somma di Dieci Milioni da sborsarsi mediante delegazione di eguale somma dal rimborso che la Società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle Strade Ferrate contemplate nella presente Concessione, saranno state effettivamente da lui fatte in lavori e provviste nell'epoca in cui verrà fatta alla Società la consegna di quelle Strade.

Articolo 20.°

Per facilitare la provvista dei legnami occorrenti per la costruzione della Linea concessa, il Governo accorda alla Società a titolo di sussidio tanti boschi Demaniali per il valore di Dieci Milioni di Lire.

Questi boschi saranno scelti dalla Società tra quelli più prossimi alle Linee concesse, e il valore ne sarà determinato per via di regolare perizia.

Articolo 21.°

La presente proposta non sarà se definitiva, e valida se non dopo di essere stata approvata per legge.

Articolo 22.°

Si Concessionario con a costituzione della Società elegge domicilio in Torino presso il sig. Cav. Pietro Bertrami

Torino li 31 Luglio 1862.

Pietro Bertrami

Capitolato

Capitolo I°

Tracciato e Costituzione

Articolo 1°

Per ognuna delle Linee o delle Sezioni di Linee contemplate nella proposta in data d'oggi, la Società Concessionaria delle medesime dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente la pianta ed il profilo della Strada coll'indicazione della natura, della posizione, e della distribuzione dei principali edifizii e delle Stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle Stazioni, Case per gli edifizi principali lungo le Strade, e per i Ponti che avranno una luce di dieci metri in oltre dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di cominciare

l' eseguimento.

Quanto alle opere di minore importanza la Società potrà limitarsi alla produzione dei tipi sulla norma dei quali le medesime dovranno essere costrutte.

I progetti saranno corredati di una memoria descrittiva e spiegativa delle condizioni loro.

Sarà cura della Società il presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame non abbia ad essere causa di ritardo nel compimento dei lavori che ne dipendono.

Articolo 2.°

Per le linee e le sezioni di linee attualmente in corso di eseguimento, la Società dovrà portarne a termine i lavori servendo i progetti approvati.

Essa dovrà del pari osservare per tutte le altre linee e sezioni di linee i progetti tanto di massima che particolareggiati, che a diligenza del Governo già sono stati allestiti, riservata però ad essa la facoltà di cui all' Art.° 221. della Legge 20. Novembre 1859.

Articolo 3.°

La Linea lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto, e quella da Bari Taranto saranno originariamente costrutte per un solo binario, acquistando però i terreni, e disponendo le fondazioni per le opere d'arte all' uopo del collocamento di un secondo binario sulle medesime.

Lavori di terra, pietrature e di attrezzi e di armamento Sarnano

raddoppiati, ed il secondo binario verrà collocato su quelle linee quando il prodotto lordo delle medesime raggiunga la somma di Lire Centocinquanta Mila per Chilometro.

La linea da Ceprano a Pescara, e la sezione della Linea da Foggia a Napoli, compresa tra Foggia ed Eboli, saranno costrutte, ed in ogni loro parte disposte per un solo binario.

La residua porzione della Linea da Foggia a Napoli sarà immediatamente disposta per due binarj, subordinata la obbligazione del collocamento del secondo binario al caso del prodotto lordo Chilometrico preventivato.

Articolo 4.

I ponti in corso di eseguimento fra San Benedetto del Tronto e Foggia con larghezza eccedente il bisogno del collocamento di un primo binario, saranno condotti a termine secondo le dimensioni prestabilite, e la parte della via che rimarrà disponibile sui medesimi sarà accomodata al transito dei veicoli ordinarj, finchè a termini dell' articolo precedente non si verifichi il caso del collocamento del secondo binario su quella sezione di strada.

Articolo 5.

La strada da Brescia a Voghera per Crettona e Pavia sarà completamente proporata per due binarj, ma il collocamento del secondo binario, non potrà essere imposto alla Società se non quando la

rendita brutta della Strada non abbia raggiunto la cifra di Lire Trecento Mila a Chilometro.

Con larghezza proporzionata alla sede per due binarj, dovranno essere edificati del pari, sia il Ponte provvisorio all'Americana che quello definitivo in pietra e ferro, che per il Varco del Po si dovranno costruire lungo quella linea.

La Società dovrà costruire il Ponte provvisorio all'Americana nel termine prefisso per l'ultimazione dei lavori relativi alla sezione di Strada da Pavia a Voghera, e nel termine di dodici anni dall'apertura dell'esercizio su quella sezione di Strada sarà obbligata a costruire il Ponte Stabile in pietra od in ferro con sistema eguale a quello che venne approvato per il Ponte sul Po in Piacenza.

La Società sarà però tenuta ad anticipare la esecuzione del predetto Ponte Stabile, quando a giudizio di periti venisse riconosciuto che il passaggio sul Ponte provvisorio protesse difettare della necessaria sicurezza, o per deperimento naturale dell'opera, o per eventi straordinarj.

Articolo 6°

La spesa sia per il ponte provvisorio, che per il Ponte Stabile sarà intieramente carico della Società.

Questo Decreto fu firmato dal Ministro Ricasoli e dal Segretario Generale Di Sebastiano Dare

Dichiarato conforme all'originale

dalle irrigazioni del Po concorreranno nella spesa per ciò necessaria lo Stato, i Comuni ed i Consorzi, in ragione dei vantaggi che ne otterrebbero a mente del disposto del titolo 3° Capitolo 1° della Legge 20. Novembre 1859.

Articolo 7.

Il Governo si riserba di fissare in massima l'andamento che dovrà seguire la predetta Linea per Brescia, Cremona, e Pavia.

Per la sezione della medesima compresa tra Pavia e Voghera, essa si staccherà dalla Linea per Voghenzelli, in corrispondenza tra il Cicisso, ed il Gravellone, attraverserà il Gravellone al greco al disotto del ponte per la predetta Linea, passerà a levante dell'abitato di Cava, e varcato il Po a circa mille metri a ritrogo, dello sagno del ponte di barche a Mezzana Corte, e la Staffora in vicinanza del Molino Orcularia sarà diretta a monte Cupo nella Stazione di Voghera.

Articolo 8.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione della strada concessa, ed in generale non ristretti altrimenti determinate dal presente Capitolato, dovrà la Compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 giugno 1859, non che alle seguenti, cioè

a che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 600 metri, salvo nello traversato dell'Appennino, nello quale sarà tollerato

un raggio di 300 metri.

b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del sei per mille, salvo l'autorizzazione dei portati fino al dieci, che potrà venire data eccezionalmente dal Ministero dei Lavori Pubblici con Decreti motivati, e salvo nelle due traversate dell'Appennino nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del 25 per mille.

c) Che tutte le strade siano munite di colonne chilometriche.

d) Che sia esclusa il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi linea.

e) Che le stazioni abbiano i locali necessari per i servizi doganali, sanitarj, e di polizia.

Articolo 9.

La Società non portando a compimento la costruzione, e non attivando l'esercizio delle diverse linee o sezioni di linee nei termini per loro rispettivamente fissati all'articolo 2do della Proposta in data d'oggi, salve le eccezioni di che ai seguenti articoli 3. e 4., andrà soggetta ad una conseguente diminuzione della garantigia di ciascun prodotto lordo chilometrico accordata per quelle linee o sezioni di linee.

Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del dieci per cento per un ritardo di un anno.

1

Progetto di Legge.

Articolo Unico.

È approvata la Convenzione ed annessovi Capitolato in data 15 Giugno 1862 intesa tra li Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze Ed i Signori Barone James Rothschild e Paolino Talabot relativa alla concessione di Strade Ferrate nelle Provincie Meridionali e nella Lombardia.

Convenzione

fra i Signori Ministri pei Lavori pubblici e per le Finanze del Regno d'Italia ed i Signori Barone De-Rothschild e Paolino Talabot per la concessione di strade ferrate nelle Provincie Meridionali ed in Lombardia.

Art.o 1.o

È accordata ai Signori Barone De-Rothschild e Paolino Talabot la concessione delle seguenti linee di strade ferrate:

1.o Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Fermo, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto.

2.o Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Sala e Salerno.

3.o Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli.

4.o E finalmente una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

I Signori Concessionarj sono conseguentemente autorizzati ad acquistare la linea da Napoli a Salerno con la diramazione per Castellamare, la quale entrerà a far parte della concessione, ai patti della presente Convenzione.

Art.o II

I termini per il compimento della costruzione delle varie sopradette linee sono fissati come segue:

1.o Per le sezioni di strada da S. Benedetto del Tronto a Fermo e da Napoli ad Eboli il 1.o di Maggio 1863.

2.o Per le sezioni da Eboli a Laviano 1.o Gennajo 1864.

3.o Per la sezione da Fermo a Laviano il 1.o Gennajo 1865.

4.° Per il tratto da Foggia a Barletta il 1.° Gennajo 1864.

5.° Per quello da Barletta a Bari il 1.° Luglio 1864.

6.° Da Bari a Brindisi il 1.° Gennajo 1868.

7.° Da Brindisi ad Otranto il 1.° Gennajo 1866.

8.° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1.° Luglio 1868.

La linea da Pescara a Foggia dovrà essere terminata nel termine di cinque anni a datare dall' approvazione dei relativi Studii definitivi, che dovranno essere presentati dentro un anno dalla Legge di approvazione della presente Convenzione.

Le sezioni da Pavia a Voghera e da Brescia a Cremona dovranno essere costrutte entro 18 mesi dalla data della Legge di approvazione della presente Convenzione.

Quella da Cremona a Pavia in 24 mesi dalla stessa data.

Art.° III.

Sui termini stabiliti al precedente articolo è accordata per la traversa della città di Salerno e per la galleria di Cantra la tolleranza di mesi tre.

Art.° IV.

Nel caso però in cui circostanze straordinarie o di forza maggiore, della quale resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'ultimazione dei lavori per la traversa e per la galleria predetta anche nel termine portato dalla sovradetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento di codeste due opere potrà essere, a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà riputato assolutamente indispensabile.

Art.° V.

Allo scopo di portare a compimento nei tre termini

3

-mini rispettivamente fissati la costruzione delle linee o delle sezioni di linee riferite sotto i NN.i dall'1 al 4 sotto dell'articolo 2.° i lavori e le provviste relative alle medesime dovranno essere attivati per modo che la spesa impiegata nella loro effettuazione non sorti giammai al disotto di cinque milioni di lire al mese.

Art.o VI.°

Nei termini come sopra fissati per il compimento dei lavori di costruzione, dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee, con condizione espressa che, portata la costruzione delle apposite sezioni di strada ferrata fino ad Sbali ed a Conza si debba immediatamente provvedere all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto celere per i viaggiatori, per le comunicazioni attraverso l'Appennino fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della ferrata.

Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversata di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'art.o 3.°

Art.o VII.

Il Sig.r Barone De-Rothschild e Pachino Talabot si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle Leggi una Società anonima mediante la fusione in essa della Società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla predetta Convenzione.

La sede della Società e le Adunanze generali degli Azionisti dovranno tenersi nella Capitale del Regno.

I nuovi Statuti della Società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Art.º VIII.

La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi imposti dalla presente Convenzione, in quei precisi modi e proporzioni che alla Società per le Strade Lombarde e dell'Italia Centrale sono stati consentiti da precedenti disposizioni governative.

È riservato a favore di sottoscrittori italiani, nelle proporzioni che saranno conseguentemente fissate per l'emissione delle nuove Azioni ed obbligazioni, un sesto almeno del Capitale che la Società sarà autorizzata ad emettere.

Art.º IX.º

La Società formata come sopra dovrà nel termine di un anno procedere ad una assoluta separazione delle Strade ferrate italiane dalla rete delle Strade ferrate austriache.

I termini portati da questo e dal precedente Art.º VII.º potranno, a giudizio del Governo, essere prorogati di quanto fosse per riputarsi assolutamente indispensabile.

Art.º X.º

Non verificandosi la fusione nella nuova Società di quella delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale resta l'obbligo ai Sig.ri Barone De-Rothschild e Paolino Talabot della costituzione di una apposita Società anonima nei termini, nei modi e nelle forme predette, fermo l'obbligo ad medesimi del personale adempimento degli oneri portati dalla presente Convenzione e salva, per rispetto alla linea da Brescia a Pavia la prelazione a favore della Società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale portata dal capitolato

3

annesso alla Legge dell'8. Luglio 1860.

Art.º XI.º

I Concessionarii, e quindi la Società che sarà dai medesimi costituita, dovranno surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti, in virtù dei contratti in corso per provviste e per eseguimento dei lavori relativi alla linea contemplata nella presente Concessione.

I medesimi si obbligano del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della Strada ordinaria fra Candela ed Sbati, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato.

Art.º XII.

La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande Stabilimento nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napolitane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo.

Compiuta la rete delle strade contemplate nella Concessione dovrà essere fabbricato nel prescritto Stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo.

Art.º XIII.

I Concessionarii sono tenuti a depositare entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per Legge della presente Convenzione una somma a titolo di guarentigia di dieci milioni di lire in rendita 5 p.º/o al valor nominale.

Questa somma sarà restituita per quinti a misura che i Concessionarii stessi o la Società

giustificheranno di avere erogata nella costruzione delle strade loro concesse una spesa corrispondente ai tre terzi dell'ammontare del quinto da restituirsi.

In caso di inadempimento al disposto dal predetto articolo, i Concessionarii, oltre al decadere dalla Concessione, incorreranno senz'altro nella perdita della cauzione permanente di due milioni di lire in Rendita 5 p% valutata come sopra, da essi prestata a guarentigia del presente atto preventivamente alla Stipulazione del medesimo.

Art.o XIV.

Le strade di ferro contemplate nella presente Convenzione saranno possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso Capitolato, dalle Leggi e dai Regolamenti in vigore, ed in particolare dalla Legge del 20 Novembre 1859 in quanto il presente atto e l'annesso capitolato espressamente non vi deroghino ne venga altrimenti stabilito per future disposizioni di Legge o di Regolamento.

Art.o XV

La durata della Concessione per la linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia è fissata in novant'anni a far tempo dal 1.o Gennajo 1868.

Quella per tutte le altre linee contemplate nella presente Convenzione è stabilita in novantanove anni a contare dal 1.o Gennajo 1868.

Art.o XVI

Lo Stato guarentisce per tutta la rispettiva durata della Concessione un'annuo prodotto lordo chilometrico dell'esercizio delle predette linee:

(A) Di lire ventinove mila per le linee indicate

ai N.i 1, 2 e 3 dell' Art.o 1.o

(B) Di lire ventricinquemila per quella di cui al N.o 4. dello stesso articolo.

Art.o XVII

Avvenendo la fusione nella nuova Società di quella attualmente esistente per le Strade ferrate Lombarde e dell' Italia Centrale resteranno ferme per le linee già da lei possedute le disposizioni portate dalle rispettive Concessioni in quanto espressamente non vi deroghi il presente atto e l'annesso Capitolato.

Art.o XVIII

Qualora la costruzione della Sezione di strada fra Cesena e Pescara fosse per importare una spesa superiore a £ 250/m a chilometro l'eccedenza sarà interamente sopportata dallo Stato.

La società dovrà, prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione, dichiarare se essa sia disposta ad assumerne l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo, oltre quello della guarentigia di cui al precedente articolo XVI; e nel primo di questi casi il Governo si riserva la facoltà di far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione di quei lavori, contro il rimborso da parte della società della spesa per l'effettuazione dei medesimi nella ragione di £ 250/m per ogni chilometro di strada.

Art.o XVIIII

Dal giorno in cui il doppio servizio per il trasporto dei viaggiatori e delle merci verrà attivato sulla sezione di Strada da Pavia a Voghera, e per tutta la durata della Concessione della Linea da Brescia a Voghera, la Società assumerà a sue spese l'esercizio, e riscuoterà per proprio conto tutti indistintamente i prodotti del tronco di Strada ferrata da Voghera a Piacenza.

3

La Stazione di Voghera sarà di uso comune colla linea che vi affluisce da Torino.

La società Concessionaria della linea Brescia Savona - Voghera resta esclusivamente incaricata del servizio in quella Stazione, ed a tutte di lei spese dovranno arrecarvisi quegli ampliamenti e quelle aggiunte di piazzali o fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella Stazione, vi potranno abbisognare.

Art.o XX

Appena approvata per Legge la presente Convenzione, e per tutta la durata della Concessione della linea da Brescia a Voghera, i Concessionarii e la società da loro costituita prendono il posto del Governo nell'esercizio della Strada ferrata da Torre Beretti a Savona, alle condizioni fatte dal Capitolato di concessione annesso alla Legge del 16. Ottobre 1889.

Art.o XXI.

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla Società la somma di dieci milioni di lire, mediante deduzione di eguale somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle Strade ferrate contemplate nella presente concessione, saranno state direttamente od indirettamente incombate dal medesimo all'epoca in cui verrà fatta alla società la consegna di quelle Strade.

Art.o XXII

Allo stesso titolo, lo Stato accorda inoltre alla società tutti beni stabili demaniali, per il valore di dieci milioni di lire.

Art.o XXIII

La presente Convenzione firmata in doppio originale dalle parti contraenti, non sarà

definitiva nè valida se non dopo di essere stata approvata per Legge.

Art.° XXIV.

I Concessionarii fino a costituzione della Società anonima eleggono domicilio presso la Direzione generale delle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale stabilita in Torino.

Art.° addizionale.

La presente convenzione dovrà essere satisfatta dal Signor Paolino Talabot entro il termine di giorni quattro da oggi. Però il Signor Barone De-Rothschild accetta di eseguire in proprio tutte le condizioni della presente Convenzione e si rende solidale e principale obbligato verso il Governo quando venissero a mancare le satisfatte del Signor Talabot.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino in doppio originale questo giorno quindici Giugno mille ottocento sessantadue.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro delle Finanze. G. Sella

Il ministro dei Lav. pubb. Depretis

Horace Landau a nome del Sig. Barone James De-Rothschild come da preci poteri in data 7 Giugno 1862 depositati al ministero dei Lavori pubblici.

Paul Hamilton a nome del Sig. Commend.r Paolino Talabot

Il Capo Sezione nel ministero dei Lavori pubblici Pietro Mardi

per copia conforme

Pietro Mardi Capo Sezione

Progetto di Legge per la Convenzione coi Sigg. Bn. James De Rothschild e Comm. Paolino Talabot per la Concessione di Strade ferrate nelle Provincie Meridionali e nella Lombardia.

Relazione

~~Relazione del Comm. del Regno d'Italia~~

Signori

Vi proponiamo una nuova Legge per la Concessione di una rete di Strade ferrate, che avrebbe ~~la Città di Napoli~~ ~~centro~~ ~~di il~~ Litorale Adriatico per base, e la città di Napoli per punto objettivo ~~non~~ ~~non~~ non crediamo che sia mestieri il soffermarci, nè a dimostrare ~~la~~ la ~~indispensabilità~~ e l'urgenza; nè a ricordare le cagioni che hanno fino al presente attraversato il pronto adempimento di un'opera di tanta utilità. —

Con perfetta intelligenza dei veri bisogni del Paese, e con lodevole sollecitudine, le Amministrazioni che hanno precedute questa presente, ~~hanno~~ avevano provveduto, quando colla Convenzione che il Presidente del Consiglio dei Ministri, stipulava nel 3. Febbrajo del passato anno 1861: quando con quella che veniva poi convertita in Legge nel 21. Luglio di quell'anno, all'immediato intraprendimento degli Studii, e dei lavori per la completa

e rapida costruzione di quel vasto sistema di strade ferrate: ed in conseguenza di tali provvedimenti nelli studii furono fatti; venne nella maggior parte fissato l'andamento delle diverse linee, ed alcuni lavori sono stati attivati, che oggimai si ritrovano ad un discreto grado di avanzamento. —

Se non che le condizioni dei tempi in cui fu intesa la Convenzione che venne poscia approvata per Legge del 21. Luglio passato anno, non lasciando sufficiente cautela ai Concessionarii di pervenire alla costituzione di una Società che prendesse sopra di se l'adempimento degli onerosi impegni della Convenzione; si aveva dovuto nella medesima conventire, che "se "nel termine di un'Anno, le circostanze "politiche o finanziarie fossero tali da "rendere impossibile la costituzione di una "Società Anonima, potessero i Concessionarii "rinunciare all'ottenuta Concessione."

Il caso previsto si è purtroppo avverato: ~~il Sig. Debelot~~ ~~con~~ e quei Concessionarii con Nota del 10. Agosto d. p. dichiararono ~~di~~ ~~Governo~~ che non altrimenti avrebbero potuto ~~[illegible]~~ tenere la concessione, che a patto di maggiori correspettivi o favori: i quali il Governo non ha creduto della convenienza e della dignità sua di poterne acconsentire. —

intanto,

Il Governo, cui stava soprattutto a cuore che l'attuazione dei lavori per la costruzione di quelle strade, non venisse punto attraversata dall'inatteso incidente; provvedeva senza mettere tempo in mezzo, alla regolare loro continuazione ed inviando a Napoli, colla qualità di Commissario Straordinario, uno dei più distinti fra i suoi Ingegneri: e sostituendosi ai cessati Concessionarii nei contratti stati intesi dai medesimi per alcuni di quei lavori; per altri stipulandone dei nuovi; e proseguendo nell'allestimento dei progetti per le diverse linee di quella rete di strade; perveniva a che l'avvanzamento della costruzione loro si rifattisse meno del malaugurato evento verificatosi.

Un simile temperamento però non poteva addottarsi che in causa d'urgenza ed in via puramente transitoria, in attesa di nuove combinazioni, che con tutta sicurezza offerissero un mezzo di provvedere nel modo il più efficace e vantaggioso per lo Stato, al conseguimento dell'altro scopo che Parlamento

e Governo concordemente volevano: apparivano nel mentre che con ogni sforzo erano mandate innanzi l'effettuazione delle opere e delle provviste per la costruzione della fornentovata rete di Strade; veruna diligenza o studio venivano omessi dal Governo, per riescire ad una nuova concessione della medesima sopra solide basi; ~~altrettanto solide~~ ~~e sicure, quanto ragionevoli ed oneste~~.

È frutto delle cure del governo diretto a raggiungere lo scopo premenzionato la convenzione ~~venuta~~ passata il 15. del corrente mese coi Signori Barone De-Rothschild e Paolino Talabot, — che col relativo Capitolato è sottoposta in oggi all'esame ed all'apprezzamento della Camera. —

Le opere sono comprese tutte indistintamente le linee già contemplate nella Convenzione del 12. Maggio 1861. che era poi approvata per Legge del 21. Luglio successivo: e che conseguentemente la Camera già ebbe riconosciute come le più acconcie ed opportune alle comunicazioni fra Napoli ed il Litorale dell'Adriatico. —

Penetrato il Governo ~~dell'accennata~~

non solo dell'importanza somma di quelle linee, ma della necessità dell'eseguimento loro nel ~~[illegible]~~ più breve termine possibile, ha voluto che per ~~la generalità delle linee interessate l'ampiezza~~ la generalità delle medesime fossero nella nuova convenzione mantenuti gli stessi termini che già nell'antica erano stati intesi: provvedendo ~~così che fosse di nessun effetto la intervenuta~~ per tal modo, che ~~in che~~ in quanto all'epoca per l'attivazione dell'esercizio ~~di~~ sia quelle strade, ~~fosse~~ tornasse di nessun effetto l'abbandono della prima concessione, ~~ed~~ rimanendo inoltre

Che se una ~~piccola~~ sollevazione di minima importanza ~~[illegible]~~ si dovesse ammettere ~~[illegible]~~ a questo proposito, ~~per ciò che riguarda~~ in quanto alle sezioni da S. Benedetto del Tronto a Candela, e da Napoli ad Ebolì, in conseguenza dei contratti in corso di eseguimento per quelle sezioni di strade: fu trovato ~~[illegible]~~ adeguato compenso alla dilazione di quattro mesi che all'apertura ~~di quelle sezioni~~ delle medesime si è dovuto accordare, anticipando ~~di otto~~

* in questa quindicesima riga parte. ~~[illegible]~~

l'attivazione dell'esercizio sul successivo tronco di Strada da Candela a Lovere, della lunghezza di circa 50. Chilometri, dietro mezzi da ciò che dalla primitiva concessione fosse stato richiesto.—

~~Allo stato~~ ~~stroncamento~~

G

Una concessione di maggior termine, si è dovuta però fare ~~[illegible]~~ relativamente al compimento dei lavori per la linea da Pescara a Cesprano, in vista delle straordinarie difficoltà opposte in quella direzione allo ~~stabi~~ stabilimento di una linea di strada ferrata, da una parte ed esposa condizione di località: ma sebbene anche sia stato compreso da parte del Governo ad ottenere che i Concessionarii accettassero per quella linea ~~un~~ ~~lun~~ termine bene ristretto, si è pensato che potesse riferire di minor danno ~~[illegible]~~ dalla medesima ~~di quelli~~ ~~[illegible]~~ indugio al compimento dopo che al breve congiungimento della Città di Napoli coll'Adriatico e quindi con tutto il resto dello Stato, ~~già~~ sarebbe stato provveduto con la linea per Eboli e Foggia. Fatto ad aperta al transito quella principale linea, e fatti gli studi definitivi di questa importante diramazione, ma sarà difficile di # ~~[illegible]~~

Conseguenza di questa dichiarazione è per sempre che al primo maggio dell'anno prossimo sarà ~~[illegible]~~ aperta ~~all'esercizio~~ al transito rapidi alle ~~[illegible]~~ provincie adriatiche e lettorali del regno sopra una ferrovia ~~[illegible]~~ interrotta soltanto dalla traversata dell'Apennino da Lovere ad Eboli e da pochi chilometri presso Salerno, ma si percorreranno col mezzo di opportuni servizi alcuni ~~[illegible]~~ strade ~~[illegible]~~ da ruota.

di affrettare ~~[illegible]~~ la esecuzione dei tronchi che dalla adriatica dalla parte ~~[illegible]~~ più elevata dell'Apennino, discendano a riunirsi ~~[illegible]~~ alla ferrovia aperta lungo i due ~~[illegible]~~.

Ma se al Governo stava grandemente a cuore l'accelerare con ogni mezzo l'espe=guimento delle Strade ferrate fra Napoli e l'Adriatico, lo scopo che sedeva in cima d'ogni suo pensiero era quello di assicurarne l'attuazione: e a cotale fine oltre alle condizioni di guarentigia inserte nella Convenzione, egli ~~volle~~ ~~che nella~~ ebbe cura di ~~la~~ stipularla con una potentissima casa ~~medesima venisse affidata tale come una~~ bancaria, e tale da rassicurare ~~appieno~~ ~~dalla quale~~ ~~ogni sospetto~~ ~~ancora~~ e ~~ardire~~ ~~ogni sospetto~~ ~~lo scopo~~ i più diffidenti ~~cessare~~, ~~che~~ ~~l'effetto della Concessione~~ che per ~~po~~ qualsiasi evento nessun dubbio #
~~fosse qualunque contrarietà di condizioni~~ ~~volesse giammai incorrere~~ ~~finanziarie~~ ~~avesse~~ ~~a mancare~~. — Ed in questo intento è stato appositamente convenuto all'Art.° X.° della Convenzione, che fino a tanto che ~~quando~~ ai Concessionarii non ~~riesca~~ venga fatto di costituire una Società Anonima ~~[illegible]~~ che si ponga in luogo e vece loro, essi debbano personalmente adempiere agli oneri portati dalla Convenzione. —

Altro scopo del Governo è stato quello di ottenere che la costruzione delle Strade ferrate fra Napoli e l'Adriatico, ~~fosse~~ non solamente adempiesse il bisogno di —

#
sarebbesi mai elevato sulla piena ed intiera esecuzione del contratto. Il quale già più volte fatto e disciolto per fatalità di circostanze, tantochè quasi giustificato ~~[illegible]~~ fosse il sospetto che mai seriamente si volesse eseguire doveva essere, anche con gravi sagrifici, in tal modo conchiuso, da ~~rimuo~~ allontanare ogni dubbio sulla sua esecuzione.

facili e pronte comunicazioni fra quella Città ~~Provincia~~ e tutto il resto dello Stato, ma fosse altresì occasione di promuovere ~~in quella Provincia~~ lo sviluppo ~~in quella~~ dell'industria in quelle Provincie, dove non è difetto di alcuno più ~~opp~~ accresciuto mezzo a ciò, se non ~~manchi~~ manchi la materia ~~manchi~~ ~~il~~ ~~in~~ che esercitarsi.

Effettivo fra gli obblighi dei Concessionarii fu iscritto anco quello di fondare in Napoli un grande Stabilimento Industriale nel quale una metà almeno del materiale circolante necessario al primo esercizio, e la totalità di quello che sarebbe richiesto ai successivi ~~rinnovamenti~~ aumenti o rinnovamenti del medesimo, si dovesse fabbricare. —

Con non dissimile intento è stato parimente convenuto che ~~una sesta parte almeno delle~~ delle ~~Azioni~~ fosse riservata a sottoscrittori Italiani, una sesta parte almeno dei titoli che si dovranno emettere, per la raccolta del capitale necessario all'~~adempimento di~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ attuazione delle opere previste nella Convenzione: titoli circa la natura e l'emissione dei

§

quali ~~per~~ fu stabilito che fossero tenute quei modi e quelle laborazioni, che le precedenti disposizioni governative già vennero consentite alla Società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale; che i Concessionarii hanno preso impegno di fondere nella nuova Società, cui ~~essi~~ ~~per le strade~~ essi a seguito della presente Concessione verrebbero autorizzati a formare.

~~Oltre che~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ colla stessa concessione governativa attesi ad una ~~[illegible]~~ opera ~~a~~ che fino dai primordii dell'introduzione fra noi delle strade ferrate è stata sempre vivamente reclamata dal commercio ~~di Genova~~ marittimo del Regno in cui ~~[illegible]~~ importanza ha ~~[illegible]~~ singolare sgomentali anche i più intraprendenti ad assumerla. — Varrebbe questa la strada ferrata che unirebbe Genova con un punto del Po nelle vicinanze ~~[illegible]~~ Pavia, seguendo la linea Cremona e Brescia abbrevierebbe la via ~~[illegible]~~ di comunicazione, ~~[illegible]~~ breve e facile via per ~~[illegible]~~ il principale porto marittimo, e la ~~le~~ ricche e popolose provincie di Lombardia.

Gli spirito ~~[illegible]~~ commerciali ~~[illegible]~~ ai

1 ~~[illegible]~~ ottenere la fondazione di una grande società industriale con sede ~~[illegible]~~ in Italia e con titoli che rappresentano valori unificati che ~~si~~ estendonsi in tutte ~~[illegible]~~ quelle le parti del nuovo ~~[illegible]~~ regno, ed immettere ottenere il governo, giovandosi dell'opportunità di potere

1 ramificandosi alle linee che tende a Milano

~~[illegible]~~

Concessionarii per l'adempimento del canto loro degli oneri sopranarrati consistono: in un sussidio di Dieci Milioni di Lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che ~~le~~ ~~le~~ essi dovranno fare allo Stato delle spese per i lavori e le provviste ~~eseguite~~ da esso sostenute ~~eseguite~~, per le Strade da Napoli ad Ancona: in un'altro sussidio di Dieci Milioni in beni Demaniali, ~~due~~ al dieci acquisto i concessionarii, beneficeranno per le vie e nelle forme che per l'alienazione di quei beni saranno dalla legge generale stabilite: nella cessione a favore ~~dei~~ dei Concessionarii stessi dell'esercizio e dei prodotti del tronco di Strada da Bologna a Piacenza, dal giorno in cui sarà aperta la linea da Pavia a Bologna; e finalmente nella guarentigia di un'annuo prodotto lordo chilometrico di ~~L~~ 25 f. per le Strade da Napoli all'Adriatico; e di ~~L~~ 25 f. per quella da Bologna a Pavia, di a Piacenza.

Per quanto ~~esplicite~~ ~~anche~~ bisogna parere ~~e basiamo~~ ~~sorte~~ queste condizioni fatte ai Concessionarii e nostrini che a rettamente apprezzarle si consideri alla gravità degli oneri che loro stanno

di fronte): quali sarebbero, il capitale ingente che alla costruzione delle Strade contemplate nella Convenzione si fa necessario: il breve spazio di tempo ~~[illegible]~~ entro il quale il medesimo dev'essere trovato e speso; la difficoltà di raccoglierlo in ~~[illegible]~~ un momento come il presente, in cui il mercato finanziario d'Europa è inondato di titoli; e a queste ~~[illegible]~~ oneri sono ancora ad aggiungersi quello della fondazione in Napoli di un Grande Stabilimento di Costruzione, e l'altro dell'esenzione a tutte le spese dei Concessionarii dei guadagni, con l'obbligo ~~[illegible]~~ uno ~~[illegible]~~ in ragione a continuarsi nel termine di 18. mesi assegnato alla costruzione della Linea da Foggia a Pozzuoli; l'altro in finire ed in fare in sostituzione al primo entro un termine di tempo non più lungo di ~~[illegible]~~ dodici anni.

Non tutte però le conseguenze dei correlativi ~~[illegible]~~ patti coi concessionarii graviteranno egualmente sì a lungo a carico dello Stato: giacchè delle guarentigie accordate alcune ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ si scioglieranno fino ~~[illegible]~~ dall'origine della loro applicazione in un obbligo puramente nominale;

nè tarderanno le altre a farle tali, sulla floridezza ~~[illegible]~~ del traffico che è lecito il presagire sopra una rete di Strade che avrà per punto obbiettivo una città ed un porto dell'importanza di quello di Napoli, e per sfera della propria attività un paese così ubertoso come le Puglie, ed un litorale così ridente come quello da ~~Ancona ad Otranto~~ Otranto ad Ancona con tutte le provenienze dall'ampia valle del Po.—

In ogni modo ~~la~~ è più che probabile che in qualunque proporzione si avrà nei primi periodi dell'esercizio, l'onere della guarentigia accordata; non costituirà che una pura anticipazione a titolo fruttifero ~~[illegible]~~ da parte dello Stato: osservisi nel Capitolato fatto, che le somme che per questo rispetto sarebbero state accordate ai concessionarii, dovranno dai medesimi essere rifuse al Governo con le eccedenze ~~[illegible]~~ risultanti dall'esercizio negli anni posteriori.—

La solidità, e l'intelligenza dei Concessionarii; i mezzi dei quali essi dispongono; e la conoscenza ~~[illegible]~~ perfetta ~~[illegible]~~ ch'essi hanno dell'importanza ~~[illegible]~~ degli impegni da essi contratti,

sono motivi sufficienti a credere, che si sia sapranno e vorranno adempiere ai termini che sono stati prescritti. — A maggiore guarentigia del successo si è tuttavia convenuto all' Art.o 9.o del Capitolato, che ~~il concessionario~~ la Società non portando a compimento la costruzione e non attivando l' esercizio sulle diverse Linee, nei termini per loro rispettivamente assegnati, andrebbe soggetta ad una diminuzione nella guarentigia, proporzionale alla durata del ritardo, e valutata sulla base di una riduzione del Dieci per Cento per il ritardo di un' anno. —

Per i vantaggi risultanti dalla Convenzione sono ~~da ~~ ad annoverarsi: l' obbligo imposto alla Società di sostituirsi allo Stato nell' onere per il medesimo dell' Esercizio delle Strade di Pare-Borette, alle condizioni fatte dal Capitolato di Concessione annesso alla Legge del 16 8.bre 1859; ed il trasporto per conto del Governo dei Soldi e Rabardi sull' intiera rete delle Strade contemplate nella Convenzione, ad un prezzo corrispondente ~~a quello~~ alla metà di

quello stabilito nella Carità per le merci dell' infima classe. —

Ed è nell' avvisare all' interesse generale della Nazione, col promuovere, ed affrettare l' adempimento di un' opera così vivamente reclamata da ogni fatta di considerazioni, e ed interessi, il Governo ha voluto che andasse fornita l' opportunità, di procurare sin nella costruzione, che nell' esercizio delle strade in discorso, ~~una pubblica~~ un modo per ~~in~~ cui potesse, esercitarsi l' attività de' concittadini nostri: e molti di essi trovare un' onesto mezzo di sussistenza: ~~approvò la disposizione che~~ venne perciò stabilito che ~~salvo poche~~ ~~da~~ tanto nella costruzione che nell' esercizio delle varie Linee a Lei concedute, la Società debba impiegare esclusivamente degli Italiani, salve poche ~~f~~ eccezioni rispetto ai Direttori ed Ingegneri Capi, i quali dovendo necessariamente godere tutta intiera la confidenza della Società, non è, barato che ~~si pretenda~~ se ne potesse in verun modo limitare, la scelta alla necessaria. —

Da quelle che si sono rapidamente e ~~discorse~~, stanno le condizioni ~~principali~~ principali della

~~Sulla [illegible]~~

Concessione

~~Concessione~~ intorno alla quale è richiesto il vostro Voto. — Nel resto la medesima è regolata dalle Leggi generali che concernono la materia e specialmente da quella del ~~29.~~ 20. 9bre 1859: e ad assicurarne l'osservanza si è ~~in~~ ~~dal~~ richiesta dai Concessionarii una fideiussione di Due Milioni di Lire in ~~Rendita Italiana~~ Consolidato dello ~~Regno~~ Stato, e prescritta quella di Dieci Milioni entro il termine di un mese dalla data della Legge di Concessione. —

La quale quando col concorso del favorevole vostro suffragio sarà pienamente pubblicata, un nuovo esempio sarà aggiunto a quella splendida ~~prima~~ serie d'atti, perenni [1] ~~[illegible] di pace che di guerra, l'Italia ha provato di poter conservare al vento di libertà, libertà e ragionevole Governo~~. —

[1] in tutti gli atti della legislazione e delle opere sociali ora compiendosi e rafforzandosi la grande opera della unità nazionale.

N° 765-B

Torino 31 Luglio 1862

Gen

Illmo Signor Presidente

Mi pregio trasmetterle Copia di una lettera da me oggi diretta al Signor Ministro dei Lavori Pubblici per domandare la Concessione delle Ferrovie Meridionali. La prego a voler comunicare alla Camera la lettera ed i documenti che la accompagnano.

Qualunque sia per essere il giudizio del Parlamento sono certo che il medesimo sarà lieto di vedere come i Capitalisti Italiani cominciino a stringere insieme le loro forze per intraprendere le più grandi opere Nazionali.

Gradisca Illmo Signor Presidente i sensi della mia più distinta stima.

All'Illmo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati.

Di v. S. Illma

Umo Dev.mo Servo
Pietro Bertolè

N. 11

Proposta [illegible]

Articolo 1°

È accordata al Sig. Conte Bastogi la Concessione delle seguenti Linee di Strade Ferrate.

1° Una Linea lungo il Litorale Adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari Brindisi, e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto

2° Una Linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno.

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona, e Popoli.

4° Una Linea da Voghera a Pavia, e finalmente una Linea da Pavia a Brescia per Cremona.

Il Signor Concessionario sarà autorizzato ad acquistare la Linea da Napoli

a Salerno con diramazione per Castellamare, la quale in tal caso entrerà a far parte della Concessione ai patti della presente Convenzione.

Articolo 2°

I termini per il compimento della costruzione delle varie sovra dette Linee sono fissati come segue:

1° Per le Sezioni di Strada da S.t Benedetto del Tronto, a Conza e da Napoli ad Eboli il 1° Maggio 1863.

2° Per le Sezioni da Eboli a Laviano il 1 Gennajo 1864.

3° Per la Sezione da Conza a Laviano il 1 Gennajo 1865.

4° Per il tratto da Foggia a Barletta il 1 Gennajo 1864.

5° Per quello da Barletta a Bari il 1° Luglio 1864.

6° Per quello da Bari a Brindisi il 1 Gennajo 1865.

7° Per quello da Brindisi ad Otranto il 1 Gennajo 1866.

8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1 Luglio 1865. --

La linea da Pescara a Ceprano dovrà essere iniziata nel termine di cinque anni a datare dall'approvazione dei relativi studi definitivi, che dovranno essere presentati dentro un anno dalla legge di approvazione della presente Convenzione.

La linea da Pavia a Voghera e la sezione della linea da Pavia a Brescia, compresa tra Brescia e Cremona dovranno essere costrutte entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione.

Quella da Cremona a Pavia in ventiquattro mesi dalla stessa data

Articolo 3°

Sui termini stabiliti al precedente articolo, è accordata per la traversa della Città di Salerno e per la Galleria di Conza la tolleranza di mesi tre.

Articolo 4°

Nel caso però in cui circostanze straordinarie o di forza maggiore, delle

quali resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'attuazione dei lavori, e massime per la tramvia e per la Galleria predetta anche nel termine portato dalla sovradetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento dei lavori potrà essere a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà reputato assolutamente indispensabile.

Articolo 5°

Allo scopo di portare a compimento nei termini rispettivamente fissati la costruzione delle Linee, o delle Sezioni di Linee riferite sotto i Numeri dall'1 all'8 dell'articolo 2° i lavori e le provviste relative alle medesime dovranno essere attivati per modo che la spesa impiegata nella loro effettuazione non resti giammai al disotto di 5 Milioni di Lire al mese.

Articolo 6.°

Nei termini come sopra fissati per il compimento dei lavori di costruzione, dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o Sezioni di Linee, con condizione espressa, che portata la costruzione delle speciali sezioni di strada ferrata fino ad Ebolì, ed a Conza, si debba immediatamente provvedere all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto celere per i viaggiatori, per le comunicazioni attraverso l'Appennino, fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della strada ferrata.

Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'Art.° 3.°

Articolo 7.°

Il Sig.r Conte Pastogi si obbliga a costituire nel termine di un mese dal giorno dell'approvazione per legge della presente Convenzione,

e nelle forme prescritte dalle leggi una Società Anonima, sotto il titolo Società Italiana per le Strade ferrate Meridionali, col Capitale di Cento Milioni in Azioni la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente Convenzione.

La sede della Società, e le adunanze generali degli Azionisti dovranno tenersi nella Capitale del Regno.

Gli Statuti della Società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Articolo 8°

La Società è autorizzata a realizzare il Capitale necessario all'adempimento degli obblighi imposti dalla presente Concessione, per un terzo in Azioni, e per due terzi in Obbligazioni.

Articolo 9°

Per rispetto alla Linea da Brescia a Pavia è riservata la prelazione in favore della Società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale,

portata dal Capitolato annesso alla Legge dell'Otto Luglio 1860.

Questa somma sarà

Articolo 10°

Il Concessionario, e quindi la Società, che sarà dal medesimo costituita, dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù di regolari contratti in corso per provviste, e per eseguimento dei lavori utili relativi alla Linea contemplata nella presente Concessione.

Il Governo garantisce l'esatta esecuzione dei precitati contratti, ed in ogni modo la Società non sarà per quei tronchi di Strada soggetta agli effetti dell'Articolo 9° del Capitolato.

Il Concessionario e quindi per esso la Società, si obbliga del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della Strada ordinaria fra Candelo ed Biella, rimanendo poi la medesima in assoluta proprietà dello Stato.

Articolo 11°

La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande Stabilimento nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le Locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate Napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo.

Compiuta la rete delle Strade contemplate nella Concessione, dovrà pure fabbricato nel predetto Stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo.

Articolo 12°

Il Concessionario è tenuto a depositare, entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per Legge della presente Convenzione una somma a titolo di guarentigia di Dieci Milioni di Lire in rendita

7

Cinque per cento al valore nominale.

Cl 1°

Questa somma sarà restituita per quinti a misura che il Concessionario stesso o la Società giusta fisseranno di avere erogata nella costruzione delle strade loro concesse una spesa corrispondente ai tre terzi dell'ammontare del quinto da restituirsi.

In caso d'inadempimento al disposto del presente articolo il Concessionario, oltre al decadere dalla Concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della Cauzione primordiale di Due Milioni di Lire in rendita 5 per cento valutata come sopra, da esso prestata a guarentigia del presente atto preventivamente alla stipulazione del medesimo.

Articolo 13°

Le strade di ferro contemplate nella presente Concessione saranno possedute, ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che

risultano dalla presente, dall'annesso Capitolato, dalle Leggi, e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla Legge del 20 Novembre 1859. in quanto il presente atto, e l'annesso Capitolato esplicitamente non vi derogano, ne venga altrimenti stabilito per future disposizioni di Legge o di Regolamento.

Articolo 14°

La durata della Concessione per le Linee da Voghera a Pavia, e da Pavia per Cremona a Brescia, è fissata in 99 anni a far tempo dal 1 Gennajo 1865.

Quella per tutte le altre Linee contemplate nella presente Convenzione è stabilita in 99 anni a contare dal 1° Gennajo 1868.

Articolo 15°

Lo Stato garantisce per tutta la rispettiva durata della Concessione un annuo prodotto lordo

8

Chilometrico dell'esercizio delle predette Linee,

Capitolato

annesso alla Convenzione in data Giugno 1862 stipulata fra i Ministri pei Lavori pubblici e per le Finanze del Regno d'Italia ed i signori Barone De-Rothschild e Carlino Talabot per la concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali ed in Lombardia.

Capitolo Primo

Tracciato e Costruzione

Art.º 1.mo

Per ognuna delle linee o delle Sezioni di linea contemplate nella Convenzione in data d'oggi, la Società Concessionaria delle medesime dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente la pianta ed il profilo della strada coll'indicazione della natura della piattaforma e della distribuzione dei principali edifizj, e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni come pegli edifizj principali lungo le strade e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati, prima di incominciare l'eseguimento.

Quanto alle opere di minore importanza la Società potrà limitarsi alla produzione dei tipi sulla norma dei quali le medesime dovranno essere costrutte.

I progetti saranno corredati di una memoria descrittiva e spiegativa delle condizioni loro.

Sarà cura della Società il presentare i progetti in tempo utile onde il loro esame non abbia ad essere causa di ritardo nel compimento dei lavori che ne dipendono.

Art.o 2.o

Per le linee e sezioni di linee attualmente in corso di eseguimento, la società dovrà portarne a termine i lavori secondo i progetti approvati.

Essa dovrà del pari osservare per tutte le altre linee e sezioni di linee i progetti tanto di massima che particolareggiati che a diligenza del Governo già sono stati allestiti, riservata però ad essa la facoltà di cui all'art.o 221. della Legge 20. Novembre 1859.

Art.o 3.o

La linea lungo il Litorale Adriatico da Ancona ad Otranto e quella da Bari a Taranto saranno originariamente costrutte per un solo binario, acquistando però i terreni e disponendo le fondazioni delle opere d'arte all'uopo del collocamento di un secondo binario sulle medesime.

I lavori di terro-pienatura e di sterrato ed i manufatti saranno raddoppiati ed il secondo binario verrà collocato su quelle linee, quando il prodotto lordo delle medesime raggiunga la somma di lire trentacinque mila per chilometro.

La linea da Caprano a Pescara e la sezione della linea da Foggia a Napoli compresa tra Foggia ed Eboli saranno costrutte ed in ogni loro parte disposte per un solo binario. La restante porzione della linea da Foggia a Napoli sarà immediatamente disposta per due binarii, subordinata la obbligazione del collocamento del secondo binario al caso del prodotto lordo chilometrico premenzionato.

Art.o 4.o

I ponti in corso di eseguimento tra S. Benedetto del Tronto e Foggia con larghezza eccedente il bisogno del collocamento di un primo binario saranno condotti a termine secondo le dimensioni prestabilite, e la parte della via che rimarrà disponi-

bile sui medesimi sarà accomodata al transito dei veicoli ordinarie, finchè a termini dell'articolo precedente non si verifichi il caso del collocamento del secondo binario su quella sezione di strada.

Art.o 5.o

La strada da Brescia a Cremona e Pavia sarà compiutamente preparata per due binarii ma il collocamento del secondo binario non potrà essere imposto alla Società se non quando la rendita lorda della strada non abbia raggiunta la cifra di lire trentamila a chilometro.

Con larghezza proporzionata alla sede per due binarii dovranno essere edificati dei pari fra il ponte provvisorio all'americana che quello definitivo in pietra e ferro che per il varco del Po si dovranno costruire lungo quella linea.

La Società dovrà costruire il ponte provvisorio all'americana nel termine prefisso per l'ultimazione dei lavori relativi alla sezione di strada da Pavia a Voghera e nel termine di dodici anni dall'apertura dell'esercizio su quella sezione di strada sarà obbligata a costruire il ponte stabile in pietra ed in ferro con sistema uguale a quello che venne approvato per il ponte sul Po a Piacenza.

La Società sarà però tenuta ad anticipare la erezione del predetto ponte stabile, quando a giudizio di periti venisse riconosciuto che il passaggio sul ponte provvisorio potesse difettare della necessaria sicurezza o per deperimento naturale dell'opera, o per eventi straordinarii.

Art.o 6.o

La spesa sia per il ponte provvisorio, che per il ponte stabile sarà interamente a carico della Società. Quando però alle opere arginali o di sponda del fiume, da erigersi a difesa del ponte o della ferrata si volesse dar tale estensione

3

trone che giovasse insieme a difendere un territorio più o meno vasto dalle irruzioni del Po concorreranno nella spesa per ciò necessaria lo Stato, i Comuni ed i Consorzi in ragione dei vantaggi che ne otterrebbero, a mente del disposto dal Titolo III Capitolo 1° della Legge 20. Novembre 1859.

Art.° 7.°

Il Governo si riserva la facoltà di fissare in maniera l'andamento che dovrà seguire la predetta linea fra Brescia Cremona e Pavia, per la sezione della medesima compresa fra Pavia e Voghera, e fra si staccherà dalla linea per Torre Beretti in un punto tra il Ticino ed il Gravellone attraverserà il Gravellone alquanto al disotto del ponte per la predetta linea, passerà a levante dell'abitato di Pavia e varcato il Po a circa mille metri a sinistra delle acque dal Porto di Barche a mezzana Corte e la Staffora in vicinanza del Mulino Orecchia farà capo direttamente nella Stazione di Voghera.

Art.° 8.°

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle Strade concesse ed in quanto non risulti altrimenti determinato dal presente capitolato, dovrà la Compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella Legge 20. Novembre 1859, nonchè alle seguenti cioè:

(a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di cinquecento metri, salvo nelle traversate dell'Appennino nelle quali sarà tollerato un raggio di trecento metri.

(b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del sei per mille, salvo l'autorizzazione di portarle fino al dieci che potrà venire data eccezionalmente dal ministro dei Lavori pubblici con Decreti motivati e salvo nelle due traversate dell'Appennino, nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del venticinque per mille.

(c) Che tutte le strade siano munite di colonne chilometriche.

(d) Che sia escluso il legname nella costruzione dei ponti di quattro metri luce.

(e) Che le stazioni abbiano i locali necessarii per i servizii doganali sanitarii e di polizia.

Art.o 9.

La società non portando a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio delle diverse linee o sezioni di linee nei termini per loro rispettivamente fissati all'art.o II della Convenzione in data d'oggi, salve le eccezioni di che ai seguenti articoli III e IV, andrà soggetta ad una conseguente diminuzione della guarentigia del annuo prodotto lordo chilometrico accordata per quelle linee o sezioni di linee. Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del dieci per cento per un ritardo di un anno.

Art.o 10.o

Le spese per la sorveglianza di collaudo dei lavori, del pari che quelle del contratto dello esercizio, saranno sostenute dalla società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli Ispettori e dei Commissarii a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai loro uffizj.

Per provvedere a queste del pari che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'art.o 13. la società dovrà versare ogni anno al pubblico Tesoro la somma di lire italiane 60 per ciascheduno chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art.o 11.o

Per tutta la durata della concessione, la società dovrà conservare in buono stato di manut-

venzione tutte le linee che le sono concesse, tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio ed esercitarle lodevolmente.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività in una o più stazioni principali le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

Capitolo 2°.

Applicazione della Guarentigia

Art.° 12°.

Le guarentigie stipulate all'art.° 16. della convenzione in data d'oggi, saranno applicate dal giorno in cui sopra ciascuna linea e sezione di linea sarà attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci.

Nel caso però in cui il Governo stimasse convenuto di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie la misura delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta di due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento qualunque o per caso di forza maggiore l'esercizio di un tratto qualunque delle strade ferrate avesse a ritrovarsi interrotto e questa interruzione per negligenza della società venisse a protrarsi più di quanto sarebbe assolutamente necessario per porvi riparo, sarà del pari proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

Art.° 13°.

Nel computo della lunghezza chilometrica della linea da Brescia a Voghera per ciascuna e l'anno, per l'applicazione alla medesima della pattuita guarentigia di prodotto lordo

non sarà tenuto conto di quei tratti di essa che saranno comuni con altre strade della Società.

Art.º 14.º

Siccome che lo Stato anche eventualmente sborsate in parte della guarentigia stabilita all'articolo precedente costituiranno una anticipazione fruttante l'annuo interesse del quattro per cento.

Questa anticipazione verrà rifusa collo eccedente introito lordo sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione, prima degli interessi, poscia del capitale.

Art.º 15.º

Il Governo si riserva il diritto di verificare e controllare nel modo il più lato la gestione della Società rispetto agli introiti d'ogni genere derivanti dal passaggio e dall'esercizio delle strade, e la Società, a semplice di lui richiesta avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e le comunicazioni che egli stimerà opportune, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'accrescente materiale circolante che al numero ed alla distribuzione dei treni sia di viaggiatori che di merci sulle diverse linee, nell'interesse di un perfetto e sodisfacente esercizio egli possa per emanare.

La sorveglianza del contratto che sopra saranno esercitate per mezzo di commissari nominati dal Governo. Questi avrà altresì il diritto di farsi esaminare presentare alle adunanze generali della Società.

Capitolo III.

Riscatto e Scadenza

Art.º 16.º

Il Governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le strade ferrate comprese nella concessione atto spirare di essa.

Al Governo incumberà l'obbligo di rimborsare alla

Società il valore del materiale mobile, degli strumenti ed utensili, dei mobili, degli approvvigionamenti di ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole, o che verrà fissato da periti.

Gli stabilimenti fondati ed esercitati in virtù del disposto dall'articolo 41. del presente capitolato e dall'art.º XII dell'annessa convenzione rimarranno in proprietà della Società.

Art.º 17.

Dopo trent'anni dalla data della legge di Concessione il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie contemplate nel presente capitolato e nell'annessa convenzione, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla Società per tutta la durata della Concessione.

Art.º 18.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie, e se due di questi daranno gli introiti netti dei due anni meno proficui si prenderà la media degli introiti dei cinque anni rettanti.

Questi introiti netti medii costituiranno lo ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della Concessione. Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore della rendita netta dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone.

Art.º 19.º

Nel caso previsto dall'art.º 17. come pure

in quello in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste infine con tutti i loro annessi dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della Società ovvero di obbligare quest'ultima a provvedervi.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la Società venisse a spogliarsi prima del termine della concessione.

Art.o 20.

Allo spirare della concessione la Società dovrà qualora il Governo lo richieda continuare la manutenzione e l'esercizio per i sei mesi successivi a spese e per conto dello Stato.

Il Resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla Società dietro richiesta del Governo dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo Resoconto la Società deve presentare la sua risposta e somministrare entro tre mesi le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate, senza di che le obiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro se il Governo non muove obiezioni contro il Resoconto entro tre mesi o contro la risposta della Società entro sei settimane i conti presentati dalla Società si riterranno come approvati.

Capitolo IV°

Tariffe e condizioni del trasporto e servizio pubblico

Art.o 21.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che

delle merci sulle linee contemplate nella predetta convenzione, sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale.

La Società ed il Governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo a esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro.

Art.o 22.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della Società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse sarà punita col pagamento d'una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

Art.o 23.

In caso di straordinaria carestia di viveri il Governo avrà il diritto di ingiungere una riduzione sulla tassa di trasporto delle derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

Art.o 24.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè:

Dei militari in carro o staccati, ma provvisti di fogli di via al terzo; pei 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 è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci saranno pareggiati alle merci di seconda classe nel trasporto a piccola velocità.

Art.o 25.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale ed i tabacchi per conto dello Stato, ad un prezzo corrispondente alla metà di quello stabilito dalla Tariffa per le merci dell'infima classe.

Art.o 26.

I detenuti non che gli agenti della forza pubblica che li scortano verranno trasportati per 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 siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa supplettiva.

Art.o 27.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie o di controllare le operazioni della società verranno trasportati gratuitamente del pari che loro bagagli.

Art.o 28.

La società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

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 ordinarii e misti, e la società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso di un vagone di maggior capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla società un compenso di quindici centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro supplettivo.

La società si obbliga di incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle poste, ovvero accompagnate da un impiegato di parte che della sorveglianza dei carri postali.

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

Art. 29.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse alla società ovvero di far uso dei pali delle linee telegrafiche della medesima.

La società dal canto suo avrà diritto di stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato.

La compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio delle sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 30.

La società dovrà far invigilare gratuitamente dai suoi agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo lungo le sue strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunziare immediatamente alla prossima stazione telegrafica od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti

alle linee telegrafiche.

La società dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici del Governo non che gli operai ed i materiali occorrenti per lo stabilimento che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

Capitolo 5°

Stipulazioni diverse

Art.° 31.

La società assume il carico dell'esercizio della Strada ferrata da Savona a Torre Beretti cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'amministrazione dello Stato dalla Legge 16. ottobre 1859.

Resta però soppresso l'esercizio del binario provvisorio, mediante il quale la predetta linea fu posta da principio in comunicazione colla strada nazionale di Savona e coll'esercizio di quel binario il servizio della stazione provvisoria stabilita all'origine del medesimo.

Art.° 32.

Immediatamente dopo l'emanazione della Legge di approvazione della presente Convenzione la società riceverà la strada ferrata di Torre Beretti dall'Amministrazione dello Stato che attualmente la esercita in perfetto stato di manutenzione come a termini della legge prenentovata. L'amministrazione stessa aveva il diritto di riceverla dai rispettivi concessionarii.

Colla strada sarà pure consegnata in attuale stato alla società la linea telegrafica colle macchine di trasmissione ed ogni altro attrezzo relativo.

L'amministrazione dello Stato cederà inoltre alla società tutto l'arredo esistente nelle stazioni distribuite lungo la suddetta linea, e necessario al servizio delle medesime.

Art.º 33.

Finchè la sezione di strada Savona-Voghera non sia costrutta ed aperta all'esercizio, è concesso alla società nel servizio della strada di Torre Beretti di fermare i suoi treni nella Stazione di Valenza, permanendo quindi coi medesimi i sette chilometri della strada dello Stato fra Valenza e Torre Beretti.

Per questo transito la società dovrà pagare allo Stato un diritto di pedaggio da stabilirsi di accordo fra le parti.

Aperta la sezione di strada fra Savona e Voghera, esperà per la società la facoltà di fermare i suoi treni nella Stazione di Valenza e di percorrere con essi il tratto della strada Valenza-Torreberetti, a condizione però che il Governo procuri l'adempimento da parte dei concessionari della costruzione della strada Savona e Torreberetti delle prescrizioni loro imposte dall'art.º 12. del Capitolato di concessione annesso alla Legge del 16. ottobre 1889.

Art.º 34.

La cessione dell'uso della strada da Voghera a Piacenza è fatta alla società nello stato in cui quella strada si ritrova con tutte le sue attinenze ad eccezione però del materiale mobile, il quale non è compreso nella presente cessione.

La società dovrà tenere un conto distinto fra le spese che del prodotto dell'esercizio di quella strada, e consegnarlo all'amministrazione dello Stato entro il Marzo dell'anno immediatamente successivo a quello cui lo stesso conto si riferisce.

Fra le spese d'esercizio saranno comprese le imposte a pagarsi per quella strada.

Art.º 35

Per quella parte della linea da Bari a Taranto che sarà compresa fra la Stazione di Taranto ed il punto di diramazione della strada ferrata delle Calabrie la società dovrà dare il transito sulla medesima

3

ai beni destinati al servizio della predetta linea delle Calabrie.

I corrispettivi e le condizioni di questo trasporto come del uso in comune della Stazione e dello sbarcatoio al porto di Taranto saranno stabilite d'accordo fra le parti interessate ed in caso di disaccordo fissate d'ufficio dal Ministro dei Lavori pubblici.

Art.o 36.

I diecci milioni di lire in beni stabili demaniali, che lo Stato accorda alla società saranno dati alla medesima mediante l'abbandono di eguale somma sul prezzo di quegli stabili dei quali essa si sarà resa acquisitrice per quelle vie ed in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali saranno per legge stabiliti.

Art.o 37.

La società dovrà rifondere allo Stato le metà della spesa che sarà per occorrere per la costruzione ed il completo arredamento d'ogni genere della grande Stazione centrale di Napoli.

Le condizioni della costruzione e del servizio misto in quella Stazione saranno regolate dal Ministro dei Lavori pubblici, sentite le parti interessate.

Art.o 38

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute impiegare esclusivamente degli italiani, salve poche eccezioni rispetto ai posti di Direttori e di Ingegneri capi servizio.

I posti del servizio attivo dell'esercizio delle strade, saranno dalla società a pari condizioni di preferenza accordate ai militari congedati.

Un terzo almeno del numero totale dei predetti posti dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

3

Art.º 39.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente concessione, i concessionarii godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Da queste condizioni sono escluse le linee delle Calabrie ed i prolungamenti e le diramazioni delle ferrovie dello Stato.

Qualora la società non accettasse una o più diramazioni che le fossero state offerte e posto che queste venissero eseguite dal Governo e consegnate in perfetta condizione munite di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio, sarà la medesima nullameno tenuta ad assumere ad opera finita l'esercizio di queste diramazioni. In compenso dell'esercizio per il quale la Società provvederà tutto gli oggetti mobili occorrenti ed inoltre il completo materiale di trasporto, nonchè l'incarichera della manutenzione ordinaria, la società avrà diritto di prelevare per prodotto lordo annui di queste diramazioni settemila cinquecento franchi garentiti quale minimo per l'esercizio annuo di ciascun chilometro fino alla rendita lorda di diecimila franchi e dell'eccedente un terzo fino alla rendita chilometrica di trentamila franchi ed un quarto quando la rendita lorda oltrepassi i trentamila franchi al chilometro.

Art.º 40.º

I monumenti che potranno essere scoperti nella esecuzione dei diversi lavori della ferrovia non dovranno essere menomamente danneggiati.

I concessionarii dovranno darne avviso al Governo per mezzo del Prefetto della rispettiva Pro-

rimessa, il quale provvederà sollecitamente perchè siano tolti, onde non impedire l'esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore.

Art.o 41.

La società è autorizzata a creare stabilimenti officine o fucine ad acquistare ed esercire miniere di lignite, depositi di torba boschi e selve uniformandosi perciò alle Leggi ed ai regolamenti tanto emanati quanto da emanarsi e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 42 e 43 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

Art.o 42.

Col corso di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato i concessionarii potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsiasi altro diritto di porto, i regoli le locomotive, i tender, i vagoni gli strumenti i metalli e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione esercizio e mantenimento delle ferrovie concesse.

L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal ministro delle finanze con apposito Regolamento, intesi i concessionarj.

Art.o 43.

L'imposta territoriale che la società pagherà allo stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base al catasto vigente all'epoca dell'acquisto.

Art.o 44.

La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio

3

izio delle ferrovie concesse.

Art.o 45.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione delle linee concesse saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art.o 46.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto dal presente capitolato o dalla convenzione cui il medesimo va annesso i concessionarii o la Società dovranno rivolgersi direttamente al Ministro dei Lavori pubblici, cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministro ed i Concessionarii o la Società le contestazioni verranno definite nei modi e per le vie prescritte dalle Leggi generali del Regno.

Torino Giugno 1862.

Sottoscritto all'originale:

Il Ministro delle finanze G. Sella

Il Ministro dei lav. pubbl. e Depretis

Horace Landau ~~procuratore del~~ pour James Barone James de Rothschild.

Paul Amilhau pour M. Paulin Talabot.

Mappa sezione al Ministero dei Lavori pubblici Pietro Marsi.

Per copia conforme

Dal Ministero dei lavori pubblici

Marsi

Gratis

Articolo 10.

Le spese per la sorveglianza ed il collaudo dei lavori del pari che quelle del controllo dell'esercizio saranno sostenute dalla Società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli Ispettori e dei Commissarii a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai loro uffizi.

Per provvedere a queste del pari che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'Atto 16. la Società dovrà versare ogni anno al Pubblico Erario la somma di Lire Italiane Sessanta per ciascun Chilometro di Strada in costruzione, od in esercizio.

Articolo 11.

Per tutta la durata della Concessione la Società dovrà conservare in buon stato di manutenzione tutte le linee che le sono concesse, tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio, ed esercitarle lodevolmente.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività in una o più stazioni principali le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

Capitolo secondo
Applicazione della guarentigia

Articolo 12.

Le guarentigie stipulate all'art. 15 della proposta in data d'oggi saranno applicate dal giorno in cui sopra ciascuna linea, e sezione di linea sarà attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci.

Nel caso però in cui il Governo stimasse conveniente di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle merci, la misura delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta a due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento qualunque o per caso di forza maggiore l'esercizio di un tratto qualunque delle strade ferrate avesse a ritrovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società venisse a protrarsi più di quanto sarebbe assolutamente necessario per ovvi riguardi sarà del pari proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

Articolo 13.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsato in forza delle guarentigie stabilite costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del quattro per cento.

~~interesse del prestito per Conto~~.

Quest' anticipazione verrà rifusa coll' eccedente introito lordo dell' annualità garantita. Le eccedenze verranno applicate alle estinzioni prima dell' interesse, poscia del Capitale.

Articolo 14.

Il Governo si riserba il Diritto di verificare e controllare in modo il più lato la gestione della Società rispetto agli introiti di ogni genere derivanti dal possesso e dall' esercizio delle Strade, e la Società a semplice di lui richiesta avrà l' obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti, e le comunicazioni che egli stimerà opportune, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell' occorrente materiale circolante, che al numero e alla distribuzione dei treni sia di viaggiatori che di merci sulle diverse linee, che nell' interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio corrispondentemente alle importanza del movimento che si verificherà sulle linee concesse, egli fosse per emanare.

La sorveglianza ed il controllo che sopra, saranno esercitati per mezzo di Commissarii nominati dal Governo.

Questo avrà altresì il diritto di farsi rappresentare alle adunanze generali della Società.

Capitolo ~~Terzo~~ III

Riscatto e Scadenze

Articolo 15.

Il Governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le Strade Ferrate comprese nella Concessione allo spirare di essa.

Al Governo incomberà l'obbligo di rimborsare alla Società il Valore del Materiale mobile, degli Strumenti e utensili dei mobili, degli approvvigionamenti di ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole, o che verrà fissato dai Periti.

Gli Stabilimenti fondati ed eseguiti in virtù del disposto dell'articolo 38 del presente Capitolato, dell'articolo 11. della Proposta rimarranno di proprietà della Società.

Articolo 16.

Dopo trent'anni dalla Data della Legge di Concessione il Governo avrà facoltà di riscattare le Ferrovie contemplate nel presente Capitolato, e nella Proposta, mediante il pagamento di una Rendita annua da corrispondersi semestralmente alla Società per tutta la Durata della Concessione

Nulla

Articolo 17.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui, e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti; questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione.

Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore della rendita netta dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone.

Articolo 18.

Nel caso previsto dall'articolo 16. come pure in quello in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie, che al termine della concessione, queste insieme con tutti i loro annessi dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse esso avrà diritto di fare eseguire le riparazioni necessarie, a spese della Società ovvero di obbligare quest'ultima a provvedervi.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la Società venisse a sciogliersi prima del termine della Concessione.

Articolo 19.

Allo spirare della Concessione la Società dovrà, qualora il Governo lo richieggia continuare la manutenzione ed esercizio per i sei mesi susseguenti a spese e per conto dello Stato.

Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla Società dietro richiesta del Governo dovrà essere prodotto entro tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto la Società deve presentare la sua risposta, e somministrare entro tre mesi le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate, senza di che le obiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate, e si regoleranno i Conti a norma delle medesime.

Per contro se il Governo non muove obiezioni contro il reso Conto entro tre mesi, o contro la risposta della Società, entro sei settimane, i Conti presentati dalla Società si riterranno come approvati.

Capitolo ~~Quarto~~

Tariffe e Condizioni del trasporto del Servizio Pubblico.

Articolo 20

Per i trasporti tanto di Viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente Concessione sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale.

La Società ed il Governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette formare delle Tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate Italiane che comunicano fra di loro.

Articolo 21.

Ogni sottrazione tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta, o parte della tassa nelle carrozze della Società, ogni falsa dichiarazione della quantità, o del peso di una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a più diverse, o diette a persone diverse, sarà punito col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno

inscritto nella tariffa a stampa della Società.

Articolo 22.

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

Articolo 23.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti cioè:

Per i militari in corpo o stanziati, una provvista di sagli di 10 al Kerzo.

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari, e materiali da guerra alla metà delle tasse portate dalle tariffe.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra, di cui non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno paragonati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Articolo 24.

La Società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale, ed i tabacchi per conto dello Stato, ad un prezzo corrispondente alla metà di quello stabilito dalle tariffe per le merci dell'infima classe.

Sciaci

Articolo 25

I Detenuti non che gli Agenti della Forza pubblica che li scortano verranno trasportati per metà del prezzo di tariffa nelle Vetture di 3a Classe.

I Detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale quando non siano chiusi in Carrozze Cellulari.

Ove poi l'Amministrazione fosse tenuta per trasportarli di siffatte Carrozze, essa non pagherà alcuna tassa supplettiva.

Articolo 26.

I Pubblici Funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie, o di controllare le operazioni della Società, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

Articolo 27.

La Società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di Servizio, e delle Impiegate Postali nei Convogli di Viaggiatori, o misti, ed il trasporto delle lettere anche nei Convogli Cloni.

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 ordinarj e misti la Società dovrà porre a sua disposizione un Carro a quattro ruote.

Ogni qualvolta questo Servizio esigerà l'uso di un Veicolo di maggior capacità di un Carro Postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un Compenso di quindici Centesimi di Lire Italiane per ogni Chilometro e per ogni Carro Supplettivo.

La Società si obbliga di 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 ad uso di Uffizio.

Articolo 28.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee Telegrafiche lungo le Ferrovie concesse alla Società, ovvero di fare uso dei pali delle Linee Telegrafiche della medesima.

spese delle Linee Telegrafiche, ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato onde provvedere ai proprii servizii, e mettere in comunicazione gli Uffizii della Società colla sede della medesima.

La Compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi ai servizii per le sue Strade, sarà perciò sottoposta alla sorveglianza Governativa.

La Società del Canale Suez avrà diritto di stabilire i proprii

Articolo 20

La Società dovrà fare invigilare gratuitamente dai suoi Agenti le linee Telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo lungo le sue Strade ferrate.

Gli Agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunziare immediatamente alla prossima Stazione Telegrafica, od alla più vicina Autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee Telegrafiche.

La Società dovrà far trasportare gratuitamente gli Agenti telegrafici del Governo, non che gli operai e i materiali occorrenti sia per lo stabilimento, che per la manutenzione delle Linee Telegrafiche suddette.

Capitolo 5°
Stipulazioni diverse

Articolo 30

La Società assume il carico dell'esercizio della Strada ferrata da Savona a Mondovì, cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'Amministrazione dello Stato dalla legge 16 ottobre 1869.

Articolo 31.

Immediatamente dopo l'emanazione delle leggi di approvazione della presente Concessione la Società riceverà la Strada ferrata di Mondovì dall'Amministrazione dello Stato che attualmente la gestisce in perfetto stato di manutenzione come a termine della legge prementovata l'Amministrazione stessa aveva il diritto di riceverla dai rispettivi Concessionarj.

Colla Strada sarà pure consegnata in ottimo stato alla Società la linea telegrafica colle macchine di trasmissione ed ogni altro attrezzo relativo.

L'Amministrazione dello Stato cederà inoltre alla Società tutto l'arredo esistente nelle stazioni distribuite lungo la suddetta Linea, e necessario al servizio della medesima

Articolo 32.

È concesso alla Società nel servizio della Strada di Correberretti di formare i suoi treni nella Stazione di Valenza percorrendo quindi con i medesimi sette Chilometri della Strada dello Stato fra Valenza e Correberretti.

Per questo transito la Società dovrà pagare allo Stato un diritto di pedaggio da stabilirsi d'accordo fra le due parti.

Articolo 33.

Per quella parte della Linea da Bari a Taranto che può essere compresa tra la Stazione di Taranto, ed il punto di diramazione della Strada ferrata delle Calabrie, la Società dovrà dare il transito sulla medesima ai treni destinati al servizio della predetta Linea delle Calabrie.

Le corrispettive condizioni di questo transito, come dell'uso in comune della Stazione e dello Sbarcatojo al porto di Taranto saranno stabilite d'accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Articolo 34.

La Società dovrà rifondere allo Stato la metà delle spese che sarà per occorrere per la costruzione ed il completo arredamento d'ogni genere della grande Stazione Centrale di Napoli.

Le condizioni della costruzione e del servizio in quella Stazione saranno regolate dal Ministro dei Lavori Pubblici sentite le parti interessate.

Arto 35

I posti del servizio attivo dell'esercizio della Strada saranno dalla Società a pari condizioni di preferenza accordati ai Militari congedati.

Un terzo almeno del numero totale dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

Articolo 36.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente concessione, i concessionarj godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato, semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Nisselli

questi loro saranno stati verificati.
In questa Condizione sono escluse le linee delle Calabrie, di prolungamento, e diramazioni delle ferrovie dello Stato.

Qualora la Società non accettasse una o più diramazioni che le fossero state offerte, e posto che queste venissero eseguite dal Governo, o conseguente in perfetta condizione mancasse di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio, sarà la medesima nulla meno tenuta ad assumere ad opera finita l'esercizio di queste diramazioni.

In compenso dell'esercizio per il quale la Società provvederà tutti gli oggetti mobili ed inoltre il completo materiale di trasporto, non che l'incarichera della manutenzione ordinaria la Società avrà diritto di prelevare dai prodotti lordi annui di queste diramazioni, Settemila Cinquecento franchi, per accordati quale minimum per l'esercizio annuo di ciascun chilometro fino alla rendita lorda di Diecimila franchi dell'eccedente di un terzo fino alla rendita chilometrica di Trenta Mila franchi, di un quarto quando la rendita lorda oltrepassi i Trenta mila franchi al chilometro.

Articolo 37

I monumenti che potranno

essere scoperti nell'esecuzione dei diversi lavori della ferrovia, non dovranno essere menomamente danneggiati.

Concessionarj dovranno darne avviso al Governo per mezzo del Prefetto della rispettiva Provincia il quale provvederà sollecitamente perchè siano tolti onde non impedire l'esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle Statue, Medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore.

Articolo 38.

La Società è autorizzata a creare Stabilimenti, Officine e Fornine, ad acquistare ed esercire Miniere di Lignite, Depositi di torba, boschi, e selve uniformandosi per ciò alle Leggi, ed ai regolamenti tanto emanati, quanto da emanarsi e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 39 e 40 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate.

Articolo 39

Nel Corso di dieci anni a contare dalla data del presente Capitolato i Concessionarj potranno mettere in franchigia di Dazio, di qualsiasi sia altro diritto, le rotaie, i regoli, le locomotive, i tender, i vagoni, gli strumenti, i metalli, generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio, e mantenimento delle ferrovie concesse.

L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal Ministro delle Finanze con apposito regolamento integrativo i Concessionarj.

Articolo 40

L'imposta territoriale che la Società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai Catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

Articolo 41.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed impieghi riguardanti unicamente l'Amministrazione ed esercizio delle ferrovie concesse.

Art. 42.

Tutti i contratti ed atti giudiziarj che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione delle linee concesse saranno soggetti al diritto fisso di una Lira Italiana ed addrancia esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Articolo 43.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto del presente Capitolato e della

Articolo 39

Del Corso di dieci anni a partire dalla data del presente Capitolato i Concessionarj potranno immettere in franchigia di Dazii, o di qualsivoglia altro diritto, le forme, i regoli, le Locomotive, i tender, i Vagoni, gli strumenti, i metalli, e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio, e mantenimento delle ferrovie concesse.

L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal Ministro delle Finanze con apposito regolamento intesi i Concessionarj.

Articolo 40

L'imposta territoriale che la Società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai Catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

Articolo 41.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed impieghi riguardanti unicamente l'amministrazione ed esercizio delle ferrovie concesse.

Art. 42.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso di una Lira Italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Articolo 43.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto del presente Capitolato e della

Proposta cui il medesimo non aderisse, il Commissario o la Società dovranno rivolgersi direttamente al Ministro dei Lavori Pubblici cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministro, o il Commissario o la Società, le contestazioni verranno definite nei modi e per le vie prescritte dalle Leggi Generali del Regno.

Pietro Bertolè

Nota dei prenditori di Azioni per formare la Società col Capitale di Cento Milioni per la costruzione ed esercizio delle Ferrovie Meridionali secondo le lettere originale depositate al Ministero.

Cassa Commercio & Industria Credito Mobiliare	di Torino	Azioni	20000
Ignazio Nobile de Weill Weiss	"	"	20000
Cassa Generale	" Genova	"	5000
Cav. Felice Genero	" Torino	"	4000
Fiers & C	" Genova	"	500
Fratelli Leonino di David	" "	"	1000
Barone Giuliano Cataldi	" "	"	250
Cav. Giuseppe Pignone	" "	"	250
De Albertis & C	" "	"	2000
L. Cataldi & C	" "	"	500
Francesco Oneto	" "	"	500
Carlo De Ferrea & C	" "	"	2000
Maurizio Jung	" "	"	2500
Angelo Frascara	" Alessandria	"	1000
Gustavo Magermann	" Torino	"	2000
Zaccaria Pisa	" Milano	"	6000
G. A. Spagliardi & C	" "	"	6000
Pietro Carones	" "	"	1500
Pio Cozzi & C	" "	"	1000
Gaet.° Bonoris	" Brescia	"	1000
Fratelli Brambilla	" Milano	"	500
Fratelli Vallolonia di G.	" "	"	200
Gius. Finzi di A.	" "	"	500
Marchese Gaet.° Trivulzio	" "	"	500
Weiss Nossa & C	" "	"	3000
Cav. Ped.° Carmi	" Torino	"	2000
F. Tedeschi & C	" Genova	"	1000
F. Bernè & C	" Torino	"	500
		Az.	85200

Segue

Segue la 1ra Nota Riporto Azioni 85200

S. Norsa	di	Milano	" 500
Isac. D'Italia	"	Mantova	" 3500
Carli & C	"	Milano	" 3000
Cacciamisso	"	"	" 1000
Jacob Levi & fig	"	Venezia	" 2000
Giulio Belingaghi	"	Milano	" 6000
Roseda & Burocco	"	"	" 4000
Cavajani Onelo & C	"	"	" 3500
Brambilla & C	"	"	" 3500
G. Raffioretti & C	"	"	" 3000
Ing. G. Silvestri	"	Bergamo	" 3000
Ulrich & C	"	Milano	" 3100
V. Warchex Saravaglio & C		"	" 3200
Luca Mimbelli	"	Livorno	" 2000
Bondi & Soria	"	"	" 1000
E. E. Arbib & C	"	"	" 1500
S. Salmon	"	"	" 1200
David Valensin	"	"	" 500
C. Bernard	"	"	" 500
G. M. Mauro Gordato	"	"	" 500
Angelo Mortera	"	Firenze	" 500
D. Allatini	"	Livorno	" 400
Giovachino Bastogi	"	"	" 400
Angelo Uzielli	"	"	" 300
S. Sonnino	"	"	" 300
R. di A. Caprilo	"	"	" 250
P. Racah & C	"	"	" 250
S. Moro	"	"	" 200
J. S. Friedmann	"	"	" 200
G. Sacerdote	"	Firenze	" 500
Leopoldo Cenpini	"	"	" 1000
Elia Modigliani	"	"	" 500
L. di S. Ambron	"	"	" 500
A. di V. Modigliani	"	"	" 600

Segue Lire 137,600

Segue la retro Nota	Riporto	Lire	137600
Angelo Orvieto	di Firenze	"	1000
Angelo Orvieto	" "	"	500
G. Maranveder	" "	"	500
Z. Della Vida	" "	"	1000
Em. Pegna	" "	"	200
Alessandro Prato	" "	"	1000
Giacomo Levi	" "	"	200
Angelo Levi	" "	"	300
Alberto Levi	" "	"	200
Jacob Castiglioni	" "	"	1000
B. Philipson	" "	"	500
Anselmo Vitta	" "	"	500
Barone Raim.do Franchetti		"	1000
Fratelli Ballerini	" Bologna	"	1000
Allegra e David Guastalla	" Modena	"	1000
Solei e Motel	" Genova	"	250
Fratelli Ceriana	" Torino	"	1000
Vincenzo Denina	" "	"	1000
Cav. Camillo Incisa	" "	"	500
D. Balduino fu Sal.o	Genova	"	350
Barone Raim.do Franchetti di Torino		"	500
Cassa Commercio e Industria Credito Mobiliare		"	3500
Sandri e Sonia di Livorno		"	3500
Cav. Av. Tito Orsini di Genova		"	250
Fratelli Calabi	" "	"	250
Amato Bompiani	" "	"	400
L. Pastorino e C.	" "	"	1000
Conte Pietro Bastogi		"	40000
		Lire	200000

Pietro Bastogi

N° 205-B

N° 225. A

Legislatura del 1861

Camera dei Deputati

Relazione

della Commissione composta dei Deputati Nisco, Panghi, Frizzi De-Luca, Scarsi, Sufani, Tonelli, Guerrieri e Gattoni,

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici nella tornata del 15 giugno 1862.

Convenzione relativa alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Tornata del luglio 1862.

Signori. La Commissione trovò necessario di premettere l'esposizione di alcune circostanze di fatto le conseguenze delle quali più avevano gran peso nella sua determinazione che la Camera è chiamata a prendere, in quanto mira a fornire le complessive la normativa sulla stato attuale delle ferrovie, tale quale si è rilevata nei rapporti ed è apparsa anche dinanzi da molti, che cioè nelle provincie meridionali non siasi provveduto prima alla esecuzione di nuovi di costruzione, ferrovie, e che si sia che si rese urgente il contratto approvato colla legge 21 luglio 1861.

Intanto che si dava costruzione da una società appaltatrice secondo il progetto la ferrovia italiana e il tronco del tronco fino pure a cause di costruzione i tronchi da Benevento al tronco del tronco all'Ofanto di circa chil. 110; dall'Ofanto

a Foggia di circa chil. 190; da Salerno ad Eboli di circa chil. 40, i quali tronchi, in forza dei rispettivi contratti coi costruttori, devono essere compiuti nel primo semestre dell'anno 1863.

Si sta pure costruendo la strada ordinaria attraverso l'Appennino che dovrà poi essere surrogata dalla ferrovia colla grande galleria di Cerreto.

Il Governo ha poi provveduto per l'acquisto di ingente quantità di traversine e di rotaie per l'armamento dei menzionati tronchi.

Ciò premesso ed entrando nell'esame del merito dell'affare, dovete la Commissione notare innanzi tutto che se unanimi furono gli uffici nel riconoscere la necessità di assicurare la più sollecita congiunzione, a mezzo di ferrovie, delle provincie meridionali colle centrali e settentrionali del Regno, unanimi furono essi anche nel riconoscere assai gravi per lo stato le condizioni poste nel contratto e nel manifestare il bisogno di trovare temperamenti, i quali, senza pregiudicare lo scopo da tutti voluto, alleviassero il carico della nazione e rimuovessero anche certi pericoli nei rapporti politici.

La convenzione sulla quale siete chiamati a pronunziare non offre la semplicità che presentava quella stata approvata colla legge 21 luglio 1861, che riguardava soltanto ferrovie nelle provincie napolitane. Essa è complicata con altri tronchi in provincie diverse come sono quelli da Brescia per Cremona, Lavia e Voghera, con vicinanze di strade ferrate già costrutte ed esercitate, e finalmente con una fusione di società

2

e con un obbligatoria separazione dalla strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate affidate, fra le quali ultime si comprendono ~~le ferrovie~~ quelle esistenti nella provincia Veneta?

In proposito a quest'ultima interpellanza rammentano richiamare ~~[illegible]~~ all'attenzione della Camera alcuni fatti fra i quali risultano incompatibili diversi articoli della convenzione?

Per effetto di concessioni fatte addì l'anno 1858 dal Governo Austriaco e dai governi Parmense, Modenese, Toscano e Pontificio una grande società ~~[illegible]~~ si era formata col titolo di Società anonima delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia centrale.

Con atto 23 settembre 1858 il governo austriaco ~~[illegible]~~ le concedette ai sigg. Hottinguer, Talabot ed altri sei stati, diverse linee ferroviarie del suo dominio con facoltà di aggiungere ~~[illegible]~~ quelle strade già state cedute e concesse alla società delle strade ferrate Lombardo-Venete, ed alla società della strada di ferro d'Inverità ~~[illegible]~~ e colla facoltà, dietro l'assenso di dette società, di costituirne, come avvenne, una sola per l'esercizio della rete ferroviaria.

Dopo la guerra del 1859, fatta la Lombardia al dominio austriaco, nel trattato di Zurigo 10 novembre ~~[illegible]~~ di quell'anno venne stabilito che l'Austria governo confermasse le concessioni delle ferrovie accordate dal governo austriaco sul territorio ceduto alla Lombardia, e si ritenesse subrogata per quella parte in tutti i diritti e gli obblighi

relativi, siano però che venissero fissi gli interessi della grande società ~~[illegible]~~ dalla convenzione 23 giugno 1860 stipulata fra la detta società, rappresentata dal sig. Talabot, e dal nostro governo, approvata colla legge 8 luglio 1860, rimasero confermate le precedenti concessioni fatte dai governi austriaco, parmense, modenese, toscano e pontificio ~~per quanto~~ quanto alle provincie lombarde e dell'Italia centrale con alcune peculiari modificazioni sino ~~per~~ rispetto alla garanzia, sia riguardo alla rappresentanza sociale, sua sede, ed amministrazione.

La società poi assunse l'obbligo di regolare ad termine di un anno col governo austriaco l'applicazione degli articoli 14 e 15 della convenzione 14 marzo 1855 e degli articoli 15 e 17 della convenzione 23 settembre 1858 in modo da formolare assolutamente in qualunque caso la retro lamentata ~~Italia~~ soltanto clausola che stipulava una eventuale partecipazione dello Stato austriaco ai redditi superiori al 7 per 0/0

Col decreto reale 27 gennajo 1861 il governo italiano approvava i nuovi statuti della prem. dicata società, la quale per l'articolo 2° prendeva il nome di = Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia per le linee parte nei dominii austriaci = Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale = per le linee ~~[illegible]~~ negli stati di S. M. Vittorio Emanuele; e di = Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia della Lombardia e dell'Italia centrale = per gli atti d'interesse generale;

Il governo austriaco addivenne in seguito coi mandatarj della predetta società alla convenzione

20 novembre 1861 nella quale ~~[illegible]~~ approvò quella del 25 giugno 1860 stipulata, come si vede, col nostro governo, per riguardo alle ferrovie lombarde esistenti sul territorio ceduto, e ritenendo però solamente ~~[illegible]~~ la nostra in fatto quanto si riferisce alle linee dell'Italia centrale; fatto tutto la riserva di diritto, ~~[illegible]~~ all'articolo 3° che durante lo stato attuale di cose e per tutto il tempo in cui le strade ferrate dell'Italia centrale non fossero rimaste nida pagiane legate a tenere la società rinunciava a tutte le pretese che potesse avere ~~[illegible]~~ verso il governo austriaco in virtù dell'atto di concessione 17 marzo 1856 come anche della convenzione conchiusa a Roma il 1° Maggio 1851 riguardante le ferrovie dell'Italia centrale. ~~[illegible]~~ Finalmente ~~[illegible]~~ coll'articolo 5° il governo austriaco ingiunse che in qualunque tempo a partire dal 1° giugno 1867 ~~[illegible]~~ potrà domandare alla società che faccia la sua separazione in due compagnie indipendenti, di cui l'una rappresenti la rete austriaca, l'altra la rete italiana non austriaca, e ciò nel termine di un anno a contare dal giorno in cui il governo austriaco avrà fatta la domanda; con ~~[illegible]~~ che tale separazione sarà sottoposta all'approvazione di esso governo. Qui sta il segreto movente della convenzione di cui oggi si tratta. Sotto la forma di un obbligo che pare si voglia imporre dal nostro governo alla società, quello di ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ sciogliersi in due formandone una che abbia le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e un'altra le ferrovie del resto dell'impero austriaco comprese quelle della Venezia

Nulla

[illegible], non si ~~[illegible]~~ in realtà che a dare esecuzione a mezzo del Parlamento italiano ad una ingiunzione fatta dal governo austriaco, a suggellare in certo modo la separazione delle provincie Venete dal Regno d'Italia, ~~e~~ del velato concetto

Proseguendo nell'esame ~~delle disposizioni per essi~~ ~~[illegible]~~, del contratto in discussione ~~è~~ fu agevole ~~[illegible]~~ rilevare la ragione per cui si vollero ~~[illegible]~~ confuse insieme concessioni diverse cioè di linee nell'Italia meridionale e di linee nelle provincie settentrionali.

La separazione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale dalle altre moltissime linee di grande prodotto e quindi la creazione di titoli separati porterebbe ~~portava~~ necessariamente un deprezzamento di quelli che si riferiscono alle prime.

Per rendere possibile quella separazione conveniva trovar modo di aggiungere altre linee che avessero assicurato un grande beneficio da parte dello stato, e queste linee sono appunto quelle contemplate nella convenzione di cui si tratta nella quale viene garantito un reddito chilometrico assai largo coll'aggiunta di sussidj di non poca rilevanza.

Colla certezza di siffatti vantaggi che porranno i titoli ~~della~~ delle nuove società in posizione non deforme da quelli dell' ~~[illegible]~~ attuale, saranno rimosse le opposizioni che già avrebbero avuto diritto di fare i ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~dell'Austria [illegible]~~ possessori delle azioni ~~dell'attuale Grande società~~ di quest'ultima e riescirà agevole ottenere il consentimento alla separazione ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~al diritto che la legge dà loro~~ ~~[illegible]~~ ~~di opporsi ad ogni cessione degli enti che formano soggetto della speculazione sociale~~.

Il senso doloroso che produrrebbe ai nostri fratelli della Venezia e a tutti gli italiani l'annunziata condizione del contratto, indusse la Commissione a toglierne gli articoli che vi si riferiscono.

Anche la creazione di una nuova grande società possidentrice delle ferrovie dall'Appennino al mare Jonio, creazione di qualche tronco che dovrebbe pure rimanere nelle sue mani, parve alla Commissione che venisse a costituire una potenza in Italia tanto forte da esercitare in certe occasioni un influsso pericoloso al paese, singolarmente dove si considerò che molte migliaja di famiglie d'impiegati ne dipenderebbero totalmente, potenza che in certe eventualità, potrebbe influire anche sul credito dello Stato. (σ)

Perciò la Commissione non esitò ad escludere dalla convenzione anche quella parte che si riferisce alla fusione delle società da costituirsi con quella delle strade lombarde e dell'Italia centrale.

Sotto il rapporto finanziario il risultato dell'esame del contratto fu il seguente:

Le tre linee meridionali contemplate dal primo articolo della convenzione misurano

1° Da Ancona ad Otranto con una diramazione da Bari a Taranto — — — chil. 735

2° La Foggia a Napoli compresa la traversata di Salerno e il tronco da Castellamare — " 225

3° Da Ceprano a Sessa — — — — — " 234

In complesso chil. 1194

La costruzione del tronco da Ancona a S. Benedetto del Tronto in via d'esperimento fu accordata dal governo ad una società per £ 13,500,000 cioè £ 150 mila al chilometro. Risultava dalla valutazione data dal perito governativo sig. Cav. Bella, che la spesa media chilometrica dei tronchi da S. Benedetto del Tronto ad Otranto colla diramazione da Bari a Taranto, da

(σ) Pericolosissima ~~[illegible]~~ si riscontrerebbe poi ancora nei riguardi economici. Tutti sanno come il sistema delle concessioni date all'industria privata a praticabili titoli raccomandabile per la maniera che le medesime si fanno via via con vantaggio del pubblico, ne ricevano un servizio migliore e meno costoso. Ora, perchè tale concorrenza sia assicurata è mestieri che il Governo abbia un completo predominio dei vari gruppi di strade ferrate da concedersi a diverse compagnie, affinchè abbiano per ~~[illegible]~~ queste quegli legittimi che esse sono in diritto di esigere, ma nello stesso tempo limitate acciocchè per non creare un monopolio in loro favore e a danno del pubblico. Ora è chiaro che la distribuzione di quelli gruppi naturalmente sarebbe grandemente turbata da una concessione che riunisse nelle mani di una sola compagnia le linee delle quali si ~~[illegible]~~ tratta. Le Toscane e egualmente le Romane dovrebbero ben presto patteggiare colla privilegiata proprietà di una tale società, la quale non avrebbe che a maneggiare le tariffe anche nei limiti stabiliti dagli statuti per avocare a sè una gran parte del movimento e costringere quindi le rivali a sottomettersi alle condizioni che le piacesse d'imporre loro.

Anche lo stato, se ne rimanga proprietario della sua grande linea da Genova a Ancona e delle ramificazioni, sicchè le dette cedere in avvenire, rientrerebbe nell'esercizio loro e nel minor prezzo di vendita, i benefizi ~~[illegible]~~ di quella ~~[illegible]~~ potente società.

Foggia a Salerno, e da Eboli a Potenza fosse di £ 171537. 85 per chilometro

La spesa adunque che dovrebbe incontrare la società concessionaria per la costruzione dei tronchi non ancora incominciati e per le riforme delle opere dei tronchi che fa fare eseguire il governo sarebbe,

Per la linea da Ancona a S. Benedetto del Tronto £ 13,500,000
Per le altre tre opere ultime il tratto da Salerno a Castellamare e Castellammare sul quale si dirà in seguito " 181,800,000
Per la trasversale di Salerno circa £. 2,000,000

Sommano £ 197,300,000.00

La ferrovia da Napoli a Salerno con diramazione a Castellamare appartiene alla società Bayard cui fu concessa per Decreto 19 giugno 1836 dal Re Ferdinando II° con diritto d'esercitarla per anni ottanta dopo i quali rimaner deve proprietà dello stato. Nella concessione non v'ha alcuna guarentigia del governo nè nel capitale nè nel reddito, nè si trova esclusa la facoltà del governo stesso di concedere altra ferrovia parallela.

Da ciò deriva che dove il sig. Bayard non volesse cedere quel tronco di ferrovia o non consentirne in un prezzo equo, la nuova società farebbe in diritto di costruirne una propria in prosecuzione della sua linea.

La spesa media chilometrica fu dal perito governativo ritenuta in £ 170,000 che per chilometri 52 dà una somma di £ 8,840,000 somma che dovrebbe servire di misura del prezzo dovuto al tronco del sig. Bayard, e aggiungendosi in tale caso anche il prezzo del tronco a Castellamare in £ 1,360,000, tale prezzo salirebbe ad it. £ 10,200,000 = = £ 10,200,000.

Si avesano £ 207,500,188 00

somma capitale £ 207,500,000.00

A questa somma ~~dovrebbe~~ si aggiungere le seguenti:

1° Per l'aumento del materiale mobile, attrezzi e per l'adatto delle stazioni ~~[illegible]~~ £ 30,000 per chilometro e quindi per tutti i 1214 £ 36,420,000.00

2° Per la metà spesa ~~[illegible]~~ costruzione della strada ordinaria fra Cadolo ed Etali che deve rimanere proprietà dello stato — " 600,000.00

3° Pel grande stabilimento a Napoli — " 2,000,000.00

In complesso il capitale che ~~[illegible]~~ dovrebbe procurarsi la società per soddisfare agli obblighi suoi salirà a £ 246,520,000.00

Da questa somma però ~~[illegible]~~ vi erano da dedurre i sussidi che vogliansi accordare dal governo:

1° ~~Il capitale~~ ~~[illegible]~~ i lavori eseguiti a spese dello stato e consegnati alla società £ 10,000,000.

2° ~~Valore~~ ~~[illegible]~~ Beni demaniali £ 10,000,000.

3° ~~[illegible]~~ Colla rendita della ferrovia da Genova a Voghera.

~~Dai~~ Dai prospetti pubblicati dal governo risulta ~~[illegible]~~ essere di annua £ 24,420 il reddito medio chilometrico ~~della parte di ferrovia dello stato da [illegible] a Genova. Ma in questa tronca si trova la parte che più costa di esercizio cioè da Genova a Rupetta tenendo pari il calcolo di questa costruzione tal quale non si verifica nella tragitta di Genova da Voghera a Genova la spesa di esercizio volendo minore viene ad aumentare il reddito chilometrico.~~

~~Volendo per altro non tener conto di ciò e ritenendo compensato il di più colle spese da farsi per ampliamenti alla stazione~~ il quale per chilometro 59 dà un annuo prodotto di £ 1,440760. Dedotto il 40 per cento a titolo di spese d'esercizio il reddito netto riesce di £ 864456 ~~[illegible]~~ Capitalizzato in ragione del 6½ p° in una somma ~~[illegible]~~ di £ 12,102,566. Dovendo però la società provvedere al materiale mobile e fare delle spese di ampliazione della stazione di Voghera si ritiene in fatto £ 10,000,000.

I quel capitale

Somma riportata £ 246,520,118 =

~~Il capitale che [illegible] agli affari [illegible]~~
~~[illegible] dovrebbe essere [illegible]~~
~~dell'aggiungere [illegible] [illegible]~~
~~[illegible]~~

In complesso i sussidi formavano a - £ 30,000,000
Dedotti dal capitale, che ~~[illegible]~~ ascendeva a £ 216,520,000
In quanto agli interessi ~~[illegible]~~ durante le costruzioni, considerando che ~~il~~ capitale non va ad essere esborsato che rateatamente, ~~a~~ in misura dell'avanzamento dei lavori o del pagamento delle linee costrutte, come quelle da Ancona al Tronto, ~~[illegible]~~ dal Tronto a Foggia quasi compiute, e considerando che posti aperti tronchi in esercizio, la società ~~[illegible]~~ continuerebbe immediatamente a fruire della rendita assicurata di £ 29/m al chilometro, e considerando finalmente che in una saggia amministrazione le somme che si trovano in cassa vengono impiegate internamente in buoni del tesoro, in conti correnti e risparmi, non si poteva per questi interessi aggiungere, senza errare, una somma maggiore di £ 6,000,000
Per tale modo la complessiva spesa risulterà di £ 222,520,000.
Per far fronte agli interessi di questo capitale la società ~~[illegible]~~ assicurata dallo stato £ 29/m al chilometro e cioè per chilometri 1214 ~~[illegible]~~ £ 35,206,000.
Valendo anche ammettere che le spese ~~[illegible]~~ di esercizio fossero in media di lire 10,500 per chilometro, ~~[illegible]~~ quantunque questa somma non ~~[illegible]~~ offra bisogno che pochi convogli al giorno ~~[illegible]~~ quantunque soltanto per una piccola parte le pendenze saranno tali da richiedere un'aumento di spese di trazione, ~~[illegible]~~ i convogli costeranno ~~[illegible]~~ per trasporti assai meno che per le linee continentali

Somma riportata £ 35,205,000

potendosi la compagnia servire direttamente per la via di mare e alle proprie stazioni di Ancona, Brindisi, Napoli etc. si avevano sopra ~~£ 10,000~~ chi' 1914 a dedurre per questo titolo ~~£ 12,747,000~~ £ 12,747,000

Ne dedotta dalla precedente la rendita a £ 22,459,000 (22,459,000).

Questa rappresenta un interesse di circa £ 10.— per cento nel rapporto al capitale dovesse essere ~~costituito~~ nella proporzionalità delle azioni.

Se non che la società ferroviaria approfittando della facoltà accordatale di raccogliere parte del capitale in obbligazioni nella stessa proporzione seguita per le tratte lombarde sostituendo tale proporzione anche limitata alla metà, ne veniva il seguente calcolo:

La metà del capitale sarebbe di £ 111,260,000; le obbligazioni essendo come le lombarde di £ 500 ~~[illegible]~~ portanti un interesse del 3 p.° e supponendole emesse al prezzo di £ 459 ~~[illegible]~~ ne occorrerebbero n.° 445040 ~~[illegible]~~ le quali richiederebbero nel pagamento dell'annuo interesse ~~[illegible]~~ la somma di £ 6,675,600. e ~~[illegible]~~ nel loro ammortamento l'altra di £ 356032 ~~[illegible]~~ Ne così in complesso £ 7,031,632.00 ~~[illegible]~~ = Ci si aggiungerebbero quindi ancora annue £ 5,127,368 ~~[illegible]~~ da distribuirsi sulle azioni in aggiunta alle già dichiarate £ 10.— per cento, che farebbero salire l'interesse a poco meno di lire 9 quindici per cento, misura che andrebbe aumentando quando il capitale da ~~[illegible]~~ £ 10 si avrà un interesse ~~[illegible]~~ £ 10.— oltre sempre una maggiore della metà.

~~[illegible] lire si avrebbe un interesse annuo di £ 90,90.~~

~~Aumentando poi la proporzione delle obbligazioni in confronto alle azioni ambedue sempre crescendo del quale l'interesse tornerà a quest'ultima~~

Passando all'esame di quanto si riferisce alla ferrovia da Brescia a Cremona per Cremona e Savona che misura circa chilometri 145, la Commissione sopra dati di confronto con altre linee trovò di valutare in £ 179/m il costo chilometrico, e così il costo complessivo a circa in £ 26,000,000. Ritenuto che lo stato percorrerebbe un reddito lordo chilometrico di £ 25/m e così una somma annua di £ 3,375,000; detraendo il 40 p.° per titolo di spese di esercizio quindi £ 1,350,000 la società avrebbe per capitale l'interesse del 7.50 per cento calcolandolo rappresentato da sole azioni, interesse che aumenterebbe d'assai in ragione dell'accrescimento della quantità delle obbligazioni sostituite alle azioni per raccogliere il capitale, come si vide già per le ferrovie meridionali.

La rilevantissima differenza che si riconosce esistere fra la valutazione data dal perito governativo e quella che pareva aver servito di base alla stipulazione del contratto, indusse la Commissione a domandare al Ministro dei lavori pubblici i dati di valutazione del costo chilometrico dai quali era partito per le trattative cogli aspiranti alla concessione.

Il Ministro venuto alla Commissione espose che secondo i suoi calcoli basati sul confronto con altre ferrovie, e sulle dichiarazioni di persone competentissime nella materia, il costo chilometrico lo riteneva non minore di £ 270/m. Che nella perizia stessa erano state ommesse dal calcolo alcune stazioni, altre insufficientemente aggregate, e così le officine, l'arredo delle stazioni, l'acquisto di utensili ed altre spese diverse, che pertanto conveniva aggiungere al costo chilometrico determinato dal cavalletta in £ 171,000, altre £ 33,000

(179/m)

Dal secondo movimento del commercio per quanto riguarda le ultime due categorie determinate dagli atti e per le linee [illegible] in confronto di quella [illegible] e [illegible].

per costruzione di stazioni ammesse o insufficientemente valutate; Lire mille al chilometro pel telegrafo; £ 39,000 pel materiale mobile, ~~che~~ si aggiunse ~~una somma~~ per gli interessi del capitale durante la costruzione, ~~e per mese~~ per gli studj e altre ~~imprevedute~~ ~~in tutto circa~~ sin a quanto fra il sagrifizio e il guadagno ~~che potrebbe~~ ~~ritrarsi~~ ~~dai~~ ~~dazi~~ e ~~dai~~ ~~patrimoni~~ per cento, con che sarebbe venuto a valutare il costo chilometrico circa £ 283/m.

Considerava il sig. Ministro col ritenere fatto riguardo al sussidio di trenta milioni, il capitale necessario alla costruzione in lire 280 milioni, sul quale lo stato ~~[illegible]~~ assicurava la rendita lorda ~~[illegible]~~ di £ 35,210,00. Da questa deduceva le spese di esercizio in ragione del 49 p° e quindi £ 17,255,840. Le residue £ 17,960,160 venivano perciò in suo senso a rappresentare un'interesse annuo ~~[illegible]~~ di poco più che il sei per cento.

Per quanta autorità potesse avere la parola del signor Ministro, i suoi colleghi non persuasero la Commissione, la quale, sebbene fosse disposta anche a largheggiare nei ~~[illegible]~~ prezzi, si trovò sempre ad un risultato molto lontano da quello cui era giunto il sig. Ministro, e rimase nella persuasione che ~~[illegible]~~ sarebbe ~~[illegible]~~ per lo stato la proposta convenzione. ~~[illegible]~~ Conseguentemente volse quindi la sua attenzione ~~[illegible]~~ ad un'espediente che parevale più opportuno ad ottenere l'intento, senza troppo aggravio del pubblico erario; espediente di cui trovava già un progetto ~~[illegible]~~ negli atti comunicati dal Ministero ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ cioè quello della emissione di obbligazioni garantite dalle stesse ferrovie.

Venuto in seno alla Commissione il sig. Ministro delle finanze e avuta comunicazione della proposta, dichiarò che la emissione di obbligazioni come espediente adottato in una prescrizione per raccogliere le somme necessarie alla costruzione

e considerava essa da un lato che avrebbe portando a £ 255/m il costo chilometrico delle ferrovie meridionali, il capitale occorrente, dedotti i sussidj sarebbe di £ 255,290,000 ritenendo poi questo capitale rappresentato per una metà in azioni e per metà in obbligazioni e ritenendo che pel servizio dell'interesse e dell'ammortimento di quest'ultime occorrerebbero annue £ 8,367,164, ~~[illegible]~~ una somma garantita, dedotte le spese di esercizio, eguale di £ 22,119,333 aggiungendo pel capitale azionario ~~[illegible]~~ un interesse del 2 p° 0/0.

Dall'esame fatto in ordine che per riguardo alla linea da Stresida a Vaghera per Cremona e Pavia si potevano ripromettere un movimento capace di porre al coperto lo stato da ogni eventualità di esborso per l'accordata guarentia, ma non potrebbe supporsi ragionevolmente in quanto alle ferrovie meridionali le condizioni di quelle provincie, la densità della loro popolazione, perciocchè che almeno per molti anni le dette ferrovie non saranno in misura di dare [illegible] £ 20 [illegible] per chilometro 12/14 annue £ 2,480,000, ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ lasciando esposto lo stato di un'annua perdita di £ 10,926,000, oltre quella del capitale dei sussidj.

dei lavori di costruzione e per l'acquisto del materiale voluto per l'attuazione dell'esercizio dei tronchi che andavano ad essere fra breve compiuti, § rendeva indispensabile la creazione di una separata amministrazione, e altronde non era di sicura riuscita. Perciò ~~[illegible]~~ non trovava accettabile ~~[illegible]~~ la proposta.

~~Dove poi, soggiungeva, si fosse voluto~~ In quanto poi ad adottare la creazione di questa nuova specie di prestito come sistema pel ~~compiersi~~ compimento da parte del Governo della costruzione di tutte le ferrovie contemplate dalla convenzione, egli trovava il sistema stesso in urto al principio già addottato nei [illegible] anni della unificazione dei debiti pubblici. Conchiudeva col mostrarsi poco inclinato ad accogliere siffatto sistema, il quale altronde, secondo lui, nella strettezza del tempo, non consentiva quel profondo studio che meritava.

Avute queste dichiarazioni ~~alle~~ quali però non credeva la Commissione di soscrivere, essa ~~procedette~~ continuò l'esame della Convenzione e del relativo capitolato per I ~~[illegible]~~ ~~durre quelle ulteriori modificazioni altre~~ la già addottata ~~[illegible]~~ portante la esclusione della ~~separazione~~ fusione della nuova società con quella delle ferrovie Lombarde e dell'Italia centrale, e l'esclusione dell'obbligo della ~~la~~ separazione assoluta delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache comprese quelle della Venezia.

La prima discussione forse sulle linee da preferirsi, ~~[illegible]~~ e quindi sulle direzioni anche di quelle già determinate, discussione provocata ~~richieste~~ da diverse istanze comunicate alla Commissione. # ~~[illegible]~~ ~~ma non si potesse dar il dubbio~~ ~~[illegible] [illegible] che non si potesse, come era [illegible].~~ ~~[illegible]~~, ~~[illegible]~~ passare per Lucera la ferrovia da San Severo a Foggia; che quest'ultima città non perdesse della sua importanza per ciò che

§ e fino a che non si fossero trovati aspiranti alla concessione, offerenti un partito migliore che non fosse quello presentato dalla società Rothschild - Talabot

I migliorare le condizioni del contratto con opportune modificazioni oltre

Dietro l'esame di quelle istanze e le dichiarazioni dei singoli membri della Commissione, questa ritenne che non le spettasse di decidere, come veniva domandato, se convenisse far-

δ

la linea da Foggia a Barletta avrà un tronco comune con quella da Foggia a Cerignola; che perciò si riferisce alla strada da Foggia a Barletta.

~~Potrebbe esporre~~ si avvertirà poi quanto più è possibile a Cerignola, quella da Potenza a Lecciano alla città ~~Valle della~~ di Chieti ~~si~~ senza entrare nell'esame della opportunità di ciò la ferrovia tenga presso le lettere che la stringono grande del Sepolcro, mancando i dati per giudicare concludentemente.

~~E quella di Cerignola il tronco~~
~~E quella da Foggia a Barletta a Cerignola.~~

Così pure in quanto alla diramazione richiesta dal Piedimonte dalla ferrovia da Termoli a Napoli, la commissione quantunque persuasa dell'importanza di quel centro industriale, pure remise ad altro tempo, senza tuttavia non tentare la concessione di quel tratto di ferrovia, dovendo oggi assicurare alle provincie napoletane le linee principali.

Ciò poi, per quanto dalla petizione delle diverse petizioni pervenute dalle provincie napoletane ~~vennero~~ ~~si~~ ~~attenne~~ ~~ad~~ ~~esaltare~~ ~~ad~~ ~~esclusivamente~~ ~~ricercare~~ ~~e~~ lo studio selettivo di un sistema di strade nazionali comuni e in particolare il compimento di quella da Castel di Sangro a ~~Termoli~~ Torino.

Anche dalla Lombardia pervennero petizioni per costruzione delle ferrovie da Gallarate a Varese, da Lecco a Milano; da Camerlata a Como, da Treviglio a Coccaglio e finalmente da Milano a Chiavenna per Lecco, ~~ma~~ ~~sarà~~ ~~da~~ ~~Varese~~ ~~stato~~ ~~accordato~~ ~~preferibilmente~~ alla società delle ferrovie Lombarde.

La commissione non trovò di addentrarsi nell'esame di queste domande, osservando che quanto al tronco da Gallarate a Varese pende già la deliberazione in seguito ad un ordine del giorno adottato dalla Camera alcuni mesi fano; che riguardo al tronco Treviglio-Coccaglio l'obbligo della sua costruzione spetta nella società delle ferrovie Lombarde, da adempirsi a richiesta del governo, quando ne ~~ne~~ riconosca ~~di~~ la necessità, che per ~~riguardo~~ riguardo ~~finalmente~~ alla ferrovia da Milano a Chiavenna per Lecco sarebbe desiderabile lo studio di un migliore progetto perchè sopra di esso il Ministero potesse produrre una ~~proposta di legge~~ per la sua esecuzione e sarebbe stato ancora più desiderabile che la costruzione di quella linea fosse stata ~~carica~~ ~~ta~~

ai nuovi concessionari Rothschild e Talabot in correspettivo all'obbligo dei ritardati vantaggi ma avendati alla convenzione di cui si trattava, per avventura questa attenderà l'approvazione del Parlamento.

Più ~~[illegible]~~ si ~~[illegible]~~ offerse la domanda di una linea ferroviaria attraverso agli Appennini che partendo da Termoli ~~per Benevento~~ andasse ~~a congiungersi alla ferrovia [illegible]~~ a Napoli ~~[illegible]~~.

Un progetto era stato ~~[illegible]~~ presentato dal sig. Cav. Achille Jacobelli al Ministero il 25 giugno prossimo passato per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che partendo da Termoli per Campobasso e Benevento raggiungesse la strada ferrata fra Caserta e Napoli con ~~una~~ diramazione a Piedimonte e a Faggiano.

Questo progetto, l'accoglimento del quale veniva domandato dai ottantanove di 219 comuni delle provincie di Benevento e di Matese e dei Circondari di Piedimonte, di Ariano e del Vasto colla petizione N° 8233, formò soggetto di una proposta di legge presentata da cinquanta deputati, ~~[illegible]~~ venne alla lettura da tre uffizi della Camera, ~~e~~ presa in considerazione ~~[illegible]~~ e rinviata alla commissione.

Il proposito di quella linea ~~ferroviaria~~ trasversale si aveva già un cenno nella relazione ~~[illegible]~~ della Commissione creata presso il Dicastero dei lavori pubblici in Napoli nell'anno 1860 dal luogotenente Farini. Che se il progetto non era accompagnato da studj completi, se le elevazioni non erano state misurate che col barometro, la conoscenza che mostravano avere ~~[illegible]~~ dei luoghi ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ i membri di quella commissione ~~[illegible]~~ effettiva ~~[illegible]~~ argomento, ~~[illegible]~~ per ~~[illegible]~~ dare peso alle loro dichiarazioni, ~~[illegible]~~ dal loro giudizio sulla maggiore facilità di costruzione della detta strada in confronto di altre attraversanti l'Appennino.

Istrettamente connesso colla progettata ferrovia meridionale.

l'importanza delle provincie alle quali gioverebbe quella strada, la possibilità di farvi affluire il movimento di provincie limitrofe napoletane a mezzo anche di strade ordinarie I indusse la Commissione ad accogliere il progetto e ad aggiungerlo alle linee ~~già~~ da costruirsi.

I ed a fronte di quella per Conza

Se non che parendo che ammettere ~~determinasse~~ in una volta la costruzione di ~~le~~ tre ferrovie attraverso l'Appennino ~~poteva~~ potesse riuscire soverchio carico, almeno per ora, si determinò di lasciare in facoltà dei concessionarj di scegliere o la linea per Conza, Eboli, Salerno a Napoli o quella da Termoli, ~~per Benevento a Napoli~~ quando trovassero di potere nel medesimo tempo o anche più sollecitamente legare quella grande città alle provincie settentrionali per mezzo di una ferrovia che sembrava ~~[illegible]~~ I. Si lasciò poi al governo facoltà di accordare la costruzione e l'esercizio della ferrovia abbandonata dai concessionarj, in base ai ~~stessi~~ patti [illegible] contemplati dal capitolato e conformati allo scopo.

I dover ~~[illegible]~~ accorciare il cammino di oltre ~~[illegible]~~ ottanta chilometri ~~[illegible]~~ ~~[illegible] da Napoli [illegible] provincie centrali e settentrionali del Regno, ed~~ anche in confronto di quella di Ceprano, tenuto conto della elevazione cui questa deve portarsi.

Si volle però che dove i concessionarj accogliessero il progetto della ferrovia da Termoli a Napoli, ~~per Benevento~~, avessero obbligo di costruire un tronco per ~~da Benevento~~ a Foggia onde ~~per~~ agevolare le comunicazioni colle provincie più meridionali.

Fu d'avviso la Commissione che non potesse lasciarsi ~~a~~ Manfredonia e il suo golfo senza una congiunzione ferroviaria alla grande linea. ~~[illegible]~~ tronco si presentava di così evidente importanza e di così agevole costruzione che ogni dimostrazione parve superflua. La linea non è che di circa ~~40~~ chilometri ~~40~~ e il porto di Manfredonia è già designato ~~[illegible]~~ come uno dei punti principali che devono servire ~~a~~ ~~per~~ lo sbarco e la consegna del materiale d'armamento e d'esercizio della grande linea ferroviaria, la quale ~~[illegible]~~ ~~potrà~~ con quel mezzo essere più sollecitamente compiuta.

I sussidj accordati nel progetto ministeriale parvero a tutti gli uffizj ed alla Commissione ~~veramente eccessivi~~ alquanto onerosi quantunque nessuno disconvenisse che la necessità della costruzione delle ferrovie nelle provincie meridionali dovesse determinarci ~~anche~~ a gravi sagrifizj.

Unanime anche qui fu il voto per togliere da quei sussidj la cessione dell'esercizio della ferrovia dello Stato da Voghera a Piacenza; cessione che tutti riconobbero dover riuscire di gravissimo ~~danno~~ nocumento alla strada ferrata di Genova, essendo l'unico tratto che la congiunge colle ferrovie dell'Italia centrale. La sottrazione di quella sezione diminuirebbe ~~d'assai~~ il ~~[illegible]~~ pregio della stessa ferrovia dello Stato, ~~[illegible]~~ per una somma assai maggiore che non sia il valore reale del tronco staccato, e toglierebbe alla rete nazionale la possibilità di esercitare, mediante la concorrenza, un benefico influsso a vantaggio del paese. ~~[illegible] anche, per [illegible] del Ministero delle finanze [illegible] ad essere alienata~~. Se di questa verità qualcuno dubitasse non ha, per convincersi, che di gettare uno sguardo sulla carta dell'Italia ove sono ~~[illegible]~~segnate le ~~[illegible]~~ ferrovie delle provincie settentrionali.

Ancora unanimemente dichiararono gli uffizj, e ritenne la Commissione, doversi escludere il sussidio dei dieci milioni in beni demaniali, nel quale sussidio riconobbero il pericolo che non un valore qual era espresso ma uno assai più rilevante venisse ad essere concesso.

~~Epperciò~~ Conviene in proposito richiamare la circostanza che poco avanti la presentazione alla Camera della convenzione di cui si tratta, il sig. Ministro delle finanze aveva presentato ~~[illegible]~~ il progetto di legge per la vendita dei beni demaniali. Nella relazione che l'accompagnava era detto che quei beni assai poco rendano allo Stato.

nello schema di legge era poi proposto che il prezzo per la vendita si dovesse determinare capitalizzando la rendita in ragione di cento lire per ogni lire cinque della rendita stessa depurata di tutti i pesi, delle spese di manutenzione e dell'amministrazione delle imposte, che finalmente il prezzo si sarebbe pagato mediante cessione al governo di tanta rendita 5 per cento iscritta sul gran libro del debito pubblico italiano quanta corrispondesse alla rendita per cui i beni sarebbero stati alienati, il che era lo stesso che vendere in ragione del 70 p° del valore.

Ora supposto, come infatti avviene, che i beni da alienarsi non rappresentino allo stato che il $2\frac{1}{2}$ p° del loro vero valore, per dare in beni una somma di dieci milioni ne occorrerebbero tanti per un valore di circa ventinove milioni. *

~~L'articolo 36 del capitolato riferisce ancora gli atteni dell'accennatovi a quel proposito.~~

Vi è detto che "i dieci milioni in beni stabili demaniali che lo stato accorda alla società saranno dati alla medesima mediante l'abbandono di eguale somma sul prezzo di quegli stabili dei quali essa si sarà resa acquirente per quelle vie ed in quei modi che per abbrevi. maziene dei beni demaniali saranno per legge stabiliti."

~~Stando all'articolo 22 della convenzione pareva che almeno fosse riservato al governo almeno la scelta degli stabili da darsi in sussidio, e poteva supporsi che avrebbe saputo scegliere quelli il cui valore vero fosse meglio determinabile. Ma l'articolo succitato~~

* Leggendo l'articolo 22° della convenzione poteva a primo tratto ritenersi che fosse riservato al governo almeno la scelta degli stabili da darsi in sussidio e poteva supporsi che egli avrebbe saputo scegliere quelli il cui valore vero fosse meglio determinabile. Ma questa supposizione veniva distrutta dalla lettura dell'articolo 36 del capitolato d'oneri.

quelle espressioni facevano naturalmente ~~non solamente sorgere~~ ~~[illegible]~~ sorgere il grave sospetto ~~[illegible]~~ che la società avesse già contrattato un acquisto ben più rilevante di beni demaniali, perchè l'abbandono di dieci milioni sul prezzo ~~[illegible]~~ sappiamo negli particolarmente del medesimo ~~che questo~~ eccedeva quella somma?

Se così non fosse l'articolo avrebbe dovuto stilarsi ben diversamente e cioè ~~[illegible]~~ dichiarare che nel caso in cui la società avesse acquistati beni demaniali ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ parti in vendita in forza di legge speciale, fino a concorrenza del relativo prezzo si farebbe compensata tutta o parte della somma dei dieci milioni di cui all'articolo 22 della conv. veneziana. Avrebbe poi anche dovuto provvedere pel caso in cui la società non si fosse resa acquisitrice di stabili demaniali e pel caso in cui la vendita di questi beni non fosse stata consentita dal Parlamento o accordata mediante una condizione finanziaria diversa da una semplice vendita sulla piazza e tale da impedire l'esercizio della facoltà d'acquisto alla società concessionaria delle ferrovie. (1)

L'insistente e giusto desiderio per altro manifestato singolarmente dai deputati delle provincie meridionali di vedere assicurata la sollecita costruzione di ferrovie che essi ritengono di grande necessità al paese, la speranza di trovare agevolezze nei concessionari ~~[illegible]~~ indussero la commissione a sorpassare gravissime considerazioni che le si affacciavano nei rapporti finanziari dello stato e a limitarsi a poi

(1) L'esuberanza di quei patti rese ancora più alieni dal consentire il mezzionato sperpero in beni demaniali.

le detrazioni che si potevano fare ai vantaggi che il progetto di convenzione accordava ai concessionarj stessi.

Si venne quindi al partito di lasciare il sussidio in lavori fatti dallo stato, portandolo anzi dalla somma di dieci a quella di sedici milioni, escludendo, come già si disse, gli altri due per intero.

Un'altra circostanza richiamava l'attenzione della commissione, oltra la protesta che la società della ferrovia di Savoia Berchi faceva intimare a mezzo d'usciere al ministro dei lavori pubblici il giorno 27 giugno p.p.

La protesta muoveva dal fatto che nel capitolato di concessione approvato colla legge 16 ottobre 1859 il governo mentre stipulava l'assunzione dell'esercizio di quella ferrovia per la metà del suo prodotto lordo, all'articolo 47 si riservava la facoltà di cedere, in qualunque tempo l'esercizio a quella società cui cedesse pure l'esercizio di un'altra che fosse la strada ferrata da Alessandria al lago maggiore, articolo che pareva ~~articolo 69 pel quale~~ violato colla attuale convenzione.

~~Si obbligo nello stato di non accordare alcuna altra concessione su per linee di ferrovie parallele in Italia non mancò di dirsi che l'articolo non parlava che di due parti della linea che formava oggetto di quella concessione e precisamente all'art. 60 lo stato si riservava di accordare nuove concessioni di strade ferrate in Lombardia o la prolungamento della linea esistente, ma che la preferenza sarebbe stata accordata ai concessionari di parità di condizioni eguali.~~

Dietro ciò era facile ritrovare che una questione potrebbe ~~nuova~~ impegnarsi quantunque che ove anche si riducesse ~~nelle proporzioni~~ ad una ~~congiunta~~ domanda di risarcimento di danni, conveniva che non fosse lasciata passare

insistevano dal Parlamento che ~~[illegible]~~ dovesse tener sempre presenti le leggi anteriori ~~[illegible]~~ relativi ai contratti con privati per non andare indirettamente a violarli per inscienza.

In merito all'aggiunto all'articolo della convenzione che contempla la cessione dell'esercizio della ferrovia di Torre-Beretti la riserva che lo stato fa di rimuovere ogni eventuale ostacolo potesse frapporsi per effetto della concessione portata dalla legge 16 ottobre 1859 fatta durante i pieni poteri.

Modificata negli espressi sensi la convenzione e introdotte le conseguenti variazioni negli articoli; rettificata in qualche parte la redazione per renderne più chiara l'intelligenza, e fortificato finalmente con opportuni articoli l'arbitramento per la decisione delle eventuali controversie che dovessero nell'esecuzione del contratto sorgere, è passato il progetto delle modificazioni scritte al sig. ministro dei lavori pubblici perchè sentisse sopra di esse le dichiarazioni dei sig. Rothschild e Talabot.

Qui occorre di parlare sopra una altra proposizione fatta dal signor Salamanca a mezzo del suo procuratore sig. Delahante.

Si riferiscono agli atti comunicati alla commissione dal Ministero che nell'aprile u.s. passarono fra questo e il sig. Salamanca trattative per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle sole ferrovie contemplate nel contratto Talabot stato approvato colla legge 21 luglio 1861, senza che vi si mischiassero rapporti colle ferrovie dell'Italia settentrionale; che tali trattative avevano condotto ad un formale progetto; ~~[illegible]~~ che ai ingegneri

Sia per conformarsi a ciò che fu fatto nelle altre concessioni ferroviarie, sia per avere un provvedimento più ~~[illegible]~~ sollecito,

di qui era stato spedito a Parigi cogli opportuni poteri per ~~definire quel progetto~~ conchiudere il contratto; che poi a ragione manifestata le trattative erano state troncate, e che se ne erano aperte altre col sig.r Rothschild e Salabot a condizioni più onerose, e nelle quali si erano introdotte altre stipulazioni estrane ~~alle ferrovie meridionali~~ alle ferrovie meridionali.

Con lettera del 17 giugno p.o p.o ~~dopo~~ diretta al Ministro dei lavori pubblici, il sig.r Delahante ~~esponeva~~ esponeva, che giunto a Londra aveva rinnovato la convenzione fatta coi s.i Rothschild e Salabot e il progetto di legge preparato per la sua approvazione alla ~~Camera~~ Camera. Sottoponeva poi ~~al ministro~~ una nuova proposta del suo mandante sig.r Salamanca con preghiera di comunicarla alla Camera, colla quale dichiarava di accettare la concessione di tutte le linee di ferrovie indicate in detta convenzione ~~sotto tutte~~ sotto le stesse condizioni, rinunziando però alla sovvenzione dei dieci milioni di lire in buoni demaniali, e degli altri dieci milioni in lavori eseguiti; prendendo impegno formale di costituire una società anonima, sottoscrivendo intanto tutte le azioni pel montare del capitale e mettendone una terza parte a disposizione di sottoscrittori italiani appena emanata la legge d'approvazione, con che una metà di quel terzo fosse di preferenza riservato a sottoscrittori di Napoli e di quelle provincie in cui le ferrovie andranno ad essere costrutte.

Aggiungeva l'impegno di depositare in conto corrente col tesoro dello stato di mano in mano i fondi sociali.

E pel caso che il Governo preferisse il sistema del concorso degli aspiranti come si pratica nella Spagna e nel Portogallo, si obbligava di lasciare una mese per farlo, tenendo vincolata

Lagna

la sua disposizione, lasciando al Governo l'eventuale vantaggio di una più forte ribassiamo.
In questo caso è per non ritardare i lavori il caso nemmeno di un giorno, offrirsi di porre alla disposizione del Governo la somma di cinquecentomila, destinata a pagare i costruttori e ad accrescere il numero dei lavoratori, con che, dove la consegna non rimanesse al sig. Salamanca il Governo gli rimborsasse quella somma in rendita italiana cinque per cento calcolata sul corso medio dei tre ultimi mesi.
Negli atti comunicati dal Ministero si trovavano due altre lettere del sig. Delahante tipa ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ in data 30 giugno u.s. e 2 luglio corrente al Presidente del Consiglio ~~[illegible]~~ dei ministri, l'altra del 2 luglio corrente al Ministro dei lavori pubblici.
Rammentisi dalla prima che il sig. Delahante ebbe abboccamenti col Presidente del Consiglio sull'affare di cui si tratta; che mostrava al Governo come fosse vantaggioso al paese la concorrenza di due rivali aspiranti alla concessione delle ferrovie napoletane, giacchè poteva trarne profitto col distribuire i molti lavori da farsi in Italia in una maniera equa e soddisfacente; che il signor Salamanca sarebbe stato disposto a lasciare ai sig. Rothschild e Talabot le linee dell'adriatico e applicare i suoi mezzi a quelle del Mediterraneo quando gli si concedesse la linea della Liguria.
Osservava però che per la forma egli si trovava in lucta ad una difficoltà e sottoponeva al Ministro il mezzo che a suo avviso si trovava per superarla; aggiungeva che nel produrre ~~[illegible]~~ ufficialmente al governo la domanda per le ferrovie napoletane il sig. Salamanca non aveva intento di intendersi con altro affare, che egli era giunto di entrato nell'esame della

~~della~~ commandigiane relativa alle ferrovie liguri e tanto più essendo fieri in quanto che quella linea presentava notabili vantaggi per la compagnia delle ferrovie romane [~~da lui fabbricata~~] e ~~hanno~~ pagato ~~[illegible]~~ un carcarge.

Che, sarebbe stata, a suo dire, fabbricata da lui

~~Conchiudeva~~ quindi che, dovendo il Governo e il Parlamento accettare o rigettare la sua commandigiane i sigi Rothschild e Talabot avrebbero aiutato la rete ferroviaria Napoletana, e gli Salamanca quella della Liguria alle condizioni che esponeva.

Nella seconda lettera il sig. Delahante così provocava il Ministro dei lavori pubblici

"Dopo di aversi posto d'accordo col sig. Ministro "
"delle finanze sulla condizione del credito colle "
"quali parvemi si potrebbe ordinare l'affare "
"delle liguri in sostituzione un progetto di "
"convenzione da regolarsi fra voi e il sig. "
"Salamanca"

1°. Sovvenzione di £ 37,000,000 di cui 17 in beni demaniali;

2°. Garanzia di reddito lordo annuo chilometrico di £ 22,500 –

Inoltre la costruzione della linea da Capua a Termoli passando per Benevento richiesta dalle popolazioni di quelle provincie colla garanzia di un reddito lordo chilometrico di £ 9,000; la quale linea affiancherebbe alla compagnia romana la commandigiane col Banco da Ancona a Bologna che le appartiene.

Questi fatti diedero luogo a schiarimenti domandati dalla commissione ai sig. Ministri delle Finanze e dei lavori pubblici.

Essi confermarono le trattative corse col sig. Salamanca e dissero per ragione della loro rottura il riflesso che non conveniva che

I concessionarj delle ferrovie fra l'Appennino e il mediterraneo avessero anche quelle fra l'Appennino e l'adriatico, che recentemente si era trattato col sig.r Delahante procuratore del sig.r Salamanca per le liguri, ma che le proposizioni non erano state accettate per lo stesso motivo che ai avevano rigettate le precedenti trattative.

Nel giorno 9 corrente il ministero comunicava una nuova proposizione copia di nuovo proposta dal sig.r Delahante del giorno precedente e del seguente letterale tenore:

Io nome e come procuratore del sig.r Salamanca mi obbligo di accettare tutte le condizioni contenute nel progetto di legge presentato dal sig.r Ministro dei lavori pubblici al Parlamento nella seduta dei 16 giugno 1862 il quale progetto si riferisce ad una convenzione di concessione di ferrovie nell'Italia meridionale e nella Sardegna.

Mi obbligo inoltre a prendere la concessione di una linea non indicata nella suddetta legge. Questa linea ad un solo binario unirà Capua a Termoli per Telese Benevento con diramazione da Benevento a Bredimonte, da Benevento a Foggia e da Foggia a Manfredonia.

Questa concessione sarà fatta alle condizioni contenute nel progetto di legge presentato dai sei membri della Camera, salvo quanto si dirà avanti all'articolo 4.°

All'infuori delle stipulazioni contenute nella suddetta convenzione io mi obbligo pel sig.r Salamanca:

1.° Di rinunciare al sussidio dei 10,000,000 di lire in fondi demaniali e al sussidio dei 10,000,000 di lire in lavori eseguiti, stipulati negli articoli 21 e 22 della convenzione.

In tutto 20,000,000 di lire.

2.° Di sottostare in luogo e vece dei signori

Ed anche perchè non doveva il governo ammettere che la concessione della linea potesse considerarsi come completo dato al sig.r Salamanca pel mezzo delle precedenti proposte riguardanti le ferrovie contemplate dalla convenzione Rothschild e Talabot.

Rothschild e Talabot agli obblighi personali
assunti nell'articolo 10° perchè quei signori
si affrancarono nel caso in cui la persona colla
compagnia Lombarda non avesse luogo.
3° Di versare tutte le somme disponibili
della società provenienti da richiami di
fondi nel tesoro dello stato in conto corrente
o per convertirsi in titoli del tesoro o in
rendita.
4° Per la totalità delle linee formanti
l'attuale rete sarà per la nuova linea
dal Lyon a Tremoli colle sue ramificazioni
in nil contentovi di una garanzia annua
in media di £ 27,500 di reddito lordo
chilometrico.

Bovo

Andava unita alla prospettiva un formale
atto di procura del sig. Salamanca conte-
nente i poteri opportuni allo scopo.
Vi era pure una lettera del sig. Bonchiari
Direttore della banca nazionale al sig.
Delahante, nella quale così concepita:
" In seguito alla conferenza che mi avete fatta
di tratte dei sig. Visconte Darcy di
Franchi 5,000,000 sopra i sig. Gould ecc.
5,000,000 sulla società del credito
Industriale e commerciale ho l'onore di
avvertirvi che io tengo a vostra disposizione
la suddetta somma di £ 10,000,000 sulla quale
avrà luogo il prelevamento delle spese di banca.
Firmato ecc.
A piedi di questa lettera il sig. Delahante
aveva scritto:
Dichiaro di essere pronto sulla prima domanda
del governo a sorpassare il pubblico tesoro
le somme necessarie per far fronte agli impegni
qui indicati nell'art. 13 della convenzione
passata coi sig. Rothschild e Talabot per
la concessione della rete napoletana. 31

presente obbligo si spera sia la legge presentata al Parlamento e è adottata. =

Torino 8 luglio 1862 =

È agevole comprendere che il ministero vincolato già ad un contratto non poteva emettere alcuna dichiarazione sopra quest'offerta, come non poteva la commissione entrare in trattativa con chi offeriva. Essa aveva obbligo di farne rapporto alla Camera tanto più che tale offerta veniva appoggiata a confermare il giudizio che faceva della convenienza della concessione Rothschild-Talabot.

[relativa alle ferrovie meridionali e nella Lombardia]

~~[illegible]~~

Anche la società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale con foglio del 23 ottobre 1862 domandava al governo la concessione e l'esercizio del tronco di ferrovia da Savona a Voghera per 99 anni a contare dal 1° gennaio 1865, obbligandosi a costruire un ponte provvisorio sul Po e di seguito il ponte stabile a richiesta del governo sempre però dopo cinque anni dalla pubblicazione della legge di concessione, di tutto senza alcuna garanzia da parte dello stato.

Si offriva poi di assumere l'esercizio del tronco da Voghera a Piacenza.

Più tardi proponeva le basi per trattare oltre la concessione predetta anche le seguenti:

1° La concessione immediata e senz'altri esperimenti di ramarsi della linea Brescia-Cremona-Savona autorizzata dalla legge 21 luglio 1861 e colla garanzia [illegible] di 25 mila di reddito lorda chilometrica

2° Carico che si farebbe a quanto la società dell'esercizio della strada ferrata da Torre Beretti al Gravellone, Alessandria e il Governo a cui è addivenuto a termini della legge 16 ottobre 1861.

3° Acquisto delle linee sulla destra del Po che da Alessandria per Tortona, Voghera

a Piacenza e della diramazione da Tortona a Novi;

4° Costruzione della ferrovia a un solo binario da Gallarate a Laveno per Varese quando fosse sostituita al tronco Gallarate-Laveno, colle norme stabilite dalla convenzione 25 giugno 1860 che garantisce un interesse annuo del 5 p° 0 e l'ammortimento computato sulla base di 7/10 p° 0 sulla totalità della spesa di esecuzione della strada.

Il 27 d'aprile u.s. i preliminari della convenzione erano intesi con riduzione delle domande della società e cioè coll'abbandono dell'acquisto delle ferrovie

Il giorno 19 corrente il signor Ministro dei lavori pubblici dichiarò che i signori Rothschild e Talabot non accettavano nessuna modificazione al loro contratto.

La commissione, avute queste dichiarazioni, per quanto fosse stata disposta ad agevolare rispetto ai vantaggi da accordarsi ai concessionari, non credette che potesse in alcun modo prescindere dall'escludere dalla fusione della società delle ferrovie romane e dell'Italia centrale colla nuova società da costituirsi relativamente alle ferrovie di cui si tratta, e meno ancora dall'escludere la separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache comprendente le ferrovie sul territorio della Venezia, e così anche dall'escludere la cessione dell'esercizio del tronco da Piacenza a Voghera per le già espresse eminenti considerazioni politiche ed economiche.

Venne perciò nel divisamento di autorizzare il Governo a dare la concessione sotto le condizioni proposte nel progetto ministeriale

colle modificazioni introdotte e che aveva fatte comunicare ai sig.ri Rothschild e Talabot.

E quantunque andasse la Commissione persuasa che non tarderanno a presentarsi aspiranti alla detta concessione in vista delle già fatte proposte e per le voci che corrono dell'esistenza di altri concorrenti che attendono la pubblicazione delle condizioni ai ammessi dalla Commissione medesima, pure, per assicurare la continuazione dei lavori in corso e la intrapresa di altri conducenti allo scopo da tutti voluto, vi propone di autorizzare intanto il governo a far procedere ai lavori di costruzione ed alla attivazione dell'esercizio dei tronchi che di mano in mano andranno compiendosi provvedendo a raccogliere i mezzi colla emissione di obbligazioni e disciplinando opportunamente la stessa emissione, il pagamento degli interessi e l'ammortimento del capitale nella legge che sottopone alla vostra approvazione.

Colla garanzia sulle stesse strade ferrate e sui loro prodotti, e sussidiariamente sui redditi generali dello stato, facilmente si troveranno da collocare le obbligazioni, specialmente nell'Inghilterra dove abbonda il denaro che cerca utile impiego, ~~e che non ha altra legge~~ che la commissione si è ommesso di contemplare l'eventualità che in seguito nell'emissione di una parte di obbligazioni potesse aver luogo la concessione, provvedendo al modo di caricare ai concessionarj l'assunzione del relativo debito in maniera però che si mantenesse ferma la fiducia dei possessori delle obbligazioni.

Irazi, relatore.

precedente relazione di conferire alla domanda fatta dal Conte Bastogi.

Rispetto alle tariffe all'incontro la Commissione non trovò che si potesse dipartire da ciò che propose antecedentemente, l'adozione cioè di quelle applicate sulle ferrovie dello Stato, ~~[illegible]~~ più basse, come già si disse, delle tariffe adottate dalla Società Lombarda e dell'Italia centrale sulle proprie linee, e ~~d~~applicazione generale delle quali deve essere di preferenza promossa. ~~[illegible] nelle leggi~~ ~~[illegible] vanno ad averle~~ ~~nuove strade ferrate di cui si tratta sono~~ ~~nuove a questo mezzo di comunicazione,~~ ~~le quali che ne gustino i pregi ove si~~ ~~abituino per modo da farla servire allo~~ ~~sviluppo della prosperità del paese convien~~ ~~allettarle col minor costo del trasporto~~ ~~[illegible]~~

Per quanto riguarda l'arbitramento sostituito all'altro modo di decidere le ~~eventuali~~ contestazioni che insorgessero nella esecuzione del contratto la Commissione ha creduto di fare il meglio adottando quel ~~[illegible]~~ sistema che trovò ammesso in quasi tutte le convenzioni di questa natura; ritiene che la [illegible] facilità non sarà per rifiutarlo, ma non crederebbe d'insistere dove ~~[illegible]~~ volesse l'altro sistema proposto dal Ministero e da lei medesima.

Dietro le premesse considerazioni la Commissione vi propone:

Declinando quindi dalla limitazione di questa parte dei sussidj proposta nella

Loro

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a concedere al Sig. Conte Pietro Bastogi sotto l'osservanza ~~degli~~ ~~patti da~~ lui proposti, e relativo capitolato e successive modificazioni di cui in seguito, d'unire la costruzione e l'esercizio delle

seguenti linee di strade ferrate:
1° Una linea lungo il litorale etc. come nell'articolo primo della proposta.

Artic.° 2.

È pure autorizzato il governo etc. come nell'antecedente proposta della Commissione.

Le modificazioni agli articoli della proposta bastagi sono le seguenti.

Dopo l'ultimo alinea dell'articolo 1° si aggiungerà:
"Sarà però in facoltà del concessionario di facilitare "al tronco di cui al N° 2 una linea da Termoli a "Napoli attraverso la regione appennina-pontifica "purchè faccia la opzione nel termine di due "mesi. Anche questa linea entrerà a far parte "della concessione per gli obblighi ed i diritti ine- "renti."

Si aggiungeranno gli articoli 2, 3, e 4 del progetto di capitoli di concessione fatto dalla Commissione.

All'art.° 6° della proposta che diventerebbe l'articolo 9° si aggiungerà il seguente alinea:
"Nel caso che alla traversata per Canya sia costruita "quella da Termoli a Napoli, dovrà un'uguale "servizio essere organizzato pei tronchi interpositi "alle spiani di ferrovia in esercizio.

All'art.° 20 della proposta bastagi che diventerebbe il 22 si aggiungerà, dopo il primo alinea quanto segue:
Le spese di manutenzione della strada sarà tenuta all'osservanza delle leggi e dei regolamenti forestali vigenti.

Modificazioni al capitolato
Lanari.

Al capitolo IV
art.° 20

Si adotti la redazione proposta nel progetto della commissione.

art.° 31

Si sostituisca l'emendamento di cui nel progetto della commissione

Zoppi relatore

Polia

È fuori di dubbio che dove la Camera accogliesse il voto della Commissione riguardo alla traversata degli Appennini fra Termoli e Napoli non potrebbe esclu-dersi la facoltà al concessionario di seguire questa linea a preferenza di quella per Campobasso e Salerno dove trovi con questa di giungere a Napoli con una ferrovia in un tempo o eguale o minore, e di contem-plare poi le conseguenze della opzione.

Non così parve alla maggioranza della Com-missione rispetto al tronco da Foggia a Manfredonia, l'abbandono per ora di quel tronco sembrò agevolare l'adozione della proposta, senza pregiudicare in alcun modo in più grande probabilità che la società interessata concessionaria delle altre linee sarà presto spinta dal proprio interesse a domandare la costruzione e l'esercizio di quel tronco di ferrovia a condi-zioni assai migliori per lo stato in seguito ad un maturato studio del terreno sul quale dovrebbe passare.

Il caso che occorrette allo stato e nel tempo stesso fosse anche alla medesima società dall'assumere questa l'esercizio della linea Bari-Zurre Peretti avanti la costruzione del tronco Bari-Foggia consigliò la Commissione ad insistere per l'adozione della modificazione da lei introdotta coll'articolo 20 del pre-cedente suo progetto.

Nell'argomento gravissimo dei sussidj la Commissione considerò che la differenza si riduceva a soli quattro milioni; che i dieci milioni domandati in beni demaniali si riferivano a quella specie che meno frutta al governo ed è più difficile fra non anche impossibile alienare in privati lotti; che la terra valutabile non deve farsi capitalizzando il reddito che è quasi nullo ma bensì con regolare perizia; il che ~~[illegible]~~ viene ad escludere l'inconveniente di dare un valore assai più grande di quello che si vuole concedere; che il maggior sussidio e la qualità degli enti che devono rappresentarlo aguisterà l'impresa alla società italiana che noi dobbiamo proteggere ed animare il più che sia possibile, onde non si fermi e si spenga appena sorto lo spirito delle grandi intraprese. Considerò ancora la Commissione che trattandosi di una società italiana veniva a nascere la repugnanza grandissima che i deputati delle provincie meridionali mostravano di rendere proprietaria di una vastissima estensione di terreni una società rappresentata da non napoletani.

Finalmente considerò che, tolto ~~quel pericolo~~ quell'ostacolo, potevasi ritornare al concetto ministeriale di ~~non~~ abbandonare tutte somme più spese dello stato in lavori e provviste fra non la somma di dieci milioni e di farsi rimborsare ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ in denaro dalla società.

2 bis C

~~Lettera~~ Relazione sulla nuova proposta

Alvisi Bonfiglio Treppi, Deluca,
Leardi, Sciarini Tonelli,
Guerrieri, Grattoni

Trovata del 1. Agosto 1881.

BANCA NAZIONALE.

Amministrazione Centrale

GABINETTO

del Direttore Generale.

Torino, il 5 luglio 186..

1)

Illmo Sig. Cavaliere

In risposta alla pattanti interpellanza verbale mi pregio dichiararle che il Sig. Visconte Dorne è accreditato presso la Banca Nazionale per dieci milioni di lire, cioè cinque milioni dalla casa B. Fould & C. di Parigi, e pari somma dalla Società Generale del credito commerciale ed industriale della stessa Città. Le dichiaro altresì che la Banca è totalmente disposta a far onore a siffatti accreditamenti.

Con l'occasione mi è grato presentarle i sensi di distinta stima ed ossequio coi quali mi professo

Di V. S. Illma

Devmo Servitore

[illegible]

Alcune notizie sulle Strade Ferrate da Napoli al Mare Adriatico

Le linee di ferrovia da eseguirsi per formare la rete napoletana approvata colla legge 21 Luglio 1861 oltre a quella da Ancona a San Benedetto del Tronto lunga 98 chilometri, che in conformità dell'altra legge 25 predetto mese venne appaltata alli Sigg.ri Wander Elst e Leonardo Saudale per il prezzo medio di 150 mila franchi al chilometro sono le seguenti:

Da S. Benedetto del Tronto all'Osento	Chil.	115	prezzo medio chilometrico	171243 ..
Dall'Osento a Foggia	"	131		159863 ..
Da Foggia a Ponte Venere	"	50		92450 .
Da Ponte Venere ad Eboli compreso la galleria dell'Apennino	"	101		260204 ..
Da Salerno ad Eboli	"	30		191100 ..
Da Sciara a Cerrano attraversando l'Appennino con galleria	"	234		219954 ..
Da Foggia a Barletta		72		120766 .
Da Barletta a Bari		52		126196 ..
Da Bari a Brindisi		105		120504 .
Da Brindisi ad Otranto		76		140744 .
Da Bari a Taranto		94		142000 .
	Chil.	1060		

Da far comunicare più direttamente la linea del litorale da Otranto a Foggia e da Foggia a Salerno con Napoli senza

Lunghezza della linea compresa nella convenzione Talabot	Chil.	1060
Strada da Ancona al Tronto	"	86
id. Da Napoli a Salerno	"	52
		1198
A dedursi		
Per minor lunghezza del tronco S. Benedetto all'Esente	11	
id. tronco Taranto	15	
	26	26
		1172

essere costretti di percorrere un breve tratto di linea di proprietà altrui, converrebbe acquistare la linea da Salerno a Napoli lunga 52 chilometri stata concessa al Sig.r Bayard dal Governo Borbonico, e che ora trovasi presentemente interamente costrutta.

Delle suaccennate linee oltre a quella da Ancona a S. Benedetto del Tronto che è già in corso di costruzione e che a termini della relativa convenzione deve essere ultimata, e prestata ad essere messa in esercizio per l'Aprile del 1863. trovansi pure in corso di costruzione e già bene avviati i lavori da S. Benedetto del Tronto all'Esente, dall'Esente a Foggia, e da Salerno a Eboli.

Il primo degli indicati tronchi di ferrovia da San Benedetto del Tronto al fiume Esente lungo chilometri 115 circa, venne appaltato alla Compagnia Betti e Gonzaly per convenzione delli 1.° Settembre 1861 mediante prezzi unitarii da convertirsi nel seguito a prezzi fissi chilometrici da determinarsi mediante arbitramento tra l'Ingegnere capo Direttore dei Lavori ed un Ingegnere dell'Impresa, rimessa la decisione al Direttore Generale Sig.r Cav. Bella in caso di dissenso, sono compresi nell'appalto tutti i movimenti di terra l'inghiajata o ballast, le murature d'ogni genere per opere d'arte occorrenti al passaggio di strade fiumi torrenti, scolatoi, lo adattamento e la seminagione delle siepi, ed infine le

le travature in ferro per ponti ed opere d'arte, ove siano riconosciute necessarie l'armamento della via ed il materiale fisso nelle stazioni.

Il Governo si è riservato di affidare alla Compagnia la costruzione dei fabbricati delle stazioni, e per ora non è obbligatoria per la medesima che la costruzione delle case cantoniere.

Le espropriazioni dei terreni saranno essere fatte per cura degli agenti governativi, ma l'appaltatore ha il carico di anticipare il pagamento, rimborsabile al medesimo coll'aggio del 6 p. %.

L'altra della lunghezza di chilometri 131 dal fiume Osento a Foggia fu appaltata per convenzione delli 3 Giugno predetto al Sig.r Pietro Genazzini alle identiche condizioni dell'altra convenzione stipulata colla Compagnia Eatti e Gonzales.

Per ordine alla determinazione dei prezzi chilometrici, trovansi attualmente in discussione e si ha ragione di credere che non andrà molto che si potrà addivenire alla stipulazione del contratto definitivo.

Le convenzioni di cui sopra sono le medesime che erano state fatte colla Società Talabot, e che vennero in certo modo confermate dal Governo, onde non incagliare per nulla l'avanzamento dei lavori

che all'epoca della disdetta Talabot trovavansi già iniziate.

La costruzione del terzo tronco da Salerno ad Eboli ed oltre fino al Ponte sul Sele che arriverà a circa 40. Chilometri di lunghezza compresa eventualmente la traversata di Salerno a partire dallo sbocco della galleria sotto Vietri, venne per convenzione 26. Agosto 1861 affidata in via economica dalla Compagnia Larghi e Mogli i quali hanno l'obbligo di anticipare i fondi con un interesse dell'8 % pagabile semestralmente.

In questo contratto sono compresi tutte le opere per la formazione del corpo stradale, le occupazioni di terreno, le opere d'arte coi lavori accessorii per la regolazione delle acque, manufatti, fabbricati pelle Stazioni e case cantoniere ecc.

Anche in questa convenzione è previsto il caso di un contratto a forfait mediante un prezzo medio Chilometrico.

I lavori pei detti tronchi di Strade ferrate deggiono essere ultimati per l'epoca fissata nella Convenzione Talabot, annessa alla legge 21. Luglio 1861. cioè pel 1.° Gennajo 1863 con tre mesi pure di tolleranza.

Nelle due prime suaccennate convenzioni è previsto il caso che il Governo possa addivenire alla concessione a l'indu-

stria privata della rete napoletana; quando ciò avvenga il Governo oltre al compenso li appaltatori delle spese già fatte si è obbligato a pagare ai medesimi una indennità del 6 per cento sul valore delle opere che rimanessero ancora da eseguirsi.

Anche alli Larghi e Maglia nel caso di rescissione di contratto per la causa sunnominata viene accordato un beneficio sulla somma spesa che è del 10 p% sul primo milione, e del 5 p% sulle altre somme.

Sul tronco appaltato alli Signori Gonzales e Cattò sono già pressochè ultimati tutti i movimenti di terra, le opere d'arte minori, e si sta lavorando alle fondazioni delle grandi opere d'arte.

Non vi ha dubbio che nell'epoca fissata siano ultimati i lavori.

Nei tronchi appaltati a Gonazzini ed a Larghi, le cose sono procedute fin qui alquanto più lentamente, ma in seguito di visite eccitamenti fatti alle rispettive Imprese dal Sig.r Cav.r Bella, pare che le cose incominciano a prendere buona piega, e si ha pure la speranza di avere ultimati per l'epoca prescritta i succitati due tronchi.

In seguito ad altra Convenzione in data 6 Ottobre 1861, venne pure appaltata al Signor Vincenzo Marsaglia

la costruzione di una strada ordinaria attraverso l'Appennino tra Laviano e Valva, onde mantenere congiunta intanto tutte si lavorerà al traforo dell'Appennino le due teste della linea ferroviaria che dovrà per qualche anno arrestarsi alle falde del monte.

Intantochè dalli Ingegneri del Governo si stà ultimando il progetto, lo appaltatore dispone i cantieri ed i lavori preparatorii a guadagno di tempo.

Questa strada ordinaria oltre al servire come si disse qual mezzo di congiunzione tra li due capi della linea ferroviaria, potrà servire molto opportunamente durante la costruzione della galleria come strada di servizio, e poscia sarà sempre utile per le comunicazioni ordinarie sotto una direzione che non manca assolutamente.

Oltre al completare gli studii per la linea del tronco a Salerno per Pescara, Ortona, Foggia, Porto S.ta Venere, Laviano, Eboli, e quelli della strada ordinaria suindicata, gli Ingegneri del Governo attendono al progetto della linea da Potenza a Cosenza, e più specialmente al tronco da Pescara alli confini di Napoli che ora mentre dal cessato Ministero di Grazia e Giustizia al più presto possibile.

Si predispone tutto l'occorrente per l'aprimento all'esercizio della prima

9

linea da S. Benedetto del Tronto a Foggia, ed a Napoli per Salerno, che non compresa la traversata dell'Appennino, si può considerare di una lunghezza di Chilometri 325 circa, venne con atti d'incanto che ebbero luogo nello scorso mese e che ora trovansi sottoposti al Consiglio di Stato appaltata, divisa in cinque lotti, la provvista di 400 mila traversine da essere consegnate sovra diversi punti della linea in costruzione.

Questi diversi lotti vennero appaltati al prezzo medio di circa L. 5. 25 per ciascuna traversina, che è assai tenue, se si considera che le traversine debbono essere di legno rovere.

Si nota che per l'armamento delle ferrovie napoletane come per quella da Ancona a S. Benedetto del Tronto venne ammesso il sistema Vignolly, così detto all'americana, il quale specialmente consiste nel tenere fermi i regoli alle traverse mediante arpione di ferro invece di fare uso di cuscinetti e cunei; che le teste dei regoli sono unite con stacchi *eccliissed* e poggiate sovra una piastra di ferro, fortificata a sua volta dalla traversa così detta.

Per completare le provviste occorrenti per l'armamento e lo esercizio vennero pure preparate alcune capitolati d'oneri, per regoli, per materiale fisso delle stazioni, per le locomotive, e per le vetture ed

i vagoni.

Il peso approssimativo dei regoli a provvedersi è di circa 34,000. Comprendendo le ghiaie con un assortimento di cuneglie e dadi sono in numero di 163,500, le arpie in 1962.000, ed i cambiamenti di circa 312.

L'amministrazione ha la facoltà di aumentare del quarto la provvista — questo materiale dovrebbe essere in pronto per lo meno pel 1.mo Gennajo 1863. e consegnato nei diversi cantieri designati dal capitolato.

Il materiale delle stazioni si compone degli apparecchi per la distribuzione dell'acqua, come gru idrauliche, reservoirs, pompe aspiranti, tubi di condotta delle piattaforme, e segnali a disco, gru fisse e mobili, per carico e lo scarico, bilanie, e pesi a bilico. ecc.

Nel capitolato sarebbe detto che questo materiale dovesse essere provvisto per metà entro il mese di novembre 1862 e per metà entro il febbrajo 1863.

Oltre di questo materiale l'Amministrazione si riserva il diritto di aumentare il quarto.

Le locomotive a provvedersi in conformità di un terzo capitolato sono di tre specie vale a dire, trentadue pel servizio di viaggiatori, sessantaquattro per convogli misti, e di altre trentadue pel

trasporto delle merci a grande velocità oltre ad un conveniente numero di pezzi di ricambio.

Veramente l'accennata quantità di locomotive è eccedente il bisogno che si può avere in principio dell'esercizio delle linee che si vorrebbero aprire nei primordii dell'anno 1863.

Questa eccedenza però venne ammessa per ridestare sempre più lo spirito di speculazione, ottenere migliori proposte, ed averne un maggior numero dello stesso ordine, onde risparmiarsi di tenere in magazzino troppi pezzi di ricambio con spreco intempestivo di capitale.

Del resto il numero suaccennato di locomotive, quantunque preveduto e reso obbligatorio fin d'ora non dovesse provvedersi alla stessa epoca, ma in epoche differenti, ed in tal guisa che si avessero soltanto disponibili in ragione dell'apertura delle varie linee.

Quando poi non impegnarsi troppo si volesse ridurre la quantità allo stretto bisogno, in relazione ai primi tronchi da aprirsi, essa potrebbe essere diminuita della metà.

Con un quarto capitolato, che non è ancora stato pubblicato, si provvede alla fornitura di 280. vetture per viaggiatori divise nelle varie classi, non che di 300. vagoni di merci, da bestiame, e

da materiale. Questo numero è limitato a lti segno dei primi trenta circa chilometri, da aprirsi secondo le previsioni nei primi mesi del 1863.

Stando ad una perizia di massima del Cav. Bella il tronco da S. Benedetto del Tronto all'Abanto, appaltato alli Sig.ri Gatti e Gonzales, verrebbe a costare compresi tutti i fabbricati £ 165,42, 000

Il tronco appaltato a Genazzini dall'Abanto a Foggia " 17352, 000

Quello di Borghi " 4911, 000

38,805, 700

Le quattrocento mila traverse già appaltate al prezzo ondia di £ 5, 25, ciascuna importano £ 2,100, 000

I regoli per l'armamento, e gli aufsoni ed i cambiarie si calcolano approssimativamente " 3,000, 000

L'altro materiale fisso delle stazioni, come gru idrauliche, fissi e mobili, pel carico e scarico, piattaforme, segnali, pesi e bilanci, riservatori per l'acqua, ecc. si valutano a . . . £ 1,754, 000

Le 128 locomotive che in media si calcolano di un valore di £ 70,000, costeranno . . £ 8,960, 000

Le duecento vetture di varie classi per viaggiatori sono stimate . . . " 1472, 350

Li trecento vagoni da merci, ecc, " 1,114, 000

Totale della spesa per attuare la linea da aprirsi pei primi mesi del 1863 £ 57, 206, 050

1. Lettera di alcuni Deputati Napoletani e degli Abbr. che raccomanda all'esame della Commissione il progetto delle ferrovie da Napoli a Terracina con le diramazioni da Benevento a Pietramonte ed a Foggia per Sansa — Dentro colle

2 Petizioni di vari Comuni interessati perchè sia costruita una ferrovia Gallerate - Varese - Lavena

3 Petizione degli abitanti di Calenzano in Capitanata perchè il tronco da San Severo a Foggia tocchi la città di Lucera

4 Simile degli abitanti di Lucera

5 Petizione dei Municipi di Sondrio per una ferrovia tra Lecco e Chiavenna con un tronco che si dirami lungo la valle dell'Adda per Bormio fino a Sondrio, ed altre nelle stesse segnate dalle Camere di Comm.° di Chiavenna, dai Municipi di Morbegno dai Deputati Sov. giunti Municipali, e Camere di Comm.° di Milano ed Bergamo

6. Lettera del Municipio di Varese alla sua Commissione che raccomanda caldamente le petizioni N.° 2.

8. Lettere alle rispettive Commissioni delle Deputazioni Prov. e Comun. di Cremona e di Bergamo che raccomanda il tronco Lecco Chiavenna, e Bergamo e Ponte

9. Lunga memoria del Municipio di Foggia per la congiunzione con le diverse ferrovie coi corrispondenti dalle leggi della penisola, e la linea di Foggia e Napoli per Apolo non più congiunge ad Ordona a 18 chilom. da Foggia

10 Ris.ne del Municipio di Bomba per la costruzione di una strada nazionale utile alla depta del Sangro che unisce la stazione della ferrovia di Torino alla città di Castel di Sangro con inserte altre del Comune di Atessa, Atella, Montesarante, Gissi, Roccaspinalveti

11 Lettera alle rispettive Commissioni del Deputato de Cupis che raccomanda le petizioni degli abitanti di Sinuessa e fa osservare le sue offerte di cedere ai compenso il terreno compatibile dalla strada ferrata

11 Progetto di legge dei sig. Deputati

MINISTERO
DEI
LAVORI PUBBLICI

Gabinetto

Torino addì 2. Luglio 1862.

51

Si pregia il Sottoscritto di trasmettere i documenti e progetti, indicati nell'unito Elenco, e che servono a corredo della convenzione presentata alla Camera il 16. Giugno ultimo, per la concessione di strade ferrate nelle Provincie Napoletane e nella Lombardia.

Il sottoscritto volge preghiera all'Onorevole Sig.r Presidente di comunicare tali atti alla Commissione eletta per riferire sulla convenzione suaccennata.

Il Ministro
Jacini

All'Onorevole Sig.r Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

1°

N° 265. B.

Sessione 1861

Camera dei Deputati

Appendice
alla relazione della commissione composta dei Deputati
Nisco, Bonghi, Trogi, De Luca, Leardi, Sufani, Fanelli, Guerrieri e Grattoni

Sulla concessione di strade ferrate nelle ~~varie~~ provincie meridionali e nella Lombardia.

Lagne

Nella tornata d'ieri la Camera deliberò di mandare alla commissione la nuova proposta fatta dal Deputato Sig. Santocrastagi relativamente ~~alla~~ alle suddette ferrovie.
Scopo del rinvio altro non poteva essere che quello di confrontare ~~la~~ la proposta col progetto di convenzione 15 giugno 1862, in relazione alle modificazioni che la commissione aveva trovato di introdurvi, notarne le differenze importanti e riferire il proprio parere sulla accettabilità o meno della proposta stessa formulando la deliberazione che credesse opportuna ~~da~~ prendersi dalla Camera.
In generale la proposizione del Sig. Santocrastagi è modellata sugli articoli della precitata convenzione 15 giugno 1862 e relativo quaderno d'oneri, di cui qui fuori una copia stessa.
Le differenze importanti che ne costituiscono un grande miglioramento nei rapporti politici, economici e finanziari sono i seguenti:
1° La esclusione del gravissimo inconveniente già notato nella precedente relazione della ~~separazione~~ divisione in due società distinte e completamente indipendenti fra loro

delle grandi società delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale ~~[illegible]~~ l'una delle quali avrebbe la possessione sul territorio della parte di Lombardia ~~[illegible]~~ sottratta alla dominazione austriaca e nell'Italia centrale, l'altra le ferrovie del sud dell'impero d'Austria comprese quelle della Venezia. La quale divisione verrebbe ~~ad~~ carattere di un atto politico ripugnante al sentimento nazionale.

2° La esclusione della fusione della società Lombarda e dell'Italia centrale, colla nuova società da costituirsi relativamente alle ferrovie di cui si tratta, che verrebbe a creare una ~~troppo potente~~ sola compagnia avente le comunicazioni ferroviarie dall'Alpi al mare Jonio e le trasversali al Mediterraneo, troppo potente per non pregiudicare l'interesse delle altre minori società e ad escludere in ~~molta~~ parte quella ragionevole concorrenza che riesce a vantaggio del servizio pubblico.

3° L'abbandono di uno dei sussidj accordati dallo Stato alla società ~~e~~ certamente il più importante, voglio dire l'esercizio del tronco di strada ferrata fra Voghera e Piacenza, esercizio che se può valutarsi ~~[illegible]~~ dieci ~~[illegible]~~ milioni nel rapporto ~~del~~ vantaggio accordato alla società, può ritenersi rappresentarne ~~altrettanti~~, per rispetto al danno che recherebbe alla grande linea dello Stato fra Genova e Alessandria e Arona, costituendo quel tronco ~~[illegible]~~ il tratto di comunicazione colle ferrovie dell'Italia centrale e quindi colle meridionali.

4° L'esonero ~~[illegible]~~ dello Stato da ogni obbligo di
~~1° Il ritardo all'attuazione dell'esercizio del~~
garanzia rispetto al tronco Pavia-Voghera quando la
~~tronco la Savina a Torreberetti che [illegible]~~
società Lombarda e dell'Italia centrale facessero uso del diritto
~~allo Stato [illegible] rispida che procura a questo~~
di prelazione rispetto alla linea Brescia e Cremona – Pavia.
~~un utile di [illegible] L. 400,000 [illegible]~~
~~[illegible] giacchè appunto oggi lo Stato anticipa~~
~~di lire [illegible] al chilometro dell'[illegible]~~

2

Marbini.

In relazione poi alle modificazioni che la Commissione trovò d'introdurre nei patti della convenzione 15 giugno 1862, la nuova proposta offre queste differenze:

1° Che linee di strade ferrate della cui costruzione e esercizio è proposta la costruzione e l'esercizio sono quelle contemplate dalla citata convenzione; rimanendo esclusa la diramazione da Voghera a Mortara, aggiunta dalla Commissione e non contemplando la linea da Pescara a Napoli per gli appennini pontificii e la relativa conseguente alternativa che la Commissione propose di lasciare alla società concessionaria o di scegliere quella o di sommersi l'altra per Canza.

2° Che l'assunzione dell'esercizio del tronco da Torre Beretti a Pavia che ora appartiene allo stato debba aver luogo subito dopo la legge di concessione; mentre la Commissione credette di attendarla soltanto al tempo in cui sarebbe aperta all'esercizio la sezione Pavia-Voghera cioè fra diciotto mesi, lasciando così, senza recare nocumento alla società un beneficio allo stato di circa £ 300,000, dacchè in oggi quel tronco offre un lucro di lire cinquemila il chilometro sul cinquanta per cento di reddito lordo che lo stato stesso ritiene in forza della convenzione approvata colla legge 16 ottobre 1859.

3° Che mentre i sussidj accordati dalla Commissione si ridurrebbero a sei milioni di lire mediante cessione di egual somma dal rimborso che la società deve al governo, sulle spese per tutti i lavori e le provviste da cedersi, nella proposta

dal signor Maitagé questo sussidio è di certi milioni e per una metà in ambiano sul valore delle opere e delle provviste e per l'altra metà è domandata in biglietti decennali tra quelli più prossimi alla linea concessa con che però il valore sia determinato per via di regolare perizia.

#

5° Nella proposta fu accolto il modo di ~~[illegible]~~ di decidere le eventuali controversie determinato nel progetto ministeriale, mentre la commissione aveva creduto miglior partito sostituirvi l'arbitramento.

La commissione non esita a dichiarare che ~~[illegible]~~ la lettura della nuova proposta e dei nomi dei novanta che colla loro obbligazione concorrono a formare il capitale sociale di cento milioni di lire le destò un senso d'immensa soddisfazione di nazionale orgoglio come parve avere prodotto pari in ciascun membro della sua.

Vide in questo importantissimo fatto di una società d'italiani che si proferiva ad assumere una così vasta impresa, vide il risorgimento del nostro paese, vide quello spirito d'associazione che ci pareva ~~[illegible]~~ spento, il coraggio, la confidenza nelle proprie forze e nella capacità proprietà a fare quanto finora per la maggior parte venivano stranieri a fare; il nobile desiderio finalmente di ~~[illegible]~~ compiere ~~[illegible]~~ l'emancipazione della nazione anche sotto il rapporto economico e finanziario.

Questo senso gradito che farà inclinare ~~[illegible]~~ tutto il parlamento ad accogliere la nuova proposta a preferenza ~~delle~~ altre non tolse però alla commissione di prendere in serio esame nei suoi dettagli ~~[illegible]~~ di condursi ad un ponderato giudizio sulle notate differenze per proporre le modificazioni che ~~[illegible]~~ sono sulle quali credeva doversi insistere anche col nuovo proponente.

6° Sono nella proposta ottenute le tariffe stabilite sulle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale ~~[illegible]~~ la commissione ~~[illegible]~~ aveva sostituite quelle applicate sulle ferrovie dello stato che sono alquanto minori.

N° 265

Progetto di legge, presentato dal Ministro dei Lavori pubblici (Depretis)

Convenzione, relativa alla concessione di strade ferrate nelle Provincie meridionali e nella Lombardia

Firmata del 16 giugno 1862

2162. 496

f)

Ill.mo Sig.r Presidente

Mi affretto a significarle che ho fatto sapere all' Onorevole Ministro dei Lavori Pubblici che accetto le modificazioni che la Commissione ha fatte alla mia proposta, e quali appariscono dalla Relazione oggi distribuita.

Mi pregio confermarmi con distinta stima

Di V S Ill.ma

Torino li 2 agosto 1862

Um.o Dev.o Serv.re
Pietro Bertogi

All'Ill.ma Sig.r
Presidente della
Camera dei Deputati

1987.

498

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale

Divisione 3.ª Sezione 2.ª
N.° 2017. d'ufficio

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

Oggetto

Torino, 20 Giugno 1862.

8)

Il sottoscritto pregiasi di trasmettere alla S. V. onorevolissima una copia dell'atto in data del 19. corrente Giugno con cui, in esecuzione dell'articolo addizionale alla Convenzione 15. detto mese concernente la concessione di ferrovie nelle provincie meridionali e nella Lombardia il Signor P. Amilhau ha confermato definitivamente e ratificata la convenzione medesima a nome del Signor Comune Paulin Talabot.

Si prega la S. V. onor.ma a volere ordinare la stampa del detto documento in seguito alla suddetta Convenzione, affinchè possa essere conosciuto dagli Onorevoli Membri di codesta Camera.

Il Ministro
(Depretis)

All'onorevolissimo
Signor Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

9106.

All'Onorevolissimo
Presidente della Camera
de' Deputati

6

Onm.o Presidente!

I sottoscritti Deputati la pregano instantemente a volersi degnare d'interporre la sua molta autorità appresso la Commissione eletta a far la relazione intorno alle vie ferrate meridionali ed al relativo contratto, affinchè la predetta commissione presenti con la massima celerità possibile la respettiva relazione; giacchè, qualunque sieno le voci contrarie che possano sparsesi, la Camera verso la metà del corrente mese potrà non essere in numero,

e la posizione de' sottoscritti ne diverrebbe assai delicata e scabrosa verso i loro elettori, contratti, dopo tanti sacrifizi e in pieno secolo decimonono, a viaggiare per le loro contrade a schiena di muli e nelle ceste.

Torino 3 luglio 1862

Antonio Ranieri

Mariano Dini

Gaetano Ricci

Giacomo Bonetta

Mazziotti

Emiliano Avondo

J. Santocanale

Gerardo Caracciolo

Il sottoscritto porge la stessa preghiera per colle stesse ragioni a tutti il loro esame sul progetto di legge per la costituzione del Porto e stazione Palermo

J. Santocanale

Pietro Campagna

G. Leonetti

B. Casa

S. Domenici

A. Landolfo

D. Morelli

Fran.co M.a Gallo

Stefano Gadopi

Pietro Palombo

Mariano Marzeo

A. Ruggiero

Giuseppe d'Martino Dep.to

Luigi Giordano Dep.to

Marziano d'Ayala

M. Angrisfola

Antonio Grano

Gaetano de Lyon

C. Vitale

Giuseppe Rica

G. Braico

F. Mazzacapo

Pietro Maggio

L. Cammino

Luc. Spinelli

Michele Perrino

Michele Pirontini

P. A. Romeo

Sparviero

Giunta

Catenacci

Filippo De Boni

Aurelio Saffi

Espilli

F. Mondelli Albanese

Castellano

2161.

Torino 3. Agosto 1862. 502

9

Illmo Sig. Presidente

Al fine di più chiaramente esprimere il fermo proposito in cui sono di accellerare per quanto è possibile il compimento delle Ferrovie Meridionali e per escludere ogni dubbio sull'immediato avvanzamento dei lavori, dichiaro che piacendo alla Camera accetterò di introdurre nella mia proposta un articolo così concepito;

"Articolo 8. bis"

" Fino a costituzione della Società il
" Concessionario assume personalmente l'ob-
" bligo di attivare i lavori colla maggiore
" possibile sollecitudine, facendovi mettere
" mano immediatamente dopo che la
" presente proposta sarà approvata per
" legge.

La prego a voler dare comunicazione della presente.

Gradisca Illmo Sig. Presidente i sensi della mia più distinta stima

di V. S. Illma

Umiliss.mo Dev.mo Servo
Pietro Bastogi

Illmo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

N° 265 D

Aggiunte alla nuova proposta relativa alle concessioni delle provincie meridionali e Lombarde comunicata alla Camera nella seduta del 5. Agosto 1862.

10 Sostenere nella commissione il principio di dovere dare al Napoleone nel modo più pronto e più sicuro la finanza, subordinando a queste necessità i sacrifici da fare da parte dello Stato, da dover essere però i ~~pia~~ minori possibili, i più certi ed i meglio economicamente e finanziariamente calcolati

11 Promuovere con espresso articolo ad impedire che l'obbligazione non metta sul mercato a loro arbitrio una quantità di loro emissioni ed obbligazioni da lasciare il corso naturale del debito pubblico.

1° In generale la convenzione onerosissima è nocua sia in quanto all'esecuzione

2° Non è stabilito che l'Ufficiale e Calabrese abbiano personalmente e con la perdita della cauzione ragione di fare la dimissione anche in caso di non costituzione della società

3 Necessità di chiaramente stabilire la perdita della cauzione ed altro patto per non ci facciamo trovare nella indecorosa condizione, in che ora siamo nei di dover nuovamente trattare con Calabresi, dovendo a premio della loro mancata convenzione sacrifizi maggiori da parte dello Stato.

4° Non pare buono quello di ritenere l'esclusiva assicurazione di 29 mila lire a chilometro fondate tutte per tutto il tracciato ferroviario, tranne grandi tratti o grandi opere di arte dal Ponte a Brindisi, ad Otranto ed a Taranto, e quando poi si tratta

di una linea difficile, come quella delle linee da legnaia a Pescara, allora il governo si obbliga di pagare il sussidio di un massimo di 250 mila lire a chilometro e di altre 250 mila lire a chilometro dalla società che costruisce la ferrovia a sue spese, aspettando consegnarla alla società e pagare su di essa l'attivazione di 29 m. lire a chilometro.

5.° Se in stabilito che la società deve avere il di più oltre quel massimo, dovrebbe essere il governo rimborsato del meno che si spende in altre tratte dalla base di 250 m. lire a chilometro, altrimenti si verrebbe in un'enorme sproporzione che non si spende, ma di un capitale immaginario senza niente l'aver di rimborso per tratte la cui costruzione potrebbe importare una spesa maggiore meno

6 Dalla lettera dell'articolo emerge che il governo è obbligato a fare a sue spese questa strada da Lecumo a Pescara o a Chieti il doppio della 250 k. a chilometro, non avendo neanche la libertà di non farla, e così le finanze italiane sarebbero esposte a contribuire con debiti forse di parecchi milioni, mentre ne contribuiscono con indulto al tutto del 18 per cento almeno, quanto importa l'altricenzione concessa

7 Il Governo per questo stesso trattato da Lecumo a Pescara assume un obbligo ignoto, non essendovi ancora gli studi da poter valutare almeno il possibile importare dell'obbligo che assume

8 Il trattato da Lecumo a Pescara oltre di gravi obblighi non è lieve per la costruzione ed è portato ad un termine troppo lungo per la esecuzione, e così si viene a mancare al principale scopo delle ferrovie meridioli, quello di unire nel più breve tempo possibile Napoli alla valle

del Po ed a Torino per ragioni economiche, governative e strategiche. Per andare da Napoli a Torino bisogna scendere ~~ad est~~ sud-est verso Roma e lungo il litorale a nord verso Foggia, indi ritornare a sud est a Barletta, per arrivare finalmente a nord ovest a Torino, il che importerebbe grave danno per Napoli di essere messo fuori la corrente commerciale, e non risolverebbe nessuno dei problemi che abbiamo l'obbligo di risolvere. Quindi necessità di provvedere ~~che~~ questo gravissimo inconveniente.

9 Inoltre il regalo a Rothschild di dieci milioni ~~di ostacoli~~ in strade costruite specialmente quando questo articolo si mette in corrispondenza con quello dell'affrancazione; poiché lo Stato verrebbe a pagare 29 mila a chilometro sulla stessa ferrovia che regala a Rothschild.

10 Vendita dei beni demaniali, che Rothschild vorrebbe ad anno non all'asta, ma al 7 ½ per cento, ciò che porterebbe grave pregiudizio alla vendita di detti beni demaniali. Di più questa proposizione approvata già una legge non ancora discussa.

Ufficio. 6°

Approvato con le seguenti istruzioni.

1. Raccomandare al Gov.: la contemporanea costruzione delle strade ~~ferrate~~ rotabili che rendano accessibile la ferrovia alle popolazioni.
2°. La traversa da Pescara si avvicini a Chieti.
3°. Procurare che il capitolato Lombardo non leghi l'avvenire.
4°. Abbreviare i termini per la traversa di Pescara e per la prolung. a Brindisi.
5°. La operazione delle ferrovie Austriache non nuoca agli interessi finanziari.
6°. Chiegga la soppressione dell'Art.° 26 e ad ogni modo escludano i beni demaniali.
7°. Migliorare in genere le condizioni

Documenti comprovanti essere già fin d'ora assicurato in Azioni il Capitale di Cento Milioni.

Mi reco finalmente a debito di mettere a disposizione di V. S. Illma per guarentigia della mia offerta il deposito preliminare di Due Milioni di Lire valor nominale di Rendita 5 % Italiana.

Non è mestieri che io esponga a V. S. Illma i vantaggi di ogni maniera che quando fosse accettata deriverebbero dalla mia proposta, al Paese.

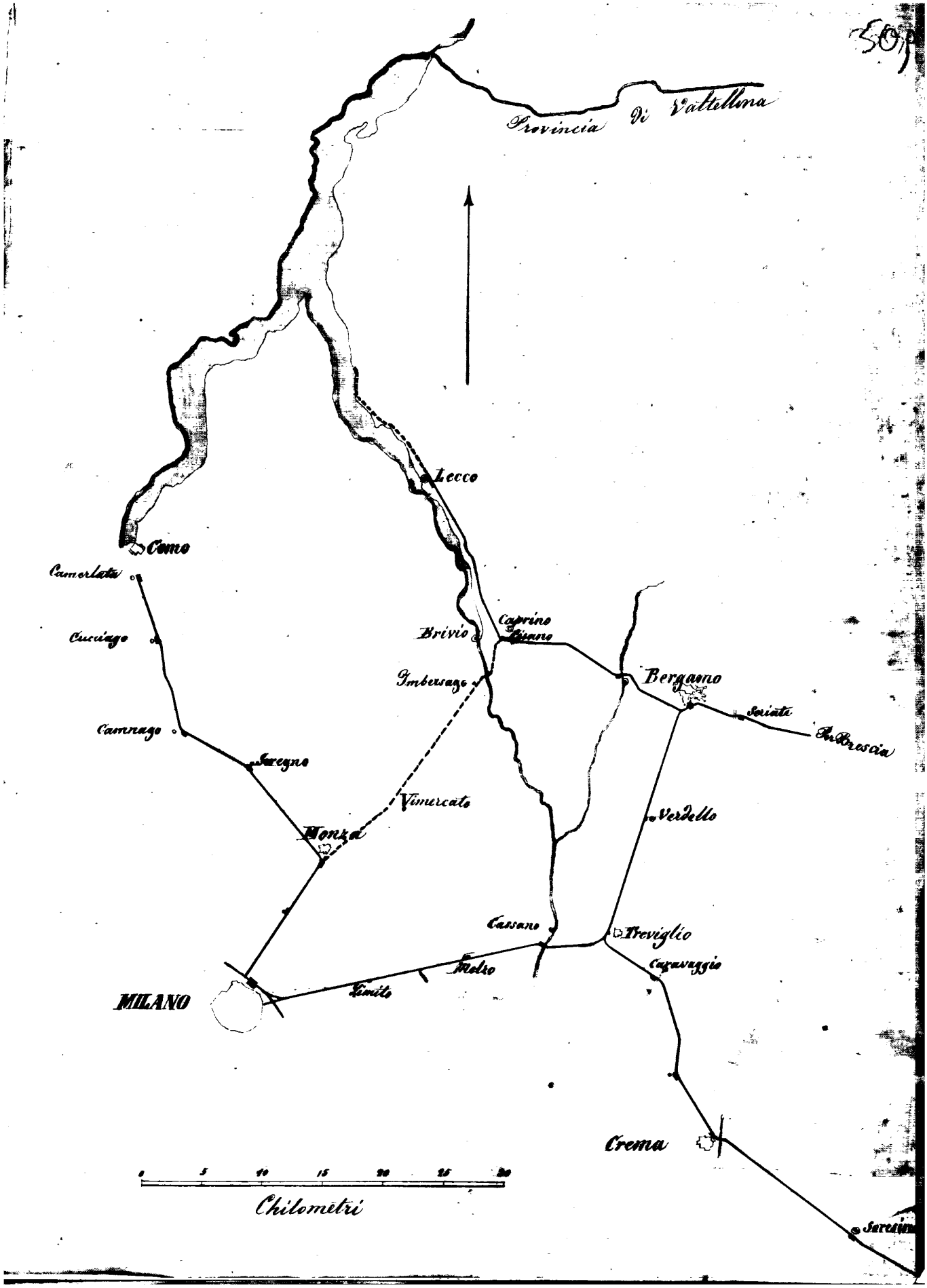
Ad ogni modo sono certo che essa riescirà gradita al giusto orgoglio di un Ministro del Regno d'Italia.

Torino 31 Luglio 1862

Di V S Illma

P. S. Sebbene tutto il Capitale della futura Società sia sottoscritto mi obbligo a cedere a favore dei Napoletani o dei Siciliani N° 20,000 (venti mila) azioni purchè siano soscritte entro dieci giorni.

Umo & Dev° Servo
Pietro Bertolon


Provincia di Valtellina
Lecco
Como
Camerlata
Cucciago
Brivio
Caprino
Bergamo
Imbersago
Seriate
Brescia
Camnago
Saregno
Vimercato
Verdello
Monza
Cassano
Treviglio
Melzo
Caravaggio
MILANO
Lambro
Crema
0 5 10 15 20 25 30
Chilometri

Torino 5 Luglio 1862

Sig.r Presidente

Avendo alcune comunicazioni da fare alla Commissione della S. V. presieduta ed avendo altresì delle spiegazioni da dare, domando di essere sentito dalla Commissione stessa. Ciò è negli usi del nostro parlamento; la Commissione pel riconoscimento dei gradi militari chiamò il Magaldi, e il solera avanti di lei: la Commissione per le ferrovie sicilo-calabre trattò direttamente le modificazioni da apportarsi al contratto. Nell'interesse adunque del paese e della giustizia domando di essere ascoltato

Emanuele Mariani

Torino 15 Luglio 1862 5121

Sig.r Presidente

Il sottoscritto deputato domanda formalmente alla Commissione delle Ferrovie napolitane di essere inteso dopo che saranno definitivamente stabilite le condizioni della concessione da farsi, affinchè se queste potranno convenire al Sig.r D. Salamanca fossero da lui formalmente accettate, ritenendosi però sempre come irrevocabilmente obbligatorie quelle contenute nelle sue legali offerte debitamente presentate al Sig.r Ministro dei Lav. Pubblici e partecipate alla Commissione

Il Sig.r Salamanca è pronto a firmare altresì un contratto col Governo

accordandogli alle seguenti condizioni le strade ferrate progettate nella Convenzione Rothschild - Talabot aggiungendo la linea da Capua a Termoli per Benevento con diramazione da Benevento a Foggia, da Torello a Piedimonte, e da Foggia a Manfredonia sempre colla condizione dell'asta pubblica per un mese

Garanzia 29,000 lire per chilometro di rendita lorda sulla rete napoletana e 25,000 sulla lombarda

Sovvenzione Godimento per 99 anni della ferrovia da Voghera a Piacenza

Termine Gli stessi del contratto Rothschild salvo ad allungare quello del tronco di Conza per arrivare più presto a Napoli per Benevento

Condizioni generali come quelle del contratto

Rothschild

L'asta si aprirà sulla cifra della garanzia chilometrica del prodotto lordo e si manterrà per un mese dando come s'è già dichiarato nell'ultima offerta, cinque milioni per proseguirsi i lavori in questo frattempo

In appoggio della asta pubblica il sottoscritto presenterà tutti i documenti officiali dell'esperimento fattone in Spagna ed in Portogallo

Il sottoscritto stesso nel rivolgersi alla Commissione per questo scopo crede di adempiere al dovere di deputato per procurare all'Italia un contratto immensamente più vantaggioso di quello Rothschild-Hallabot e di adempiere pure al dovere di amicizia verso un uomo tanto stimabile quanto è il sig.r di Salamanca

Francesco Mastrani

Copie. N°: 1.

516

Turin, le 14 Avril 1862.

Documenti mandati alla Comm. del Ferr. Metropolitane

Turin, le 3 Juillet 1862. 514

12)

Monsieur Le Président,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, en vous priant d'en donner communication à la Commission que vous présidez.

1°: Copie d'une lettre que j'ai adressée le 14 Avril dernier au Gouvernement et qui contient une première proposition de Mr. de Salamanca au sujet du Reseau Napolitain.

2°: Copie d'une seconde lettre contenant une nouvelle proposition au Gouvernement sur le même objet, en date du 27 Juin.

3°: Enfin copie de la lettre que j'ai envoyée hier à Mr. le Ministre des Travaux publics, concernant la ligne de la Ligurie.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

G. Delahante

Monsieur Le Président de la Commission des Chemins de fer Napolitains.

Cette ligne fera partie de la concession et les concessionnaires en rembourseront le prix (15,000,000) en 15 années, à compter du jour où le produit de tout le reseau dépassera le chiffre de la garantie gouvernementale. Ce remboursement ne pourra commencer que dix ans après l'ouverture de tout le reseau. – La garantie d'intérêt portera sur la ligne d'Ancona au Tronto, à partir du jour où aura commencé le remboursement.

4° Cautionnement de 3,000.000 f.

5° Comme garantie de l'exécution du reseau dans le délai convenu, nous consentons à subir une réduction de garantie de 2,000 f par kilomètre en cas de retard, et nous demandons une augmentation de 2,000 f en cas d'anticipation.

6° Le capital serait réalisé 1/4 en actions et 3/4 en obligations, et par sections. En cas d'entente par fusion, ou autrement avec la Compagnie Romaine, il pourrait être composé de 1/4 en actions ordinaires ou privilégiées et 3/4 en obligations de cette Compagnie.

Afin de préciser nos propositions et d'en rendre l'examen facile, nous remettons à Votre Excellence un projet de Convention et de cahier des charges que nous avons préparé, sauf examen et discussion des détails, en prenant pour base

la Convention et le cahier des charges annexés à la Loi du 21 Juillet 1861.

Veuillez agréer, Monsieur Le Ministre, l'assurance de ma respectueuse Considération.

(Signés.) Chatelus - G. Delahante.

Copie / N°: 2.

Turin, le 27. juin 1862.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence la lettre que je lui ai écrite de Paris, en date du 23 juin 1862.

Arrivé ce matin à Turin, on me communique les propositions faites par la maison de Rothschild et par Mr. Talabot, et le projet de loi qui les résume.

J'apprends en même temps que la Chambre a nommée une commission chargée de l'examen de ces propositions.

J'ai l'honneur de déposer entre les mains de Votre Excellence, en la priant de la communiquer à la Chambre, la contre proposition que fait Monsieur de Salamanca pour la concession des lignes de fer qui sont dénommées au projet de loi précité, du 1er juin 1862, qui rend concessionnaires Mr. de Rothschild et Consorts.

J'accepte toutes les conditions détaillées dans ce projet de loi et suis même prêt

S. E. Monsieur le Ministre
des Travaux Publics.

à rendre plus explicites les dispositions qui ont trait aux engagements à prendre, tant pour le commencement des travaux que pour les délais de livraison des lignes.

Je renonce en outre :

1° à la Subvention de 10,000,000 l. en biens domaniaux

2° à la Subvention de 10,000,000 l. en travaux exécutés.

Je mets en conséquence une différence de 20,000,000 l. à l'avantage de l'Etat entre la proposition que je fais aujourd'hui, laquelle n'est au reste que la reproduction de la lettre que j'ai eu l'honneur d'adresser à Votre Excellence, en date du 14 avril dernier, dont je joins ici la copie ; et celle faite par la maison de Rothschild.

En prenant les engagements les plus formels pour la Constitution d'une Société anonyme, je m'engage dès et déjà, à souscrire le capital actions, et à en mettre, après que la Loi sera adoptée, un tiers à la disposition des Souscripteurs Italiens. La moitié de ce tiers sera de préférence réservée aux Souscripteurs de Naples et des Provinces desservies par le réseau concédé.

Je m'engage enfin à déposer en compte courant au Trésor, au fur et à mesure

des versements, tous les fonds de la Société qui devra être formée.

Dans le cas où le Gouvernement et le Parlement préféreraient adopter le système de l'adjudication, tel qu'il est pratiqué en Espagne et en Portugal, je prends l'engagement de laisser pendant un mois la présente proposition soumise à une adjudication nouvelle, qui laisserait au Gouvernement le bénéfice éventuel d'une plus forte déduction.

Dans ce cas, et pour ne pas retarder d'un seul jour les travaux, je mets à la disposition du Gouvernement une somme de 5.000.000 destinée à payer les Entrepreneurs et à augmenter le nombre des ouvriers.

Dans le cas où après l'adjudication, l'affaire ne resterait pas à Mr. de Salamanca, le Gouvernement rembourserait à ce dernier, les 5.000.000 en rente Italienne 5 %, calculés sur la Moyenne du cours de cette rente pendant les trois derniers mois.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma respectueuse considération.

(Signé.) J. Delahante.

Copie

N°. 3.

520

Turin, le 2 Juillet 1862.

Monsieur Le Ministre,

Après m'être mis d'accord avec Mr. Le Ministre des Finances sur les conditions de crédit dans lesquelles il m'a paru que pouvait s'organiser l'affaire de la Ligurie, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, un projet de Convention à intervenir entre Votre Excellence et Mr. de Salamanca.

Les conditions dont je parle plus haut sont:

1°. Une Subvention de 37,000,000 f dont 17 millions en biens domaniaux.

2°. Une garantie de revenu net de 22,500 f par Kilomètre et par an.

En échangeant les propositions contenues dans ma lettre du 27 Juin contre celles que j'ai l'honneur de vous faire

S. E. Monsieur le Ministre
des Travaux publics.

aujourd'hui, j'ai surtout en vue de me conformer à l'intention que m'a temoignée Votre Excellence de partager entre deux grandes Compagnies les lignes du Nord au Sud de l'Italie.

De cette façon, la Compagnie Lombarde s'étendra le long de l'Adriatique, et la Compagnie Romaine déservira tout le littoral de la Méditerranée depuis Nice jusqu'à Massa et depuis Civita Vecchia jusqu'à Naples.

J'ajoute que je maintiens la proposition que j'ai faite le 27 Juin et que je suis prêt à la mettre immédiatement à l'exécution pour éviter tout retard dans les travaux, dans le cas ou le Parlement viendrait à rejeter le projet de MM. de Rothschild et Talabot.

En présence de la situation qui va être faite aux deux Compagnies Lombardes et Romaines; et pour répondre aux voeux éxprimés par les populations intéressées, je viens en outre vous proposer de donner à Mr. De Salamanca la

Concession de la ligne de Capoue à Termoli passant par Benevent sans embranchements sur Piedemonte et Foggia.

La possession de ce passage des Apennins assurera à la Compagnie Romaine la communication avec la Section d'Ancône à Bologne sans sortir du territoire Italien.

Mr. D. Salamanca se chargerait de cette Concession moyennant une garantie de 29,000 f. — recette brute, par kilomètre et par an.

Enfin je prends la liberté de vous faire observer Mr. le Ministre que la Commission chargée de l'examen du projet de Loi Rothschild, est réunie, et que les moments sont comptés pour que le Parlement puisse statuer à la fois sur ces deux concessions qui se complètent si admirablement l'une l'autre.

Veuillez agréer, Monsieur Le Ministre, l'assurance de ma respectueuse considération.

(Signé) G. Delahante.

Monsieur Le Président
de la Commission des Chemins de fer
de l'Italie Méridionale et de
la Lombardie.

Curein.

522 a

Turin, le 8 Juillet 1862.

Monsieur Le Président,

J'ai l'honneur de vous donner communication d'une note que je viens d'adresser à Mr. le Ministre des Travaux publics, avec prière de vous la transmettre officiellement.

Cette note dans l'envoi que je viens de faire au Ministre est accompagnée.

1° D'une lettre de Mr. Bombrini Directeur de la Banque Nationale, qui déclare qu'il tient à ma disposition la somme de 10 Millions de francs.

2° D'une déclaration par laquelle je m'engage à verser au Trésor et à la première requisition du Gouvernement, les sommes nécessaires pour faire face aux conditions stipulées à l'art. 13 du Contrat Rothschild pour le dépôt du Cautionnement.

3° Enfin des pouvoirs qui m'ont été remis par Monsieur de Salamanca pour agir en son nom.

Il vous sera facile Monsieur le Président de prendre connaissance

Monsieur le Président de la Commission des Chemins de fer de l'Italie Méridionale et de la Lombardie.

De ces pièces qui vous seront communiquées

Veuillez agréer, Monsieur

Le Président l'assurance de ma très haute

Considération.

G. Delahante

Piece N°: 1.

Copie

Au nom et comme fondé de pouvoirs de Monsieur De Salamanca, je m'engage à accepter toutes les conditions contenues dans le projet de Loi présenté par Monsieur le Ministre des Travaux publics, au Parlement dans la séance du 16 Juin 1862, lequel a trait à une Convention relative à une Concession de Chemins de fer dans l'Italie Méridionale et dans la Lombardie.

Je m'engage en outre, à prendre la concession d'une Ligne non enoncée dans la susdite Loi. Cette ligne à une seule voie va de Capoue à Termoli, par Telese et Benevent, avec embranchements de Torello à Piedemonte — de Benevent à Foggia et de Foggia à Manfredonia.

Cette Concession sera faite aux conditions contenues dans le Projet de Loi présenté par 50 Membres de la Chambre, sauf ce qui sera dit après à l'Art 4.

En dehors des stipulations de la susdite Convention, je prends l'engagement au nom et comme fondé de pouvoirs de Mr. De Salamanca:

1° De renoncer à la Subvention de: 10,000,000.— de francs en biens Domaniaux, et à la Subvention de 10,000,000... de fr

en travaux faits, stipulés aux articles 21 et 22 de la Convention.

En tout 20 millions.

2° De remplir au lieu et place de MM. de Rothschild et Talabot, les engagements personnels contenus dans l'Art. 10 et que ces Messieurs ont pris pour le cas où la fusion avec la Compagnie Lombarde n'aurait pas lieu; de disposer de toutes les sommes disponibles de la Société pour les déposer entre les mains du Trésor, en Compte Courant ou pour les convertir en bons du Trésor, ou en Rentes.

4° Pour la totalité des lignes formant l'ancien Réseau, ainsi que pour la nouvelle ligne de Capoue à Termoli avec ses embranchements, je me contenterai d'une garantie annuelle de 27,500 f. — de recette brute par kilomètre.

(Signé) G. Delahante.

Nella città di Madrid a dì dodici di Giugno di mille otto cento settanta due avanti a me notajo di S. M. e notajo del regno dell'Illustre Collegio di questa Corte e testimoni di cui si farà menzione, comparve S. E. il Sig. D. Giuseppe di Salamanca di questa città ed che abita nel passeggio di Recoletti, maggiore di età e proprietario che dichiaro conoscere, e disse: che col presente regito e nella via e forma che sia stattamente in diritto, conferisce da e conferisce tutti i suoi poteri completi, ampii sufficienti e sufficienti che si richiedano e siano necessarii in favore dei Signori Vicente Paolo Daru e Gustave Delahante abitanti e domiciliati a Parigi, onde entrambi separatamente rappresentino il S. E. presso il governo italiano, negoziando e pattuendo in nome suo quante possano occorrere relativamente a concessioni e costruzioni di ferrovie in Italia sia facendo proposizioni o bene accettando quelle che detto governo formuli e tutto ciò che sia necessario, e tutto quanto l'eccellentissimo Sig. mandatario farebbe da se se si trovasse presente, imperocchè loro conferisce il potere il più ampio che abbisognano con libera azione, franca e generale amministrazione e attuazione in forma: obbligo alla fermezza e stabilità

di tutto ciò che in virtù di questa procura si farà i suoi beni presenti e futuri con sottomissione ai suoi giudici, ed ogni tribunale di S. M. competente per farlo rispettare, osservare ed obbedire come se fosse in forza di una sentenza ecuteria in chi ne risulta pacetto. In testimonio di che così lo disse, e lo concedette, lasciando detto per il notajo questa procura integralmente al Sy. mandatario e testimoni, prevenendoli del diritto che hanno di farlo da se, firma coi testimoni che lo sono il Sy. Dr. Agostino Caro, il Sy. Dr. Carlo Rodriguez, ed il Sy. Dr. José Pardo abitanti domiciliati e residenti in questa città di tutto questo faccio e di conoscere i testimoni, do fede, segnato e firmando questo registro — Giuseppe di Salamanca — Agostino Caro, — Carlo Rodriguez Bazategui — Giuseppe Pardo — In assenza del mio Collega — D. Michele del Castillo y Abbe — e per provvedergerlo ne' suoi registri vi è mio segno — Zacharias Alonso y Caballero

Io sottoscritto Notajo del Regno e del Collegio di questa Corte fui presente, ed in fede di ciò, lo segno e le firmo giorno del registro, rimanendo il registro in carta del bollo nono al numero duecento e venti cinque con annotazioni di questa prima copia — Supra cancellato ai testimoni Vale —

Zacharias Alonso e Caballero —

Legalizzazione =

I notaji di S M di questa città e Corte che sottoscrivono e firmiamo, diamo fede che D. Gaviria Alonso e Caballero da chi sembra essere data e firmata la precedente copia di procura è veramente notajo di S M, notajo del Regno e del collegio di questa Corte come s'intitola, e che chiamandosi quanto egli autorizza è sempre stato ammesso; e le si è data intiera fede e credito in giudizio e fuori di giudizio, ed affinchè ciò conste, diamo la presente ~~legale~~ bollata in Madrid alla data ut supra

Maurizio Foreada = Sebastiano Carbonell

(L.S.) N 31 = Lire cinque

Vista alla legazione di S M il Re d'Italia per la legalizzazione delle firme qui contro poste dei sig.ri Maurizio Foreada e Sebastiano Carbonell Rej Notaj di questa capitale = Madrid 11 Giugno 1862

(1) L'Incaricato
per Alcavallero
Per traduzione conforme
Amanda Martuni

Copie de la lettre adressée à Mr. Delahante par Mr. Bombrini, Directeur de la Banque nationale de Turin à la date du 8 Juillet 1862.

Banque Nationale

Direction Générale

Turin le 8 Juillet 1862.

Monsieur Gustave Delahante.
Turin

Par suite de la remise que vous m'avez faite des traites de Mr. le Vicomte Daru de
Frs: 5,000,000 — sur Mes. Fould & Cie
" 5,000,000 — sur la Société du Crédit Industriel et Commercial, j'ai l'honneur de vous informer que je tiens à ma disposition la susdite somme de:
Frs: 10,000,000 — sur laquelle il y aura à prélever les frais de Banque.

Recevez Monsieur, mes salutations distingué
(Signé) Bombrini

Je déclare être prêt, à la première réquisition du Gouvernement Italien, à verser au trésor public les sommes nécessaires pour faire face aux engagements indiqués à l'art: 13 de la Convention passée avec Mr. Mr. de Rothschild et Talabot, pour la Concession du

Réseau Napolitain. Le présent engagement cessera si la Loi présentée au Parlement est adoptée.

Turin le 8 Juillet 1862.

(Signé) G. Delahante.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

I Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento il seguente progetto di Legge relativo alla concessione di Strade Ferrate nelle Provincie Meridionali e nella Lombardia, ed a sostenerne la discussione.

Dato a Torino i 16. Giugno 1862.

Vittorio Emanuele

Depretis