

Numero della Proposta

265

CAMERA DEI DEPUTATI

Sepiunc 1861.

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

Concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali
e nella Lombardia OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1º Niciso

- » 2º Daugli
- » 3º Verzzi
- » 4º De Luca
- » 5º Leardi
- » 6º Insauri
- » 7º Cenelli
- » 8º Guerrieri
- » 9º Grattoui

Relatore Verzzi

Adottata nella tornata del 9 Agosto 1862

SESSIONE 1861

Nº 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 obiettivo, 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 oggi mai 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 prenadesse sopra di sè l'adempimento degli oneri imposti dalla

²
convenzione, si aveva dovuto nella medesima consentire, che « se nel termine di un anno, le circostanze politiche e 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 1^o agosto prossimo passato, dichiaravano che non altrimenti essi avrebbero potuto tenere la concessione che a patto di maggiori corrispettivi o favori, i quali il Governo non ha creduto della convenienza e della dignità sua di poter acconsentire.

Il Governo intanto, 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 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 omessi dal Governo per riuscire 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 capitolo è sottoposta in oggi all'esame ed all'apprendimento 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 adeguato 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 veloci 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 indulgìo 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 tal fine, oltre alle condizioni di guarentigia inserite 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 sarebba mai elevato sulla piena ed integra esecuzione del contratto. Il quale già più volte fatto e discolto 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 concluso 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 acconciamezzo 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 uniformati 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 ranodandosi 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'ali-

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 23 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, né a lungo a carico dello Stato; giacchè delle guarentigie accordate alcune si risolveranno fino dall'origine della loro applicazione in un obbligo puramente nominale, né 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 obiettivo 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 rifiuse 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 capitolo, 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 detenuti, 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 concesse, la società debba impiegare esclusivamente degli italiani, salve poche eccezioni rispetto ai direttori ed ingegneri capi, i quali dovranno 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 Ministro

Art^o unico

E approvata la convenzione coll'anglo capitale, in data 15 giugno 1882, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i signori Barone Giacomo Bentivoglio e Gualtiero Galabot, relativa alla concezione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Sicilia.

Progetto della commissione

Art^o 1.

Il governo è autorizzato a ricevere e fare l'approvazione dei capitoli unici atta presente e relativo qualunque linea o ferrovia, la costruzione e l'esercizio delle quali siano di strade ferrate:

- 1^o Una linea lungo il litorale ionio da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Bitonto e Salice delle Bramagioni da Bari ad Taranto e da Foggia a Manfredonia;
- 2^o Una linea da Foggia a Napoli per Afrati, Eboli e Salerno;
- 3^o Una linea da Soprano a Pescara per Scilla, Cilento, Salina e Copoli;
- 4^o Una linea da Trapani a Cagliari per Cirenaica e Favignana.

Art^o 2.

C'è pure autorizzato il governo a ricevere l'approvazione e l'esecuzione di una convenzione che da Termoli attraverso la regione appenninica fanno mette a Napoli, fatto l'approvazione dei relativi capitoli unici atta prospettare e leggi obblighi specificati nel quaciuo sono di cui nel precedente articolo non sono state costituziate ed all'esecuzione delle quali non si debbia pregiudicare se facendo i contratti delle ditte imprenditorie sotto punto primo articolo, dove faranno peregrine esse medesime, verrà quella di cui si applica in questo articolo.

Art^o 3^o

Fino alle la concezione delle rotture e dell'esercizio delle ferrovie contemplate dal articolo primo non avrà avuto luogo, il

Governo e' autorizzato a far provvedere agli effetti della costituzione e compimento delle forme indicate ~~dalle~~ nel detto articolo fatto i gg. 1.2 e 3 e ad intraprendere l'effettivo alle seguenti di esse di mano in mano che siano compiute.

Art^o 4.

Alle spese occorrenti alla riscuotazione del cinghiale dal precedente articolo ed al riupero delle somme già erogate dallo Stato per effetto del l'articolo 2º della legge 31 luglio 1901 e in causa della convenzione stipulata coi signori G. S. Vanderschot e Comp^a approvata colla legge 25 luglio 1901 per la costituzione della ferrovia da Ruvo ad Acquedotto del Tronto, farà provvedimento mediante l'impugnare i conti aggiornati.

Art^o 5

Quando il Governo avrà avuto a conoscenza dell'autorizzazione coll'art^o precedente dovrà effettuare quanto ai concesionari l'obbligo di versare un mese avanti alle rispettive scadenze nelle casse dello Stato le somme occorrenti al pagamento degli interessi ed al riacquisto del capitale delle obbligazioni che faranno già parte insieme del Governo, nelle quali faranno imputate nel numero di quelle le cui concesioni, le cui autorizzazioni non emergeranno in seguito dell'appalto.

Art^o 6.

Fino anche le costituzioni brama andar per conto dello Stato, il Governo e' autorizzato a concedere per trattativa privata a quei concesionari che offranno maggiore garanzia per potenza di mezzo pecuniarj, per capacità,

per esperienza acquisita con i fatti e le circostanze
o, se l'appalto' della costruzione, è fatto con altri
fornitori diversi da quelli e' stato messo a bando,
vieni' di concordato il campanile che ne
faranno compatti gli punti ed i capitoli dell'appalto,

pubblicando per le stampe i quadri dettati
quadrini d'averi un mese dunque avanti
al giorno che farà fissato per l'aggiudicazione
di questo appalto.

Art. 4^o.

Nell'appalto' di costruzione non faranno com-
prese le provviste e dei materiali di ornamento
della strada né del materiale mobile per
l'impalcio e per le quali si accorda metà
tipolare contratti separati in conformità
del disposto dal precedente articolo.

Art. 5^o.

In relazione all'articolo 4.^o è adottato che
la estirpione di obbligazioni consulti le altre
che furorundite generali dello Stato, con ipo-
teca hypotheca sulle strade continguates da
questa legge, compresa quella da clausura
di Benedetto del Trento.

Art. 6^o.

Le obbligazioni faranno al partatore, del
valore nominale di lire 500 colla incisione
delle strade ferrate cui si riferiscono, trattanti
l'interesse del 3 p^o all'anno, pagato in
rate mensili, pratica il 1^o Marzo e il 1^o
Settembre; si tratterà anno col finito di un
giro sul capitale alla pari dei effettuati nei
modi di cui in questo.

art^o 10.

Le dette obbligazioni faranno riferire a' parate nel gran libro del debito pubblico e faranno loro applicabili tutte le norme che dalla legge del 10 luglio 1937 sono stabilite per i titoli di portafiori.

Potranno tali obbligazioni essere esercitate sotto la Direzione del debito pubblico sotto forma di certificato di deposito al nominativo corrente. Questi certificati daranno dei privilegi alle titolari nominativi e autorizzano, eguali alle tasse formata, a tasse:

art^o 11

Tanto il pagamento degli interessi quanto il versamento del capitale delle obbligazioni godranno di generale garanzia salvo non che debbia esservi fatto un'ispezione.

A questo punto queste rendite, salvo che non siano manutengono, rimanendo in esercizio anno su anno fino all'erezione nel pagamento degli interessi una rendita del capitale.

Quando queste rendite non esauriranno il versamento delle obbligazioni, farà supplito alla ispezione delle rendite generali dello stesso.

art^o 12.

Il rimborso del capitale delle obbligazioni sarà effettuato alla pari, mediante rinnova operazione asfalto la quale considererà nell'anno 1938.

L'ispezione si farà il giorno due gennaio di ogni anno e il pagamento del capitale in due mesi dopo.

art^o 13.

Per favorire della estinzione del capitale emesso dalle obbligazioni emesse farà fatto in ogni anno, il quale, corrisponde al seguente taglio

17

annuali intrecci delle obbligazioni effatto sia
bastante ad ammortamento del capitale stesso
nel corso di novant'anni divenuti dall'anno 1858.

Articolo 16.

L'emissione delle obbligazioni sarà autorizzata per
Decreto Reale, ed eseguita con misura del doppio
della costruzione di sette lire e ferata
acquisti del materiale militare, gli interventi
decorrenti dal funzionario nel quale sarà
luogo l'impostazione.

Art^o 16^o

Non dovrà reale furono stabilito? termini
per l'iscrizione della proposta legge? non sarà
mai in obbligazioni, come anche il doppio
di queste e le rispettive scelte e cautele,
per la stessa?

Art^o 16^o

Le spese per la costruzione delle strade
ferate, di cui all'art^o. 7, per gli stili, e per
l'acquisto del materiale militare, il prezzo
delle obbligazioni delle obbligazioni e termini
annuali dell'operario di quelle furono prima
nunno argomento di un rendiconto presentato
dagli prefattisi annualmente all'apposita
il parlamento.

Art^o 17^o

Unicamente si farà di premio, farà agire
anno presentato al parlamento il preventivo
delle somme da erogare nell'anno pagabile
nella costruzione delle strade ferate di cui
permette, vecchiaia fra farà autorizzata per
le spese di lavoro e i pagamenti delle opere
in canti effettuato? di materiali militari.
L'impostazione di obbligazioni farà di tenere
la somma si pianta urbani.

S. M. S. R.

30

PROGETTO DI LEGGE

7
(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 18 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 Concessione
Capitolo di Concessione*

(265)

8

CONVENZIONE

fra i signori ministri per i 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.

*L'art. 1.
La concessione contempla 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, Solinano e Popoli;
- 4° Finalmente una linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

Sarà però di facoltà dei concessionari di costituire al tronco di cui al n° 2, una linea da Termoli a Napoli attraverso i regni appenninici fannitica, purché facciano lo stesso appena nel termine di due mesi, questa linea entrerà a far parte della concessione per gli obblighi e i diritti appartenenti.

*Qualsiasi dichiarazione si' avrà che la pre detta forza
fussare, farà l'obbligo dei concessionari di costituire
e portare in esecuzione entro l'anno 1866 una strada
linea da questi trasportare a Foggia; fatta al governo
il diritto si concedere ad altri la costruzione e l'impresa
del tronco abbandonato e come reso a favore
dei concessionari il diritto di posticipare di cui in
seguito.*

Art. 2.

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, Solinano 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 1865;

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 1868.

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 costruite entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione.

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

*Se i concessionari non faranno la premessa dichiara-
zione nel termine dei due mesi o dichiareranno anche
posteriori di rifiutare la costituzione di cui ai precedenti
articoli, rimane inteso al governo il diritto di concedere
al altro l'esclusione e l'esclusivo possesso della ferrovia
da Termoli a Napoli.*

nel caso previsto dall'art^o 4, dovranno i consiglieri stranieri interpretare e immediatamente trasmettere l'annuncio di cattivazione dell'area portuale da Napoli a Napoli dal suo capo per modo che l'effetto possa essere aperto con una certa rapidità e convenientemente ai fini di facilità per la traversia per lunga.

qualora i termini per compimento della sovraffrazione delle linee stabilite nell'art^o 10 siano superati come segue:

1) se non come l'art^o 9 del progetto definitivo

2) da tre anni l'art^o 3 del progetto

Il denaro del contrapprezzo art^o 6 è coll'ag. giunta del progetto linea =

Nel caso che alla traversia per lunga sia possibile quella da Napoli a Napoli avrà un equalità obbligo effettuato per franchi interpretati alle spese di viaggio e di esercizio.

I consiglieri dovranno costituire nel termine di mezzo mese dall'istituta concessione e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima mediante la fusione della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

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.

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

è consentito e autorizzato a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi imposti dalla concessione, parte in azioni e partono obbligazioni, la parte reddibili obbligazioni non potrà mai essere maggiore dei due terzi del capitale sociale.

11

Progetto della fusione.

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

Soppresso

Art. 12.

Finché la società non sarà stata legalmente costituita i concessionari faranno personalmente obblighi all'adempimento degli obblighi portati fatti alla ~~concessione~~ e salvo per quanto alla linea da Brescia a Pavia si prevedesse a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale portata dal capitolo annesso alla legge 8 luglio 1860.

Art 13, art 13

Identico al contraddiritto art. 13

art 14.

Identico al contraddiritto art 14

art 15

Identico al contraddiritto art 13

Progetto del Monteferro

10

(265) 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. 9.

La società formata come sopra dovrà nel termine di un anno procedere ad una assoluta separazione delle strade ferate 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 capitolo 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 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 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 garanzia 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 restituirsì.

In caso di inadempimento al disposto dal presente articolo, i concessionari, oltre al decadere dalla concessione, incorranno 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 1839, 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 Voghiera per Cremona e Pavia è fissata in novantanove anni a far tempo dal 1º gennaio 1868.

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

ART. 16.

Lo Stato garantisce 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 assumere 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

(265)

ref. 76

Dichiaro sul contrappunto art 16.

art 17
Dichiaro sul contrappunto art 15.

art 15
Lo Stato garantisce per tutta la durata della concessione un annuo reddito frutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee:
a) Di lire ventinovemila per quella di cui al n° 1 dell'articolo 1.
b) Di lire venticinque mila per tutte le altre, e di altri specificati tramassati.

art 17.
Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a lire 250,000 al chilometro, l'uno, non sarà tuttamente 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 guarentigia di cui all'art. 16.
Qualora la società domandi speciale corrispettivo il governo si riferisce la facoltà di

16

Progetto della Convenzione
di far procedere che (71 nello come
contrario)

(265)

Art^o 18

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

Lo Stato resta esclusivamente incaricato del
servizio in quella stazione e le relative spese
saranno arredate "proportionatamente" all'uso.
Le ferrovie concorrenti faranno farvi a tutte
futuro quegli ampiamenti e guelli aggiuntivi
di piazzali e fabbricati che si conseguano della
nuova stazione di questa stazione, vi potranno
affluire.

Art^o 19 =

Oppressa aperta dall'esercizio la stazione da
Cavriate a Voghera e per tutta la durata, etc.
(71 nello come all'art. 20 rispetto art^o 20 poi
si aggiunge il seguente articolo)

Lo Stato si riserva di rimuovere ogni eventual
ostacolo potesse opporsi per effetto della conces
sione portata dalla concorrente appena nota
colla legge 16 ottobre 1859, fornendone
le conseguenze.

Art^o 20

Lo Stato accorda a titolo di sussidio alla società
la somma di dodici milioni medianti deposito
di equal forma etc. (71 nello come nel
contrapposto art^o 21)

Art^o 21

I concessionari fino all'apertura della
ferrovia anastatica dovranno pagare l'ammontare
in denaro.

Scoglietta del 11 maggio

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 arrecarsi 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 Vo
ghera, 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 capitolo 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 cost. azione delle
strade ferrate, contemplate nella presente concessione, sa
ranno state direttamente o indirettamente incontrate dal me
desimo 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 né 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.

(265)

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 AMILHOU 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 diciannove giugno mille ottocento sessantadue.

P. AMILHOU

Per copia conforme :

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

Progetto della sommiffone
Guaderno d'Anesi.

(265)

Capitolo Primo
Tracciato e costituzione.

Art. 1.

Per ognuna delle linee e delle sezioni di linee contemplate nei contratti di concessione, i successori e la società far costitutivi dovranno sottoporre alla preventiva approvazione del Governo un progetto comprendente l'impianto ed il profilo della strada, colla indicazione dell'attirazione della posizione e delle istituzioni del percorso degli stazioni lungo le medesime.
Per tutti indistintamente eti faccio contro)

Art. 2.
Identico sul controfatto.

Art. 3.
Identico.

16

Progetto del M. M. G. F.

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 edifici, e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni come per gli edifici 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 costruite.

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 costruite

Progetto di Manifattura

18
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 sterato 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 costruite, 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 prementivato.

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, finché, 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 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 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 eruzione 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.

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 che giovasse insieme a difendere un territorio più o meno vasto

19

Progetto della formazione

(265)

art 4.
Manifattura.

a. 145.
Manifattura.

art 6
Manifattura.

20

16

(265)

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 1º della legge 20 novembre 1859.

ART. 7.

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-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 dal Ponte di Barche a Mezzanacorte, 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 risultati altrimenti determinato dal presente capitolo, 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 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.

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.

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

Art 9.

Debitto.

Art 9.

Debitto.

Art 9.

Debitto.

Art 10

Debitto.

17
(265)

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.

CAPITOLO II.

Applicazione della guarentigia.

ART. 12.

Le guarentigie stipulate all'articolo 16 della convenzione in data d'oggi saranno applicate dàl 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 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 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 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

art^o 11.
Danteo.

art^o 12:
(o guarentigia (fanno contro)).

nel caso in cui il governo permette convenientemente di ordinare l'attivazione del servizio per i viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si possa per altro motivo effettuare anche il trasporto delle mercanzie la somma guarentigia per quella sezione sarà temporaneamente ridotta a due terzi del totale. Qualora in conseguenza di un'avvenimento qualunque o per caso di forza maggiore, l'uso del quale non sia un tratto qualsiasi della strada ferrata oppure a travarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società, eppure a protrarsi più di quanto è possibile aspettata, mentre nel periodo per pagare il riparo, la somma guarentigia per quel tratto sarà nuovamente a due terzi, eccid senza prezzo, il diritto dei viaggiatori competenti allo Stato suo a Alimenti si legge; e in quello specialmente si provvedere non interrotto, servizio del tempo pubblico neppi d'utile società.

art^o 13
Danteo al contrapposto art^o 14.

Progetto della Convenzione

art^o 18.

Accapito alla legge di concessione

(265)

art^o 14

Centro del contrapposto art^o 15.

...

...

...

art^o 15

Centro del centro art^o 16

art^o 16

Centro del centro art^o 17

art^o 17

Centro del centro art^o 18.

Progetto del Mito, 17/12/13

18

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

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

ART. 18.

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 anni 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.

Progetto del 21 Marzo 1880

Progetto della formazione

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 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 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

19
(265)

art. 19

richiesto col racc. art. 19.

art. 19

richiesto col racc. art. 20.

Capitolo IV

Tariffe e condizioni del trasporto e servizio pubblico

Fonte Art. 20.

Per i trasporti dei viaggiatori quanto alloravvi jolle linee contemplate nella concessione sono autorizzate le tariffe attualmente in vigore sulle strade ferrate dello Stato. La presta' id d' governo etc. (non è scritto).

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tariffe che le sono dovute per trasporti, ogni tentativo di viaggiare senza pagare tutta o parte delle tariffe nelle varie reti. Della ferriera ogni sotterfugio tendente a quella di una ferrovia, ogni appaltico, finché in un'altra spedizione di articoli appartenenti

Progetto delle famili offerte

a scopi diversi o brevetti ai personale ~~travaglio~~
dara' diritto alla facoltà di ~~ripararsi~~ pagamenti del triplo della ^{gamma} sulla quale si è tentato di infondere la pratica (265)

Queste disposizioni faranno parte della tariffa a stampa della società.

art. 27

Dentro col contraddirittivo art. 23.

art. 28.

Dentro col contraddirittivo art. 24

art. 29

Dentro col par. art. 25

art. 25

Dentro col contr. art. 26

art. 26

Dentro col contr. art. 27

art. 27

Dentro col contr. art. 28.

Progetto del Manifatto

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 suppletiva.

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 speciali-

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 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.

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 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 denunciare 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. 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^o 29
identico col cap^o art^o 29*

*art^o 29
identico col cap^o art^o 30.*

*Capitolo V.
Stipulazioni diverse.
art^o 30.
identico col cap^o art^o 31.*

Progetto della Concessione

art. 31.

Aperto all'esercizio la strada da Voghera
a Pavia. La società riceverà la strada etc.
(il resto, come scritto nell'art. 32)

art. 32.

È concesso alla società nel percorso della
strada di Torre-Beretti di formare i
suoi treni etc., frammentari all'art. 33.

Soppresso l'attimo attesa.

Soppresso.

art. 33.

Pratico col canto, unito all'art. 35.

22

Progetto del Governo

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 susserta linea, e necessario al servizio nelle medesime.

ART. 33.

Finchè la sezione di strada Pavia-Voghera non sia costruita 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.

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 capitolo di concessione, annesso alla legge del 16 ottobre 1859.

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. 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

Suggerito dal Ministro

Progetto della Concessione

di Taranto saranno stabiliti d'accordo fra le parti interessate,
ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal ministro dei la-
vori pubblici.

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.

ART. 37.

La società dovrà rifondere allo Stato la metà della spesa
che sarà per occorrere per la costruzione ed il completo ar-
redamento 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 pub-
blici, sentite le parti interessate.

ART. 38.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle
strade a lei concesse impiegare esclusivamente degl'ita-
liani, 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 do-
vrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

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 di-
ritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire
dalla data del presente capitolo, sempreché dichiarino di
accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quat-
tro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state noti-
ificate.

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 me-
desima nullameno tenuta ad assumere ad opera finita l'eser-
cizio di queste diramazioni. In compenso dell'esercizio, per
il quale la società provvederà tutti gli oggetti mobili occor-
renti, 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 dira-
mazioni *settemila cinquecento franchi, guarentiti quale mi-*

(265)

Soppresso =

Art. 34
Identico al capoverso art. 37.Art. 36
Identico all'art. 33 capoversoArt. 38
Identico al capoverso art. 39

Progetto della ferrovia

Progetto del Ministero

24

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

ART. 40.

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

I concessionari dovranno dargli avviso al Governo per mezzo del prefetto della rispettiva provincia, il quale provvederà sollecitamente perché 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. 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. 42.

Pel corso di dieci anni a partire dalla data del presente capitolo, 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. 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. 44.

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

ART. 45.

Tutti i contratti ed atti qual siasi 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.

ART. 46.

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

art^o 37

Identico col contratto art^o 40.

art^o 38

Identico col contratto art^o 41

art^o 39

Identico col contratto art^o 42.

art^o 40

Identico col contratto art^o 43.

art^o 41

Identico col contratto art^o 44

art^o 42

Identico col contratto art^o 45.

art^o 43

Opposito -

Progetto del Ministro

25
Progetto della Camera Ufficio

a.fo.43

²⁵
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 delle finanze
Q. SELLA.

Il ministro dei lavori pubblici
DEPRETIS.

HORACE LANDAU, pour JAMES baron DE ROTHSCHILD.

PAUL AMILHAI pour M. PAULIN TALABOT.

Il capo sezione del Ministero dei lavori pubblici
PIETRO MARSI.

Per copia conforme :

Dal Ministero dei lavori pubblici
P. MARSI.

Riformando qualche difetta nell'originale
dei progetti capitoli 1^o e 2^o di cui sopra
e dei prefatti i corrispondenti e la facoltà
avranno avuto al ministro dei lavori
pubblici cui spetterà di determinare in pro-
posito. In caso di discrepanza fra il Ministro
e i concessionari o la società, rimarrà ad
arbitrio, derogandosi per questo punto ad ogni
contrario appuramento di legge.

a.fo.44

Quando venga il caso di ricevere l'arbitramento
che possa de le sara' sommato notificato all'etico
In folla il progetto arbitrio, mantenendo un'ora-
d'ora; egualmente quest'acca non deve superare l'intervallo
entro quattordici giorni, la cui scadenza farà
fatta. Se l'apposito della carbo è apposto
federato nella capitale del Regno, fall'ufficio
della parte più vicina, indicante le nome,
nirata' dell'ufficio, nascita; e fra circa 15 giorni.
In questi comunitati:

a.fo.45

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti
nonché anche fra loro stesse, non potendo
perfi' d'accordo per questa maniera, già eterna
fattoria sulle norme arbitrali, quando si debba
quelli si preferiscono concordare sulla folla; ella
verrà fatto dal notificato della carbo
L'apposito fedato nella capitale del Regno
fall'ufficio della parte più vicina che
leggermente comunicata all'etico parte
e farà negli stessi da queste concordanze.

a.fo.46

Il giudizio degli arbitri nominati come
nel precedente articolo, purche' esisti fra i limiti
loro prefatti delle parti contendenti, farà legge
per la stessa.

Nº 768-A

Capitoli di Concessione

per
la ferrovia da Termoli a Napoli attraverso
la regione appennina Samnitica

Q.D.

Art. 1.^o È accordata al Signor ... la concesione di una linea di Strada ferrata
ad un' ... che da Termoli attraverso la regione appen-
nina Samnitica metta a Napoli.

Art. 2.^o Per il compimento della costruzione di questa
linea è appagato il termine di tre anni.

Art. 3.^o Il Concessionario si obbliga a costituire nel termine di sei mesi e nelle forme prefissate dalle leggi una società anonima la quale formerà gli obblighi ed i diritti parte-
ti dalla presente convenzione.

Da sede della Società e di adunanza gene-
rali degli azionisti dovranno essere nella
Capitale d. I. Regno.

Art. 4.^o La società è autorizzata a rialzare il capitale
superiore all'adempimento degli obblighi
impostole dalla presente convenzione per
un terzo in azioni e per due terzi in obli-
gazioni.

Art. 5.^o *Dava* Il Concessionario all'atto della firma del
contratto di cui sopra si guadagni la somma
di due milioni di lire in venti per
cento al valore nominale.

Questa somma sarà restituita per quanto
a misura che il Concessionario trasfera
la società già istituita nonché avrà
erogato sulla costruzione della strada una
spesa corrispondente ai sue tanti obblighi
e montante del quanto da restituirsi.
In caso di inadempimento al dispetto della
presa concessione il Concessionario obbliga l'
Stato. La concessione rimarrà sui suoi affari

nella perdita della cessione.

Art. 6.

La strada verrà costruita in tutta la sua lunghezza per un solo binario e sarà percorsa da 3 spartiti con tutti i diritti e gli obblighi che risultano dalla presente, del capitolo nonché alla legge del 1859 n. 32336 in quanto si riferiscono alle norme delle ferrovie meridionali, dalle leggi e regolamenti in vigore, e in particolare della legge del 29 ottobre 1859 n. 32336 in quanto si riferiscono alle di prestito capitato esercizi non si derogherà nei varj atti mutui stabiliti in futuro l'autorizzazione di legge o di regolamento.

Art. 7º. La durata della cessione è fissata in 99 anni a datore dell'apertura della strada all'esercizio.

Art. 8º. Si stata garantita per tutta la durata della cessione un annuo prodotto bruto chilometrico dall'esercizio della linea di lire ventidue mila.
Il concessionario è inoltre autorizzato a ricevere paghi dai Comuni e dalla Provincia.

Art. 9º. Il concessionario resterà fino alla costituzione della Società personalmente obbligato all'adempimento degli obblighi posti dalla propria convenzione algenza, per ogni effetto legale, domandando alla capitale del Regno.

Art. 10. Per il riparto e la radiazione della cessione saranno operati le proprie norme regolari nel capitolo 3º. Del capitolo nonché alla propria legge sulla quale si autorizza la conces-

Pete Dennis - Marylander



(a)

SESSIONE 1861

N° 263-A

301

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**MISCO, BONGHI, TREZZI, DE LUCA, LEARDI, SUSANI, TOMElli,
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-

(265-A)

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 costruite 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.

Colla convenzione 23 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 domini 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 28 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 5 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 1º maggio 1851 risguardante quelle ferrovie.

Finalmente coll'articolo 6 il Governo austriaco impose la condizione che in qualunque tempo a partire dal 1º 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

(265-A)

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'aggianta 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	733
2° Da Foggia a Napoli compresa la traversata di Salerno e il tronco di Castellamare..	»	243
3° Da Ceprano a Pescara	»	254

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 13,800,000, 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. 13,800,000	»
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)

(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 garanzia del Governo né pel capitale, né 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 1,560,000, 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. 246,320,000 »

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° Colia 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 89, dà un annuo prodotto di 1,440,780

Riporto L. 246,520,000 • (265-A)
 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 12,102,366.
 Dovendo però la società provvedere al ma-
 teriale mobile e fare delle spese di amplia-
 zione 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 co-
 struzioni, considerando che il capitale non
 va ad essere esborsato che rateatamente
 a misura dell'avanzamento dei lavori o
 del pagamento delle linee costruite, come
 quelle da Ancona al Tronto, dal Tronto
 a Foggia quasi compiute, e considerando
 che posti questi tronchi in esercizio, la so-
 cietà comincierebbe immediatamente a fruire
 della rendita assicurata di lire 29,000 al chi-
 lometro, e considerando finalmente che in
 una saggia amministrazione le somme che si
 trovano in cassa vengano impiegate interinal-
 mente 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 risul-
 tava 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. 38,206,000 •

Volendo anche ammettere che le spese di
 esercizio fossero in media di lire 10,800
 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 combu-
 stibili costeranno assai meno che per le linee
 continentali, potendoli la compagnia rice-
 vere direttamente per la via di mare alle
 proprie stazioni di Ancona, Brindisi, Na-
 poli, 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 concessoria 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 ammortamento l'altra di 356,052 e così in complesso L. 7,031,652

Rimarrebbero quindi ancora annue lire 3,427,568 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 cosile 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

9

lire 35,000 per costruzione di stazioni omesse o insufficientemente valutate: lire 1,000 al chilometro per telegrafo, lire 39,000 per 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 linda annua di L. 35,206,000. Da questa deduceva le spese di esercizio in ragione del 40 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.

(265-A)

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 propri, 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 per il servizio dell'interesse e dell'ammortamento 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 per 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 sborno 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 expediente che paresse più opportuno ad ottenere l'intento senza troppo aggravio del pubblico erario; expediente 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 expediente 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'espeditore.

In quanto poi ad adottare la creazione di questa nuova specie di prestito come sistema per il 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

11

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-▲)

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 ottenessesse l'approvazione del Parlamento.

Più strettamente connessa colle progettate ferrovie meridionali si offrse 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 riavviata 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 riussire 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 accorciare 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 contemplati 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 Mansfeldonia 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 Mansfeldonia 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 nocimento alla strada ferrata di Genova, essendo l'unico tratto che la congiunge colle ferrovie dell'Italia centrale. La soltrazione di quella sezione diminuirebbe il pregio della delta 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 beneficio influsso a vantaggio del paese.

(265-A)

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 occorrevano 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 mil-

lioni di cui all'articolo 22 della convenzione. Avrebbe poi anche dovuto provvedere per il caso in cui la società non si fosse resa acquistatrice di stabili demaniali, e per il 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'insisteute 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'uscire 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

(265-A)

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 concludere 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, rinunciando 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 per 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 costruite.

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

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 volentieri 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 potrebbe ordinare l'affare delle Liguri, vi sottopongo un progetto di convenzione da stipularsi fra voi ed il signor Salamanca. »

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

2º 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 assicurererebbe 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.

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 progetto 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 Telesio 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 30 membri della Camera, 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 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 Rothschild e Talabot agli obblighi personali contenuti nell'articolo 40, 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 ramificazioni, 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 Governo a versare al pubblico tesoro le somme necessarie per far fronte agli impegni indicati nell'articolo 43 della convenzione passata coi signori Rothschild e Talabot per la concessione della rete napoletana. Il presente obbligo cesserà 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 1863, 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:

1º 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.

2º 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.

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

4º 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 3 per 100 e l'ammortamento computato sulla base di 210 per 100 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 modifica 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'ammortamento del capitale nella legge che sottopone alla vostra approvazione.

Colla garanzia 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)

(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.

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. 1.
Il Governo è autorizzato a concedere al Sig^r Count
Rothschild, sotto l'offerta fatta ai pari da lui
proposti, e relativi capitoli d'ogni e colle
modificazioni di cui fu proposto, lo istruzione
e l'esercizio delle seguenti linee di strade fer-
rate:*

*+ nel testo unito alla presente
legge,*

*o 1° Una linea da Negrar a Ivrea, e finalmen-
te una linea da Ivrea a Brivio per Cremona
salvi, per quest'ultima, i diritti della Compagnia
delle Ferrovie Lombarde e centrali italiane,
convenuti nella legge 6 luglio 1861.*

Approssimativamente il 15 agosto 1862.

Pellati

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, ~~Folle~~
di ramazzoni 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, Sol-
mona 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.

Pino 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-Eist e compagnia approvata colla legge 23 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-

*I con una
distribuzione
da Mar a
Tarento;*

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 pecunari, 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 ~~armento delle~~ strade, né 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 Ancoua 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 3 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)

5

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, Somma 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.

ART. 2.

I termini per il compimento della costruzione delle varie sezioni 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^o maggio 1863;

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

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

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

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

6° Per quello da Bari a Brindisi il 1^o gennaio 1863;

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

8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1^o luglio 1868.

La linea da Pescara a Ceprano dovrà essere compiuta nel termine di cinque anni a partire 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 costruite 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.

+ salvi per qualsiasi ulteriore diritti della Compagnia delle ferrovie Lombardo e Meridionali Italiane, contenuti nel capitolo sussidiario alla legge 8. luglio 1860.
I diritti prima che linea

(265-B)

E di questo 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, 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'Appennino, fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della strada ferrata.

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. 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 capitolo annesso alla legge dell' 8 luglio 1860.

ART. 10.

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

5

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

~~x~~ 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 capitulato.

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 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 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 capitulato, dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1839, in quanto il presente atto e l'annesso capitulato 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 96

+ Per la operazione dei precitati contratti il Governo trasmette i propri diritti al concessionario, prendendone nel far luogo per tutti gli effetti.

I 1

via e da Pavia per Cremona a Brescia è fissata in 90 anni, a far tempo dal 1° gennaio 1863.

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

ART. 15.

Lo Stato garantisce 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 ventiquattr dieci mila per quelle di cui al numero 4 dello stesso articolo.

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 ~~comprese~~ 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 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 e provviste

C'è stato un riferimento allo Stato, la facoltà di ripartire la linea da Pavia per Cremona a Brescia è fissata in 90 anni, a far tempo dal 1° gennaio 1863. Quella per tutte se altre linee contemplate nella presente convenzione è stabilita in 99 anni a contare dal 1° gennaio 1868.

Le società delle strade ferrate lombarde eserciteranno senza garanzia la linea da Voghera a Pavia.

Qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara sia per importare una spesa superiore a lire duecento cinquanta mila al chilometro comprese 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 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.

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.

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 e provviste

I la spesa da esso incontrata per l'esecuzione di quei lavori di progetto e studi, nonché di lavori e provviste relativamente alle strade ferrate non completate nella presente concessione, all'epoca in cui avverrà fatta la missiva alla ~~Herr~~ Doctor.

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

⁷
(265-B)

~~Art. 20.~~

Per facilitare la pratica 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 né definitiva, né valida se non dopo di essere stata approvata per legge.

~~Art. 22. 26. '92.~~

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

~~Torino, 31 luglio 1892.~~

Art. 20:

Atto per il quale lo Stato accorda inoltre alla società Tanti boschi demaniali per un valore di dieci milioni di lire, il quale valore sarà determinato in quei modi che per l'elargizione dei boschi demaniali siano per legge stabiliti.

Emanuella leggerà domicilio legale in Torino.

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 edifici e delle stazioni lungo le medesime.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifici 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 costruite 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 sterro 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 costruite, 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 undesimi 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 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 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.

ART. 6.

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

~~144~~ Quando però alle opere ~~originali~~, 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 1 della legge 20 novembre 1839.

ART. 7.

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

*## Fix il punto provvisorio che quello stabile
dovranno essere costruiti per modo che possano
contemporaneamente servire ai convogli delle
ferrovie e al traffico del pubblico. Tanto a piedi
che coi vostri comuni; e dovranno essere aperti
al pubblico servizio.*

La maggiore spesa di affrancatura e di manutenzione del traffico aperto al pubblico sul ponte provvisorio e stabile, per quanto approssimativamente riflette questo traffico, sarà rimborsata alle società o con apposito pedaggio a carico dei passeggeri, e un equivalente annualità.

(268-B)

10

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 mulino 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 capitolo, 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 300 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 quotidianità 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 Congresso

44

veglianza speciale, di cui fa menzione l'articolo 18, 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. 14.

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 13 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.

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

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

ART. 14.

Il Governo si riserva 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-

(265-B)

nr art. 13. tipo H

nr corrispondente della legge approvata dalla
linea da Genova a Napoli per Genova e Savona
per l'applicazione della garanzia della partita
guarentigia di produzione ferroviaria non sarà riunito
entro di quei limiti di quel che faranno le
nuove linee altre strade della società
che non saranno esclusivamente

(265-B)

12

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 ~~rispondentemente 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 strumenti ed 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 eserciti in virtù del disposto dell'articolo 18 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 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.

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 profici, 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.

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 richiega, 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 dentro 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 ~~Lombardo 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. 21. 22.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo ~~per~~ ~~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, ~~farà~~ ~~punito col pagamento~~ ~~una tasse tripla.~~

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

(265-B)

I 20. 21. 22.

*E sarà diritto alla società di effettuare il pagamento
del triplo della somma della quale si è detto al di
defraudare la società italiana.*

(265-B)

14
derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

ART. 25. 26.

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. 26. 27.

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. 26. 28.

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. 29.

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 supplementivo.

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 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, fuorché quelli relativi al servizio per le sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

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

La società dovrà fare invigilire 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 denunciare 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 prementemente 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.

(265-B)

I vienisi all'aprijo la pista da Noghera
a Lavin,

N. 5: 48. 55. 36.

Lo obbligo del Governo di promuovere (265-B) l'impiego da parte del concessionario della costruzione della strada ferrovia Torre Berretti delle presegnazioni loro imposte dall'anno 12. del Capitolo di costruzione, ammesso alla legge del 18 ottobre 1899.

N. 5: 48. 55. 37.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle stesse e nei suoi servizi applicare quanto più possibile degli italiani, salvo poche eccezioni che, detta giustificata motivo, possano approssimato dal governo.

E. La società nel corso dei cinque anni della concessione,

16

ART. 52.

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. 53. 48. 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 stabiliti d'accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal ministro dei lavori pubblici.

ART. 54. 48. 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. 55.

I posti del servizio attivo dell'esercizio della strada saranno dalla società, a pari condizioni, di preferenza accordati ai militari congedati, *è ai volontari che combattono l'ingresso*

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

ART. 56. 48. 36.

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 capitolo, seppure dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno stateificate.

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, *le 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-

17

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*, garantiti 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.

ART. 57. ~~56-59.~~

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

I concessionari dovranno darne **avviso** al **Governo** per mezzo del prefetto della rispettiva provincia, il quale provvederà sollecitamente perché 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. 58. ~~59, 60.~~

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. 59. ~~60-61.~~

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 per le finanze, con apposito regolamento, inteso i concessionari.

ART. 60. ~~61-62.~~

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

ART. 61. ~~62-63.~~

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

ART. 62. ~~63-66.~~

Tutti i contratti ed atti qualsiasi 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.

(268-B)

C. monumenti,

... e simili.

+ in quanto può più dimostrare che non possono provvedersi ad esse condizioni nello Stato.

(265-B)

L'convenzione

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 Sessantina del g. 16 aprile 1882

Pietro Barone

Peddati

Lipini

- 8^o
- a) di lire Venticinque Mila per la linea indicata ai numeri 1, 2, e 3 dell'articolo 1º.
 - b) di lire Venticinque Mila per quella di cui al n° 4 dello stesso articolo.

Articolo 16º

Quando la Società delle Strade Ferrate Lombardate eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea da Parma per Cremona e Bassa, il Concessionario e' per effetto dei nuovi regolamenti ad essere tenuto senza garanzia la linea da Voghera a Pavia.

Articolo 17º

Qualora la costruzione della Sezione di Strada fra Cepano e Pescara sia per imposta una spesa superiore a lire Duecento cinquantamila al Chilo metri compreso il materiale mobile, l'eccedenza sarà

intervento della rappresentanza
dello Stato.

La Società dovrà
prima dell'inauguramento
dei lavori per qualsiasi
Sezione di ricavare se-
essa sia disposta ad assun-
dere l'impegnamento con o
senza alcuna speciale cor-
rispettiva, ohe quella della
garanzia di un al-
procedente articolo 15,
e nel primo di questi
casii il Governo si riserva
la facoltà di far procedere
per diritto conto dello
Stato alla costazione
di pubblica, contro il
rimborso da parte della
Società della stessa, per
l'affittazione della mede-
simi nella ragione di
Lire Duecentocinquantat-
mila per ogni Chilometro
di Strada.

Articolo 78°

In Stagione di
Voghera varrà di uso
comune colla Società
dello Stato che vi
affuiscono.

Lo Stato resta solan-
sivamente incaricato del
servizio in quella
Stagione.

Lxx

Gli ampliamenti ed aggiunte da Piazzale e Fabbricato, che si congegnano della nuova stazione, le quali la Stazione, vi proveranno obbligatori, saranno a tutto carico della Società.

Si spese le spese della Stazione saranno di comune accordo risparmiati fra lo Stato e la Società in proporzione dell'uso rispettivo.

Articolo 19°.

Lo Stato accorda al titolo di suffidio alla Società la somma di Deci Milioni di Lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la Società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e provviste che relativamente alla costruzione delle strade ferrate contemplata nella precedente Concessione, saranno state effettivamente fatte in lavori e provviste all'epoca in cui sarà fatta alla Società la consegna di quella strada.

Articolo 20°

Per facilitare la
provvista dei signami
ocorrenti per la costitu-
zione della Società
concessa, il Governo
accorda alla Società
a titolo di onorario
tante banche Bancaire
per il valore di Dieci
Milioni di Lire.

Queste banche sa-
ranno scelti dalla
Società tra quelli
più propini alle linee
concesse e il valore
non sarà determinato
per via di regolare
parzial.

Articolo 21°

La presente pro-
posta non sarà ve-
dettiva, né valida
se non dopo di formata
approvazione (ratifica)

Articolo 22°

Si convegnerà sin a
costituzione della Società
elegge domicilio in Torino
presso il sig. Cred. Pietro Buttroni

Torino, il 31 luglio 1867.
Pietro Buttroni
F. B.

Capitolato

Per

Capitolo I.

Capitato e Costituzione.)

Articolo 1°

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

Per tutti indistintamente i
fabbricati delle Stazioni, come - per
gli Edificj principali lungo le Strade,
e per i Ponti che dovranno esser fatti
diciotto metri in altezza dovranno presentarsi
all'approvazione del Governo, i relativi progetti
particolareggiati prima di cominciare

l'esperimento.

Quando alle opere di minori importanza
la Società potrà limitarsi alla produzione dei
tipi sulla maniera dei quali le medesime
dovranno essere costruite.

I progetti saranno redatti di una
memoria descrittiva e spiegativa delle condizio-
ni 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 se dipendono.

Articolo 2°

Per le linee e le sezioni di linee attualmen-
te in corso di esperimento, la Società dovrà
portarne a termine i lavori servendo i pro-
getti approvati.

Ora - dovrà del pari operare per tutte
le altre linee e sezioni di linee i progetti
tanto di trazione - che particolarmente - che
diligenza col Governo già fatto abbistiti,
riservata però ad opera la facoltà di cui
all' articolo 221. Della Legge 20. Novembre 1859.

Articolo 3°

La linea lungo il litorale Adriatico
da Ancona ad Otranto, quella da Bari
Matera Sermona originariamente costruita
per un solo binario, acquistando però i binari,
e disponendo le fondazioni per le opere d'alte-
zzi sopra il Cilento e in Ierusalim-
pianura, sullo stesso.

Linea di mare aperto Saracino

radoppiati, ed il secondo binario verrà
Collocato su quella linea quando il prodotto
l'uso dello medesimo raggiungerà la somma
di lire Cinqalcento Mila per Chilometro.
La linea Da Capraia a Pescara,
la sezione della linea Da Moggia a
Napoli, compresa tra Moggia ed Eboli,
Saracino Costruito, ed in ogni loro parte
disposto per un solo binario.

La residua porzione della linea
Da Moggia a Napoli sarà immediatamente
disposta per due binari, subordinata
alla obbligazione del Collocamento
del secondo binario al prezzo del prodotto
l'uso Chilometrico precedentemente.

Articolo 1.

Si pratica in corso di eseguimento fra
San Benedetto del Tronto e Moggia
con larghezza ordinaria il bisogno del Collo-
camento di un primo binario, Saracino
condotti a termine secondo le disposizioni
prestabiliti a parte della via principale.
Disponibile in medesimi sarà accordato
al transito dei veicoli ordinari, finché
a termine dell' articolo precedente non
si verifichi il prezzo del Collocamento del
secondo binario su quella sezione di
strada.

Articolo 2:

La strada da Bressana a Moggia per
Crestonara e Passa sarà impianitamente
proposta 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 dei Lire Cemila all'Chilometro.

Con larghezza proporzionata alla sosta per due binari, Dovrà esser eguale l'altezza del perimetro, sia il Ponte provvisorio all'Alzarsi, che quello definitivo in pietra e ferro, che per il quale dal 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 Padova a Doghera, e nel termine di dodici mesi dell'apparizione dell'esercizio in quella sezione di Strada sarà obbligata a costruire il Ponte Stabile in pietra ed in ferro con sistemi egualmente a quelli che verranno approvati per il Ponte sul Po a Piacenza.

La Società sarà però tenuta ad anticipare la eduzione del predetto Ponte Stabile, quando a giudizio di periti venga riconosciuto che il passaggio sul Ponte provvisorio protagno diffidare della maggior sicurezza, o per depositamento naturale dell'opera, o per eventuale stradiscorso.

Articolo 6:

La Spesa sia per il ponte provvisorio, che per il Ponte Stabile sarà interamente carica dalla Società.



Dalle irruzioni del Po concorrono nella
Spesa per ciò necessaria lo Stato, i Comuni
di Cusiozzi, in ragione dei Montaggi
che si otterrebbero a mezzo del disposto
del titolo 3^o Capitolo 1^o della Legge
20. Novembre 1859.

Articolo 7.

Il Governo si riserva di fissare
in massima l'andamento che dovrà
deprivare la predetta linea, da Brescia,
Cremona, e Pavia.

Per la Regione della Medesima compresa
tra Pavia e Voghera, esse si stabilirà dalla
Linea per Vobarnetti, in un punto tra il
Civico, il Gravellino, attraverso il Gravelino
al disotto del punto più prossimo
della, passando a levante dell'abitato di
Cava, e varcato il Po a circa mille metri
a ritrigo dello stesso, dal punto di barba
a Mezzana Corte, e la Staffora in vicinan-
za del Molino Orcutia farà diritta
mentre capo nella Stazione di Bagnara.

Articolo 8.

Per tutto ciò che si riferisce allo studio
giorni tecnico di costruzione dello Stato
Corrente, ed in genere con riferimenti alle
varie determinazioni del presente Capito-
lato, dovrà la Compagnia adempiere
tutte le disposizioni contenute nelle leggi
e regole 1859, nonché alle degenenti, cioè
che i raggi delle curve - con percorso
non ridotti a lunghezza minore di 600
metri, salvo nello transversale dell'
Appennino, nello quale farà tolleranza

Quando del tempo alle ore
di prima, del fine giornata
del Ponto, delle ferrovie originali
e le stazioni, da riguardare
dificile riconoscere più a mano d'asta

in un raggio di 300 metri.

b). Che le pendenze non superino i limiti massimi del 3% per mille, salvo l'autorizzazione dei postuli fino al termine che potrà venire data eventualmente dal Ministro dei Pari pubblici.

Salvo questi limiti, e salvo - nelle due trincee dell'Appennino - nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del 3% per mille.

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

d). Che sia vietato il legname nelle costruzioni - dai postuli di qualsiasi linea.

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

Articolo 9.

La Società non potrà compiramente la costruzione e non attinerà l'esercizio sulla Diancetina o ferrovia dei Livenzoni territori per loro rispetti - facente flessione all'articolo 2^o della Proposta - in Data d'oggi, salvo le eccezioni di che ai successivi articoli 3. e 4. sono soggette ad una conseguente revisione della geratiglia di massimo prodotto lordo chilometrico accordata per quelle linee o ferrovie dei Livenzoni.

Questa revisione sarà proporzionale alla durata del ritardo - o latitudo - delle opere del dieci per cento per un titolo di un anno.

Progetto di Legge.

Articolo Unico.

approvata la Convenzione
e ammesso il Capitolo in Data 15 Giu-
gno 1862 intesa tra li. Ministri dei
Lavori pubblici e della Finanza Di Signo-
ri Barone James Rothschild e Paulino
Valabot relativa alla concessione di Stra-
zi Ferate nelle Province Apenniniche nella
(Lombardia).

Convenzione

fra' signori Ministri per' Lavori pubblici e per le Finanze
del Regno d'Italia ed i signori Barone De-Rothschild
e Paolo Calabot per la costruzione di strade ferrate
nelle Province meridionali ed in Lombardia?

Art. I.

C' accordata ai signori Barone De-Rothschild e
Paolo Calabot la concezione 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, Bari
e Salerno.

3° Una linea da Cefalù a Palermo per Cava, Belice,
Salmona e Taormina.

4° E finalmente una linea da Messina a Foggia
per Gennaro e Savio.

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

Art. II

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

1° Per le sezioni di strada da S. Benedetto
del Tronto a Grottammare e da Napoli ad Bari il 1^o di
maggio 1863.

2° Per le sezioni da Bari a Laviano 1^o gennaio
1864.

3° Per la sezione da Grottammare a Laviano il 1^o
gennaio 1865.



4° Per il tratto da Foggia a Barletta il 1^o gen-
najo 1864.

5° Per quello da Barletta a Masi il 1^o luglio
1864.

6° Da Bari a Brindisi il 1^o gennajo 1868.

7° Dal Brindisi ad Otranto il 1^o gennajo 1866.

8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1^o
luglio 1868.

La linea da' Pescara a Cepano dovrà essere
terminata nel termine di cinque anni a datarsi
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 Tagliacozzo e da' Brestella a
Cremona dovranno essere costituite entro 18 mesi
dalla data della legge di approvazione della pre-
sente 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 Conca la tolleranza di molti tre-

Art. IV.

Nel caso però in cui circostanze straordinarie
o di forza maggiore, della quale resta al go-
verno esclusivamente riservato l'apprezzamento, fac-
ciano impossibile l'ultimazione dei lavori per la
traversa e per la galleria predetta anche nel ter-
mine portato dalla sovradetta tolleranza, il tempo
utile per il finale compimento di queste opere
potrà essere, a giudizio del governo, prorogato di
quanto sarà ritenuto appositamente indispensabile.

Art. V.

Allo scopo di portare a compimento nei tempi

mini rispettivamente fissate la costruzione delle linee
o delle sezioni di linea riferite sotto; M° dall' 1 al
10to dell' articolo 2^o i lavori e le provviste relative
alle medesime dovranno opere attivati per modo
che la spesa impiegata nella loro effettuazione non
costi giornual al distretto di cinque milioni di lire
al mese.

Art. VI^o

Nel termine suon sopra fissato per il compimento
dei lavori di costruzione, dovrà opere attivato
l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linea,
con condizione espressa che partate la costruzione
delle opposte sezioni di strada ferrata fino ad Salò
ed a Conza si debba immediatamente procedere
all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto
celere per i viaggiatori, per le comunicazioni attraz-
ziose verso l'opponeente fra quei due punti, fino a che
si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della
ferrata.

Un quanto servizio di trasporto celere si
dovrà stabilire per la tratta di Salerno, quando-
al compimento dei lavori per la medesima fosse
per rendere indispensabile un termine di transito
maggiore di quello accordato dall' art. 3^o.

Art. VII^o

Il Sgr. Barone De- Rothschild e Parino
Calabot si obbligano a costituire nel termine di
mezi sei e venti giorni prossimi dallo scatto della Legge una
Società anonima mediante la fusione in essa
della Società delle Strade Lombardes e dell' Italia
Centrale, la quale assumerà gli obblighi ed i diritti
portati dalla precedente Convenzione.

La sede della Società e le Admance generali degli stessi dovranno tenersi nella
Capitale del Regno.

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

Art. 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 state riconosciuti da precedenti disposizioni governative.

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

Art. IX.

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

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

Art. X.

Non vorrà ricondannarsi la fusione nella nuova società di quella delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale sotto l'obbligo ai M° Baroncelli Pothier e Paolino Calabot della costituzione di una apposita società unica nei servizi, nei modi e nelle forme predette, ferme l'obbligo ai medesimi. Del personale adempimento degli oneri portati dalla presente Convenzione e fatta, per rispetto alla linea da Brescia a Fano, la prosecuzione a favore della società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale portata dal capitato

annesso alla Legge dell'8. Luglio 1860.

Art. XI^o

I Concessionari, e quindi la Società che sarà dai medesimi costituita, dovranno surrogare il governo in tutti gli oneri da esso affunati, in virtù dei contratti in corso per provvista e per eseguimento dei lavori relativi alla linea contemplata nella predetta Concessione.

I medesimi si obblighino del pari a concorrere per una incia in tutto le spese per la costruzione della Strada ordinaria fra Candelo e S. B. rinunciando però la medesima in appalto, proprietà dello Stato.

Art. XII^o

La Società ha l'obbligo di fondare in Vapalate un grande Stabilimento, nel quale si possa costruire finita almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circostante necessario all'esercizio delle Strade ferrate napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento della medesima faranno per conoscerlo.

Compianta la rete delle Strade contemplate nella Concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto Stabilimento tutto indistintamente il materiale circostante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo.

Art. XIII^o

I Concessionari sono tenuti a depositare entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per Legge della predetta Concessione una somma a titolo di garanzia di dieci milioni di lire in rendita 5% al valor nominale.

Questa somma sarà sostituita per quindici anni dalla Concessionari stessi o la Società

giustifichereanno di avere erogata nella costruzione
delle Strade loro concepisca una spesa corrispondente
ai tre tanti dell'ammontare del quinto del resto
tutti.

In caso di incadavimento al disposto dal
presente articolo, i Concessionari, oltre al deradere
della Concessione, incorreranno senz'altro nella
perdita della cauzione primariale di due milioni
di lire in rendita 5% valutata come sopra, dal
gi' prestata a garanzia del precedente atto pre-
ventivamente alla Stipulazione del medesimo.

Art. XIV.

Le Strade di ferro contemplate nella pre-
sente Convenzione saranno possedute ed esercitate
su tutto quei diritti ed obblighi che risultano dalla
presente dall'ammesso Capitato delle Leggi e dai
Regolamenti in vigore, ed i' pertinente dalla legge
del 20. Novembre 1859 in quanto il presente atto e
l'ammesso capitato esplicitamente non derogano
ne venga all'attento stabilito per future disposizioni
di legge o di Regolamento.

Art. XV.

La durata della Concessione per la linea
da Brescia a Voghera per Cremona et via è fixa-
ta in novant'anni a far tempo dal 1^o gennaio
1868.

Quella per tutte le altre linee contemplate
nella presente Convenzione è stabilita in novan-
tanove anni a contare dal 1^o gennaio 1868.

Art. XVI.

Lo Stato quarantino per tutta la rispettiva
durata della Concessione un anno prodotto
frutto chilometrico dell'esercizio delle predette
linee.

(A) Di lire ventinove mila per le linee indicate

J

ai N° 1, 2 e 3 dell' Art. 1°.

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

Art. XVII.

Avvenendo la fusione nella nuova Società
di quella attualmente esistente per le Strade ferrate
Lombardo e dell' Italia (entrate resteranno forme
per le linee già da lei possedute le disposizioni
portate dalle rispettive Concessioni in quanto an-
sopravvinte non vi deroghi il presente atto e
l'annofo Capitolo).

Art. XVIII.

Qualora la costruzione della Sezione di strada
fra Cesano e Solferino sia per importare una spesa
superiore a £ 350/- a chilometro l'ecedenza sarà
interamente sopportata dallo Stato.

La società dovrà, per mezzo dell' imbarcamento
dei lavori per quella sezione, dichiarare se essa fra
disposta ad assumere l'eseguimento con o senza
alcun speciale consenso, oltre quello della gran-
tigia di cui al precedente articolo XVII; e nel pri-
mo 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'effettua-
zione dei medesimi nella ragione di £ 250/-
per ogni chilometro di strada.

Art. XVIII.

Dal giorno in cui il doppio servizio per il
trasporto dei viaggiatori e delle merci verrà atti-
vato sulla Sezione di strada da Pavia a Mon-
zambra, e per tutta la durata della Concessione
della Linea da Brescello a Voghera, la società
assumerà a suo spese l'esercizio e riservatasi per
proprio conto tutti indistintamente i prodotti
del tronco di strada ferrata da Voghera a Macerata.

La Stazione di Voghera farà uso comune colla linea che si affianca da Tortona.

La società Concessionaria della linea Brescia - Favria - Voghera, tutta esclusivamente incaricata dell'esercizio in quella Stazione, ed a tutto di lei speso dovranno arrevarsi quelli ampliamenti e quelli aggiuntivi di piazzali o fabbricati che in conseguenza della nuova destinazione di quella Stazione, vi potranno abbigliare.

Art. XX

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 Parma Novellara a Favria, alle condizioni fatte dal Capitolato di concessione annesso alla Legge del 16 ottobre 1839.

Art. XXI.

Lo Stato accorda a titolo di juttadie alla Società la somma di dieci milioni di lire, non diante deduzione di equal somma da l'uno l'altro che la società dovrà fare al Governo per tutti i lavori e le provviste che relativamente alla costruzione delle Strade ferate compilate nella presente concessione, saranno Stato direttamente ad indennità incaricate dal medesimo all'operai ai cui oneri fatta alla società la consegna di quelle Strade.

Art. XXII

Allo stesso titolo lo Stato accorda inoltre alla società tanti bei Habiti da cui s'abbi, per il valore di dieci milioni di lire.

Art. XXIII

La presente Convenzione firmata in doppio origine dalle parti contraccettate, non farà

3

definitiva ne' valori) se non dopo di opere ilato
approvato per Legge.

Art. XXV.

I concorrentari sono a costituzione della
Società anonima che sono dovuti prepo la
Dirigenza generale delle Strade ferrate Lombarde
e dell'Officina centrale stabilita in Torino.

Art. aggiornato.

La presente Convenzione dovrà essere ratificata
dal Signor Cavaliere Talabot entro il termine di
giorni quattro da oggi. Dopo il Signor Barone
de Rothschild avrà di eseguire in proprio tutte
le ardigiani della presente Convenzione e farà rendere
fotostale e principale obbligato verso il governo
grande numero a mancare le satischie del
Signor Talabot.

Tutta, letta e fatta scritta a Torino in doppio
argomento questo giorno quindici giugno mille
ottocento sessanta due.

Sotto scritte all'arbitriale:

Il ministro delle finanze. G. Sella

Il ministro dei Lavori pubblici. Depretis

Horace Landau a nome
del Signor Barone James de Rothschild
come da preventi fatti in data 7. giugno
1862. depositati al ministero dei Lavori
pubblici.

Paul Hainisch a nome
del Signor Cavaliere Talabot

Il capo legione nel ministero
dei Lavori pubblici P. M. Martini

(per copia conferme)

D. K. (Capo direzione)

Progetto di legge per la
Convenzione col Signor B. Horne De Rothschild
e Comm. Pauline Calabot per la Concessione
di Stato (per le) nella Provincia Marchigiana
e nella Lombardia.

Signore

Relazione
~~Ministero di Capo dello Stato~~

propongo una nuova legge per
la Concessione di una rete di Stati (per le)
che - avrebbe le ~~costituzioni~~ ^{statute} ~~costituzionali~~
~~del~~ ^{la città} ~~litorale~~ Adriatico per le ^{da} ~~ci~~ ^{da} ~~ci~~
di Napoli per questo obiettivo
non curiamo che sia' mestiere di scommesse,
né a dimostrare l'insopportabilità e
l'argore; né a ricordare le ragioni che
hanno fino al presente attraversato il
posto adempimento di un'opera di tale
stilità. —

(In perfetta intelligenza mi sono bisogni
del Paese, e con le stesse sollecitudini, le
Amministrazioni che hanno preceduto questa
^{avevano} proposta, hanno provveduto, quando colla
Convenzione che il Presidente del Consiglio
dei Ministri, stipulava nel 3. Settembre del
passato anno 1861: quando con quella che veniv-
va poi convertita in legge nel 21. luglio
di quell'anno, all'immediato intraprendimento
degli Stati, e dei lavori per la completa

— rapida costituzione di quel vasto sistema
di strade ferate, & in conseguenza dei totale
li provvedimenti nelle Stadte furono fatti;
~~venne~~ nella maggior parte fissato l'andamento
delle diverse strade, ^{alorin sono stati} e nelle lavori ^{attivati}, che egimai si ritrovano ad un discreto
grado di avanzamento. —

Saranno che le condizioni del tempo
— in cui fu intesa la Convenzione che venne
posta approvata per legge il 21. luglio
passato anno, non lasciando sufficiente certezza
ai Concessionari di percepire alla costi-
tuzione di una Società che prendesse
sopra di sé l'esecuzione degli oneri
imposti dalla Convenzione; si erano do-
vuto nella massima certezza, che le
— nel termine di un anno, le circostanze
politiche e finanziarie fossero tali da
— rendere impossibile la costituzione di una
Società Anonima, perché i Concessionari
annunziare all'ottanta Concessione. —

Il capo premiato si è, pur troppo avviato:

~~che~~ ^{che} ~~è stato~~ ^è a quei Concessionari con-
Agosto 6. p. dichiaravano ~~che~~
Nel 10. ~~si sarebbe~~ ^{non} ~~avrebbe~~ ^{avrebbe} ~~potuto~~
Genna che non altrimenti ~~avrebbero~~ potuto
~~individuare~~ ^{individuare} ~~la~~ ^{la} ~~costituzione~~

— tenere la concessione, che ^a fatto di
maggiori coniustioni o favori. Il Governo
non ha creduto alla convenzione e delle
dignità sua di poter riconfermare. —

intanto,

M. Cesario, cui stava soprattutto a cuore
che l'attuarono nei lavori per la costruzione
di quelle Strade, non osò per questo abbravvolta
dall'incontro incitato; provvedeva però nello stesso
tempo in segreto, alla regolare loro continuazione
ed inviando a Napoli, colle frattine de-
l'ammirario straordinario, uno dei più
distinti fra i suoi Ingegneri e costi-
tuendone ai capi Consiglieri nei con-
tratti Stati intesi dai medesimi per alcun
di quei lavori; per altri stipulau-
rone dei nuovi; e proseguendo nell'al-
lestimento dei progetti per le diverse linee
di quella rete di Strade; provvedeva
anche l'avvancamento della costruzione
loro si riferisse meno del maturato
evento verificarsi?

Un simile temperamento però non pos-
seva adottarfi che in causa d'urgen-
za ed in via puramente transitoria, in
attesa di nuove combinazioni, che con
tutta sicurezza offrissero un mezzo di
providere nel modo il più officia-
e vantaggioso per lo Stato, al conve-
guimento dell'alto Scopo del Parlamento.

Il Governo concordemente volerano: apprezzar
nel mentre che con ogni sforzo era mandata
in avanti l'effettuazione delle opere e delle
provvidenze per la costituzione della preme-
tovata rete di strade; venuta diligenza
o studio venivano omischi dal Governo, per
riferire ad una nuova concessione della
posta solida
~~posta~~ sulla base, ~~della~~

~~posta~~ questo ragionamento d'apparecchio
è frutto delle care del governo singhe-
sante di questo di tempo e di tempi
a raggiungere lo scopo presentandone la convenzione
~~marziale~~ passata il 15. del corrente mese
ai Signori Baroni De Botteschilto e Tholino
Valabot; — che col relativo Capitolo
è sollempnato in oggi alle opere ed all'
approvamento delle Camere. —

Si faranno compiere tutte indistintamente
le linee già contemplate nella
convenzione del 12. Maggio 1865, che era
poi approvata per legge del 21. luglio
successivo: e che conseguentemente le Comme-
re già esse riconosciute come le
più convenienti e opportune alle com-
unicazioni fra Napoli ed il Litorale
dell'Adriatico. —

Unitario il Governo ~~de~~ consigli.

non solo s'importava somma di quelle
linee, ma della reciproca s'eguimento
loro nel ~~più~~^{più} breve termine po-
sibile, ha voluto che per le quantità
~~stanziali~~^{stanziali} ~~in parte~~^{in parte} ~~impostate~~^{impostate}
delle medesime fossero nella nuova
convenzione mantenuti gli stessi tem-
pi che già nell'antica erano
stati intesi: provvedendo così che
~~fosse~~^{per tal modo, che} ~~che~~^{che} ~~fosse~~^{che} ~~fosse~~^{che}
~~fosse~~^{che} ~~fosse~~^{che} ~~fosse~~^{che} ~~fosse~~^{che}
~~sia~~^{sia} in quanto all'epoca fu l'
attivazione dell'esercito di quella Mar-
tore, ~~fatto~~^{furto} di nefun effetto l'abbandono
della prima concezione, ~~ad~~^{ad} ~~rimanere~~^{rimanere} instabili

Che se una ~~volgarata~~^{volgarata} di minima im-
portanza si dovette ammettere
~~fosse~~^{fosse} a questo proposito, posso-
~~do~~^{do} in quanto alle seriole da
S. Benedetto del Tronto a Caudina, —
da Napoli ad Eboli, in conseguenza
di contratti in corso di s'eguimento
fra quelle seriole di Marchi: fu trovato
un' ~~lunga~~^{lunga} ~~ufficio~~^{ufficio} adeguato combenço alla
dilazionar di quattro mesi che all'ab-
bando ~~di quelle~~^{di quelle} seriole delle medesime si
è dovuto accostare, anticipando di ~~che~~

+ in questa quarta linea una parola.
~~che~~^{che} ~~che~~^{che} ~~che~~^{che}
~~che~~^{che} ~~che~~^{che} ~~che~~^{che}
~~che~~^{che} ~~che~~^{che} ~~che~~^{che}
~~che~~^{che} ~~che~~^{che} ~~che~~^{che}

L'attivazione dell'opificio sul successivo tronco di strada da Cardita a Cava, sulla lunghezza di circa 50. Chilometri, finora non si è avuta nella più primitiva concezione fissa stati richiesto.

Mentre un anno fa aveva fatto

G

concedere di questa digressione e pur sempre che al primo maggio dell'anno prossimo sarà già aperta all'esercizio la strada provinciale dovotissima a determinali del regno sopra una ferrovia interrata ormai dalla travecca dell'Appennino da Cava ad Eboli e da pochi chilometri prima di Salerno, ad riportarne col mare d'opportuni vantaggi aieri saluti della marina.

Una concezione di maggior termine, si dovrebbe perciò fare del percorso relativamente al confinante tra Campania per la linea da Scafati a Capriano, in vista delle straordinarie difficoltà offerte in qualche sezione allo stato stabilito di una linea di strada ferrata, sia pure in una condizione di località: ma ritenere nulla sia stato omesso da parte del Governo ad ottenere che i concessionari accettassero per quelle linee un loro termine, non intetto: si è pensato che potesse riguardare minormente quella indigo al confinamento della marina che al punto congiungimento della città di Napoli coll'Avellino e giardini con tutto il resto dello Stato, già sarebbe stato provviduto con la linea per Eboli e fatti a questo al transito quella minuziosa linea, e fatti gli studi definitivi di questa importante diramazione, non sarà difficile di

di aprire ~~ella~~ la sezione su
trionchi che dalle adiacenze della ^{pedata} città
più elevata dell'Appennino, brandano
a ricchezza ~~colla~~ delle ferrovie aperte
a tutti due.

4

Ma se al Governo stava grandemente

anuere l'accelerare con ogni mezzo l'impres-
sionamento delle strade ferate fra Napoli e
l'Adriatico, lo scopo che sedeva in sime
d'ogni sua profondità era quello di apre-
rire l'attrazione: e un tale fine obbligava
alle condizioni di garanzia) insiste-

• nella Convenzione, agli ~~atti della~~ ^{atti cuba di}

~~di stipularla con una potente più~~ ^{che} cala
~~affatto la comune~~ ^{comune} ~~ma~~ ^{ma}
banaria, e tale da ripulirne ~~l'area~~
da quale ~~ogni~~ ^{ogni} ~~potesse~~ ^{potesse} essere ~~a~~ ^a
ogni ~~potesse~~ ^{potesse} ~~affatto~~ ^{affatto} ~~la~~ ^{la} ~~comune~~
esposa, che l'affatto della Convenzione
che più ~~po~~ ^{po} qualsiasi vento neppur dubbio ~~le~~
~~comune~~ ^{comune} ~~potesse~~ ^{potesse} ~~garantire~~ ^{garantire} ~~le~~ ^{le} ~~condizioni~~
~~finanziarie~~ ^{finanziarie} ~~non~~ ^{non} ~~essere~~ ^{essere} ~~possibili~~ ^{possibili} ~~conseguenze~~
E dunque

questo intento è stato appositamente con-
venuto all'art. 8. della Convenzione,
che ~~prevede~~ ^{prevede} ai Concessionari non ~~impie-~~
~~vergan~~ ^{vergan} fatto di costituire una Società
Quoniam ~~che si ponga~~ ^{che si ponga} in luogo
e vece loro, e più villoso, personalmente
adempiere agli oneri contratti della
Convenzione.

Altro segno del Governo è stato quello
di ottenere che la costruzione delle strade
ferate fra Napoli e l'Adriatico, fu-
non solamente, adempisse il bisogno di

Il sarebbe mai elevato sulla pietra
di ottenerne cura del controllo.
Il quale già più volte fatto e disposto
per fatalità di circostanze, vantasse
quali giustificata ~~che~~ i capi del
mai pensamento si vedessero aggiornati
sul suo opere, anche con gravi sogni;
in tal modo condusse, da ~~esso~~ allon-
tanare ogni dubbio sulla sua operazione.

posto e forte comunicazione fra quella
Città — ~~Pavia~~ — e tutto il resto dello Stato,
ma fessa altresì occupazione di promuovere
~~in quella Provincia~~ lo sviluppo ~~degli~~
oltre' industriali in quella Provincia, dove
non è difetto di alcuno più affacciato
negro a ciò, se non ~~anche~~ ~~anche~~ ~~che~~
~~—~~ ~~in che~~ spiegherà.

Eppure fra gli obblighi del Consorzio
fu scritto ancor' quello di fondare in Pavia
un grande stabilimento Industriale nel quale
una metà almeno del materiale circostante
recipario al primo officio, e la totalità
di quello che avrebbe richiesto all'acquisto
~~immobilato~~ aumentato o manomesso del
medesimo, si dovesse fabbricare).

Eon' non bissinale intanto è stato facimento
convenuto che ~~andate per la linea delle~~
~~Oriani~~ fosse riservata a' sottoscrizioni
Italiane, una certa parte almeno dei ri-
tirati che si domano emettere, ben in
accordo col capitale necessario all'attivazione
~~dell'impresa~~ — ~~che~~ ~~è~~ ~~la~~ ~~costruzione~~ —
totale circa la natura e l'ampiezza? Di

{

quali fu stabilito che fossero esauriti
quei modi ex quelli bolognini, che le
precedenti disposizioni governative già
vennero consentiti alla Società delle Ma-
re e Lombardia e dell'Italia (intesa) che
i Consiglieri hanno preso impegno di
fondere nella nuova Società, cui già, per
le stesse opere a seguito della fusione
Concessione venrebbero autorizzate a fo-
nare.

Li ottenne la fondazione di una
grande società industriale con sede
in Italia e con titoli di
rappresentano valori che tendono
in tutte le parti del nuovo
regno, ed insomma ottenne il
governo, giovanotti dell'opportunità
di potere

→ ramandando alle once da tenere
a Milano

Il per l'edilizia è già fatto possibile
per trasferire i costi quindi non
viene esentato a lavori
e fatti edifici, teatro

Non che effettuare l'affari di
tutto colla Roma (concessione) cominciò
altro ad un lungo opera e che fine
ai primi di dell'introduzione fu-
alla strada finita è stata ^{intesa} manifattura del Regno
reclamata dal commercio de Genova che
in cui finora ha spesso sgomentato
anche in più indipendente da apertura.
Vedete questa la strada finita. di fighera
e Torino con un ponte sul Po fatti spese
per la strada da Genova ragionando per
Genova e Brixia avrebbe in tre linee
di comunicazione; che è principale nostro imperio marittimo. e la
ricchezza e fertili province di Lombardia.

Il quale è la massima ricchezza al-

Confindustria per l'adempimento del canto loro
degli oneri separati conferito in un'uf-
ficio di Dici Milioni di lire, mediante
distribuzione di equal somma del rimborso che
deve esser fatto alle ditte delle sforze
per i lavori eseguiti, ^{da esse eseguiti}
assegnate per le strade da Noceto ad
Onnone; in un altro ufficio di Dici-
Milioni in beni demaniali, ~~in~~ al di fuori
acquisto in confindustria, toccheranno, per la
vita e altre forme che per l'alienazione
di quei beni facciano della legge generale
stabilita: nella uffizione a fare ~~del~~ vi-
confindustria Ufficio dell'opere e dei
prostetti del tronco di strada da Taghera
a Piacenza, del giorno 20 di maggio aberto
la linea da Pavia a Taghera; e finalmente
nella uffizione di un anno tratto lungo
chilometrico di 47 $\frac{1}{2}$ km, fra le strade da
Taghera all'Adriatico; e di 47 $\frac{1}{2}$ km
per quella da Taghera a Pavia di a Belfiore
^{lunghezza}
In quanto agli altri trasporti faccio ^{che} la
detto queste condizioni fatti ai confindustrie
è nostro che a richiamate appartenendo
essendo alla gravità degli oneri de' due tronci

di fronte: quali sarebbero, il capitale ingente
 che alla costituzione delle Stati contenute
 nella Convenzione si fa necessario: il breve
 spazio di tempo che entro il quale il
 medesimo dir' opere trovato e stato: in
 difficoltà di raccoglierlo in ~~quanto~~^{mentre} un
 momento come il presente, in cui il
 mercato finanziario d'Europa è sconvolto di-
 totali; e a questi ~~anni~~^{anni} sono ancora
 ad aggiungersi quelli della fondazione in
 Napoli di un Grande Stabilimento di
 Costituzione; e d'altro dell'erezione a totale
 difesa in Concessione dei guadagni, con il
 solo d' ~~l'appoggio~~^{l'appoggio} ~~che~~^{che} in seguito
 a costituzi nel periodo di 10 anni assegnato
 alla costituzione della linea da Nighera a
 Pavia; l'altro in finita et in fine di
 costituzi al primo entro un periodo di
 tempo non più lungo di ~~due~~^{due} dodici anni;
 con tutte più le conseguenze ⁽¹⁾ in conseguenza
 di ~~che~~, battuta coi concessori graviteranno
 egualmente sic a lungo a carico dello Stato:
 giudici delle qualifiche accordate alcune ~~sono~~
~~se perciò~~^{se perciò} ~~le~~^{le} ~~concessioni nominali~~^{concessioni nominali} si riconoscano
 fino alle loro ed' origini delle loro spese
 come in un obbligo puramente nominale;

ne tarderanno le altre 2 fasi tali, su-
ta florilegio
~~L'attuale~~ il traffico che è lecito al, insigne-
spira una ritezza di stile che avrà per punto
obiettivo un'etica di un, certo tipo in-
portante di quello Di-Napoli, e per una
della propria attività un'esperienza utile
come la Puglia, ed un totale) così volgare come
quello di - ~~camere~~ ~~attuale~~ ~~stato~~ ~~ad~~ ~~unico-~~
na) contatto - ben, Giovanni D'Adda' ambi-
valle Del P. -

Se oggi non lo è più che probabile -
che in qualunque - proporzione si avrà nei
primi periodi dell'operario, l'onere sulla
quarantina accortate; non vorrà che una
fara' anticipazione a titolo futtissimo, fatta
di parte dello Stato: operai nel capitolo
patente, che le somme che, per questo inflitto
successe Stato accordate ai concepcionari, dovranno
da sé medesime essere rifiuse al Governo
con le accese, infatti risultanti dell'operai
risegni anni, posteriori? -

La solita, e l'intelligendo sia concava-
nza; i mezzi dei quali spiegheranno;
e le cause sono perfetti di loro spiegati
che hanno detto
in tale impegno da ogni contratto,

9

sono motivi sufficienti a credere, che spieghino e voranno adempirvi assai tempi di quei che sono stati prescritti. — O. maggiore garantiglia il successo si è tuttavia consunto all' Art. 9^o del Capitolo, che ~~consente~~ la Società non portando un compimento la costruzione e non avendo l' esercizio sulle diverse linee, nei termini per loro rispettivamente assegnati, andrebbe soggetto ad una diminuzione nella garantiglia, proporzionale alla durata del ritardo, e valutata sulla base, di una riacquisto del Duci per conto per il ritardo di un anno. —

Lapacó — per i vantaggi ripubblicati della Convenzione sono ~~stati~~ fatti ad unovenerifi: l' obbligo imposto alla Società di sostituire allo Stato nell' onore per il medesimo dell' Esercizio delle Strade da Vene-Brette, le condizioni fatte dal Capitolo di Concezione ammesso alla Legge del 16. 8^o 1859; ed il trasporto per conto del Governo sia fatto a Rabatti salvo l' istruzione delle Strade complete nella Convenzione, ad un prezzo corrispondente a quello alla metà di

quello stabilito nella R. R. per le nuove coll' infima clausa.

« c' è nell' avvicinare alle' intere generali delle Nazioni, col promuovere, e' effettuare l' adattamento di un' opera così vivamente reclamata da quei fatti di considerazioni, il Governo ha voluto che si approfittasse l' opportunità, di procurare una' nella costruzione, che nell' operario delle strade in discepolo, ^{un modo} ~~per~~ ^{per} ~~potesse~~ ^è l' operario. L' attività de' cittadini costituisce di solito di più trovare un' onesto mezzo di sopravvivenza, ~~affari~~ ^{la} ~~disperata~~ che non ha prezzo. Stabilità che ~~non~~ ^{ha} potuto tanto nella costruzione che nell' operario delle varie linee a lei concesse, la Società debba impiegare esclusivamente figli italiani, salvo poche eccezioni rispetto ai Direttori e' Ingegneri capi, in quali dovranno necessariamente sopravvivere tutte intorno la confinanza della Società, non è barato che si ~~fa~~ ^{fa} forza se ne potesse in un ^{tal} ~~modo~~ ^{seguimento} limitare, la stessa. Ma medesima.

« quelli che si sono ripetutamente discorsi, stanno le condizioni ^{principali} ~~finanziarie~~ della

~~Accademia Nazionale d'Ingegneria~~

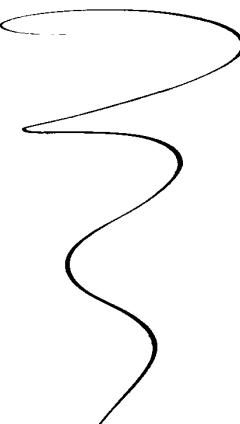
~~Regolamento~~

Concezione

L'azione intorno alla quale è richiesto il vostro voto. — Nel resto la medesima è regata dalle Leggi generali che — concernano la materia e specialmente da quella dl. 20. g. 1859: — e ad apicarne l'esecuzione si è in ~~st~~ richiesta dai Concessorii una — firmoriale cassione di Due Milioni — di lire in ~~detto~~ l'attuale Confidato dello Stato, e pressoché quella di Duecentomila entro il termine di un anno — dalla data della legge di concezione. —

La quale quanto col concorso del provvedere vostro Uffizio legerà, puntualmente pubblicare un nuovo esempio sarà aggiunto a quella — opzione — che d'atti, perni ~~per~~ de anti — di far che la guerra, l' Stato ha — fatto li dati esigere al vanto di fatti libere, e ogni u Nazione. —

— in tutti ^{gli' atti} della legge della unità nazionale — e della vita sociale va compiendo, — e rapidandosi la grande opera — della unità nazionale.



N° 165-B

Gorino 21 Luglio 1862

Gori

Illmo Signor Presidente

Mi prego trasmettere Copia
di una lettera dama oggi diretta al
Signor Ministro dei Lavori Pubblici
per domandare la Concessione delle Ferrovie
Meridionali. La prego a voler comunicare
alla Camera la lettera e i documenti che
la accompagnano.

Qualunque sia per esere il
giudizio del Parlamento sono certo che
il medesimo sarà lieto di vedere come
i Capitalisti Italiani concorrono 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 Sigr Presidente
della Camera dei Deputati.

(Dr. S. Mura)

*Un de me sero,
Pietro Bautogli*

In 11

Brugherio

Articolo 1°

È accordata al Sig.
Conte Bastogi la Con-
cessione delle seguenti
Linee di Strade Ferrate.

- 1° Una linea lungo il
Litorale Adriatico da
Ascona ad Otranto
per Termoli, Foggia,
Barletta, Bari, Brindisi,
e Lecce, con una dirama-
zione da Bari a Taranto.
 - 2° Una linea da Foggia
a Napoli per Ascoli,
Eboli e Salerno.
 - 3° Una linea da Cipriano
a Pescara per Sora,
Celsano, Sulmona, e
Ppoli.
 - 4° Una linea da Voghera
a Pavia, e finalmente
una linea da Pavia
a Brescia per Cremona.
- Il Signor Consigliario
sarà autorizzato ad acquisire
tutte le linee da Napoli

al Viterbo con diramazione
per Castellamare, la quale
in tal caso entrerà a far
parte della Concessione
ai punti della presenti
Convenzione.

Articolo 2°

I termini per il
compiimento della costru-
zione delle varie sovra
detti linee sono fissati
come segue:

- 1° Per le sezioni di strada
da S. Benedetto del
Tronto, a Conza e da
Napoli ad Otranto il 1°
Maggio 1863.
- 2° Per le sezioni da Otranto
a Saviano il 1° Gennajo
1864.
- 3° Per la sezione da Conza
a Saviano 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
Saranto il 1° luglio 1865.

6

Si linea da Foscaro a Cefrano dovrà essere terminata nel termine di un anno a distare 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 Novara, compresa tra Brescia e Cremona dovranno essere costruita 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 fermi 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'approssimamento, rendessero impraticabile l'ultimazione dei lavori, e magisso per la tratta e per la Galleria predetta anche nei termini portati dalla sopradetta tolleranza, il tempo utile per il compimento dei lavori potrà essere a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà reputato assolutamente indispensabile.

Articolo 5°

Allo scopo di parlare a compimento nei termini rispettivamente fissati la costruzione delle Linee, o delle Sezioni di Linee riportate 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 giumento al dissotto di 5 Milioni di Lire al mese.

Attestato 6.

Per le somme come sopra
fissate per il congiunto

dei lavori di costruzione,
dovrà essere ottenuto i ser-
vizio sulle rispettive linee
o Sezioni di linea, con con-
dizione espressa, che postata
la costruzione delle apposite
Sezioni di strada ferrata
fino ad Obbia, ed a Longa,
si debba immediatamente
procedere all'organizza-
zione di un servizio specia-
le di trasporto celere per
i viaggiatori, per le com-
unicazioni attraverso
l'approssimativo, fra quai
due punti, piano o rialzato
posto attivare fra i men-
zioni l'esercizio della
Strada ferrata.

Un eguale servizio
di trasporto celere si dovrà
stabilire per la traversa
di Salerno, quando al
congiunto dei lavori per
la medesima fosse pro-
vvidesi indispensabile
un termine di tolleranza
maggiore di quello accor-
dato dall'Artº 3º.

Attestato 7.

Il Sig. Conte Bastogi
si obbliga a costituire
nel termine di un mese
dal giorno dell'approvazione
per legge della presente Convenzione

essere prima presentate dalla
legge una Società Anonima,
sotto il titolo: "Società Italiana
per le Strade Ferrate Meri-
dionali", col Capitale di
Cento Milioni in Azioni, la
quale assumerà 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 So-
cietà dovranno essere sotto-
posti all'approvazione
del Governo.

Articolo 8°

La Società si auto-
riazza a realizzare il
Capitale necessario all'
adempimento degli obblighi
impostole dalla presente
Concessione, per un prezzo in
Azioni, e per due terzi in
Obbligazioni.

Articolo 9°

Per rispetto alla
linea da Brescia a
Parma è riservata la
preferenza a favore della
Società delle Strade Fer-
rate e dell'Italia Centrale,

portata dal Capitato
annesso alla Legge dell'
Otto Maggio 1860.

(Parole)

C. Questa somma sarà

Articolo 10°.

Il Concessionario, e quindi la Società, che sarà dal medesimo costituita, dovrà surrogare al Governo in tutti gli oneri da esso assunto in virtù di regolari contratti in corso per provista, e per argomento dei lavori utili relativi alle Linee contemplate nella presente Concessione.

Il Governo garantisce l'osatta esecuzione dei preceduti contratti, ed in ogni modo la Società non sarà per questo tenuta 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 Andalo ed Osio, rimanendo però 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 riferito all'esercizio della Strada ferrata Napoletana, per quanto i termini fissati per il compimento della medesima saranno per consentito.

Compresa la rete delle Strade contemplate nella Concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto Stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto, per il successivo aumento e rinnovamento del medesimo.

Articolo 12°

Il Concessionario è tenuto a depositare, entro il termine di un mese dalla data dell'approvazione per Legge detta, una somma a titolo di garanzia di Dieci Milioni di Lire in moneta

7
ogni per cento al valore nominale.

7
11^{to}

Questa somma darà
restituita per quanto a
misura che il concessionario
stesso o la Società giusto
fischiesseranno di avere mo-
gato nella costruzione
delle strade loro con-
cessi una spesa corri-
pondente ai tre tanti
dell'ammontare del
quinto da restituire.

In caso d'inadem-
pimento al disposto del
presente articolo il
Concessionario, oltre al
decadere della Concessione,
incorrerà senz'altro nella
perdita della Causione
primordiale di Due
Milioni di lire in
modica 5 per cento volu-
tata come secca, da esso
probata a quarant'agosto
del presente anno preventi-
vemente alla stipulazione
del medesimo.

Articolo 13°

Si obblighi di
ferro contemplati nella
presente Concessione
saranno prefabbricati, ed
esentate con tutti quei
diritti ed obblighi che

risultante dalla presente, dall'annesso Capitolo, dalle Leggi, e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla Legge del 22 Novembre 1859 in quanto il presente atto, e l'annesso Capitolo appartenente non vi derogano, se venga altresiasi stabilito per future disposizioni di legge o di Regolamento.

Articolo 14°

La durata della Concessione per le Ferrovie dal Voghiera a Parma, e da Parma per Cremona a Brivio, è fissata in 99 anni, a partire dal 1 Gennaio 1865.

Qualora per tutte le altre linee contemporanee nella stessa Concessione la durata sia stabilita in 99 anni a cominciare dal 1^o Gennaio 1868.

Articolo 15°

Lo Stato garantisce per tutta la rispettiva durata della Concessione un annuo prodotto brutto

per chilometrico dell'esercizio
nella precedente linea;

Capitolato

annesso alla Convenzione in data Giugno 1862
stipulata fra i signori per Lavori pubblici e per le
Finanze del Regno d'Italia ed i signori Barone De-
Rothschild e Signor Galabot per la concessione
di strada ferrata nelle province meridionali di
Lombardia.

Capitolo Primo Tracciato e Costruzione

Art. 1^o

Per ogni una delle linee o delle sezioni di linea
contemplate nella convenzione in data d'aggi-
ta facendo concessoria dello medesimo dovrà fatta
fare alla preventiva approvazione del governo un
progetto comprendente la pianta, & il profilo della
strada, coll' indicazione della natura della pista,
gradi e della distribuzione dei principali edificj, e
delle stazioni lungo le medesime.

Per tutte indistintamente i fabbricati delle sta-
zioni come per gli edificj principali lungo le strade
e per i punti che avranno una linea da direi cin-
ci in oltre, dovranno presentarsi all'approvazione
del governo i relativi progetti particolarmente, pur
che di riconoscere l'adeguamento.

Quanto alle opere di minor importanza la
Società potrà limitarsi alla produzione dei tipi
fulla muraria da già belli e moderni dovranno
essere costrutte.

I progetti faranno corredato di una memoria
descrittiva e spiegativa delle costruzioni fare.

Dovrà curar della Società il proteggere i pro-
getti in tempo utile onde il loro esame non abbia
ad essere causa di ritardo nel compimento dei lar-
gari che nel dipendono.

Art. 2°

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

Ella dovrà del pari operare per tutto le altre linee e sezioni di linea) i progetti tanto di manifattura che particolarmente reggibili che a diligenza del governo già sono stati allestiti e riservati, però ad essa la facoltà dovrà all'art. 221 della legge 20. dicembre 1859.

Art. 3°

La linea) lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto e quella da Foggia a Taranto faranno unicamente costruite per un solo binario, acquistando però i terreni e disponendo le fondazioni delle opere d'arte all'uso del collegamento di un secondo binario sulle medesime.

I lavori di ferraginatura e di serrato ed i manufatti faranno raddoppiali ed il secondo binario verrà collocato su quelle linee, quando il prodotto lordo dello) medesimo raggiunga la somma di lire trentatré que' binelli per chilometro.

La linea) da Cappano a Cesarea e la sezione della linea) da Foggia a Capoli compresa tra Foggia ed Eboli faranno costruite ed in ogni loro parte disposte per un solo binario. La restante porzione della linea) da Foggia a Napoli farà immediatamente disposta per due binari, subordinata la obbligazione del collegamento del secondo binario al capo del prodotto lordo chilometrico precedentemente trovato.

Art. 4°

I ponti in corso di eseguimento tra S. Severino del Tronto e Foggia con larghezza corrente il bisogno del collegamento di un primo binario faranno condotti a termine secondo le dimensioni prestabilito a la parte della via che rimarrà disponibile.

*

I
bile) per' modestius, farà acciono ditta al transito dei
vechi ordinari, finché a termini dell' articolo pre-
cedente non si verificherà il capo del collegamento del
secondo binario per quella chiesa di strada.

Art. 5°

La strada da Brodaval a Tagliora per Cremonea
e Pavia farà compiutamente preparata per due bi-
narii ma il collegamento del secondo binario non
potrà essere imposto alla Società se non quando
la rendite brutta della strada sarà abbia raggiunta
la cifra di lire trentamila a chilometro.

Con larghezza proporzionale alla stada
per due binarii dovranno essere edificati del punti
fra il punto provvisorio all' ammiranze che quello
definitivo in pietra e ferro che per il varco dello
stradale dovranno costituire lungo quella linea.

La ferrovia dovrà costituire il punto provis-
sorio all' ammiranze nel termine di proprio per
l' ultimazione dei lavori relativi alla stazione di
stradale. Pavia a Tagliora e nel termine di due
anni dall' apertura dell' ostacolo su quella
strada di strada, sarà obbligata a costituire il
punto stabile in pietra ed in ferro con fortuna
uguale a quello che viene approvato per il punto
fatto lo a Biacca.

La ferrovia farà per tenuta ac' altri
fare la crocione del prodotto punto stabile, quando
a giudizio di' pariti' cuiususciamopinto che il pa-
gno sul punto provvisorio potesse difettare
della necessaria sicurezza a per doverimento natura-
rale dell' opera, o per eventi straordinari.

Art. 6°

La ferrovia farà il punto provvisorio che
per il punto stabile farà' intieramente a carico
della Società. Quando per' alle opere arginatrici
o di sponda del fiume, da erigerfi a difesa del
ponte e della ferrovia si volesse dar tale soste-

zione che giova per insieme a difendere un territorio più o meno vasto dalle irruzioni del fiume concorressano nella spesa per ciò necessaria lo Stato; i Comuni ed i Consigli in ragione dei vantaggi che ne ottenerebbero, avendo del disposto da l'Artolo III Capitolo 1^o della Legge 20. Novembre 1859.

Art. 7.^o

Il Governo si riserva la facoltà di fissare in massima l'andamento che dovrà seguire la predetta linea fra le prese frequenti e Pavia, per la sezione della medesima compresa tra Pavia e Vighera, oppure fra Vighera dalla linea) per Caron Merello in un punto tra il Ticino ed il Gravellone altraversore il Gravellone alquanto ad est di questo del ponte per la predetta linea, passata a levante dell'abitato di Pavia e varcato il fiume a circa mille metri arribato delle acque del fiume di Parma a Mozzana parte a la Staffara in vicinanza del mulino orecchia farà capo direttamente nella Staffana di Vighera.

Art. 8.^o

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade concepite in quanto non risultati altrettanti determinati dal prefisso rapportato, dovrà la commissione attenersi a tutte le disposizioni contenute nella Legge 20. Novembre 1859, nonché alle seguenti cioè:

(a) che i raggi delle curve non vengano mai superati a lunghezza minima di cinquecento metri, salvo nelle lavorate delle appennine nelle quali farà tollerato un raggio di trecento metri.

(b) che le pendenze non superino i limiti aspri: del sei per mille salvo l'autorizzazione di partire fino ad dieci che potrà venire data esclusivamente dal ministero dei lavori pubblici con le motivazioni e salvo nelle due traversate dell'appennino, nelle quali farà tollerata una pendenza massima del ventisei per mille).

(c) che tutte le strade siano munite di colonne elettriche.

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

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

Art. 9.

La società non partendo al completamento la costruzione non attivando l'operazione sulle distanze linee o sezioni di linea nei termini per loro riportateivamente fissati all'art. II della Convenzione in data d'oggi, salvo le eccezioni che ai fuorchiesi articoli III e IV andrà pagata ad una conseguente diminuzione della quarantina di un anno prodotto lordo chilometrico accordata per quelle linee o sezioni di linea. L'escita diminuzione sarà proporzionale alla durata del lordo e valutato sulla base del dieci per cento, per un termine di un anno.

Art. 10.

Spese per la fornitura di cattando dei lavori, dei pari che quelli del contratto dello stesso, saranno sostenute dalla società.

Sei comprendono gli oneri imposta degli imballati e dei commissari a favore nominato dal governo non accio che quelli del personale stabilito addetto ai loro uffici.

Si provvederà a queste spese che a quelle della fornitura sono da cui far incrociare l'art. 13. La società dovrà versare ogni anno al pubblico deposito la somma di lire 100 per chilometro chilometrico di strada in costruzione da lei edificata.

Art. 11.

Per tutto la durata della convenzione, la società dovrà conservare in buono stato di manutenzione

7

tenzione tutto le linee che le sono concesse, tenente
insieme di tutto il materiale mobile occorrente al
bisogno del servizio ed assicurante l'adattamento.

Dovrai inoltre stabilire e conservare in
attività in una o più stazioni principali il suffi-
cienza necessaria per provvedere con celerità grande
i paraggi di tutto il tuo materiale mobile.

Capitolo 2°.

Applicazione della Quarantoglia

Art. 12°.

Le quarantoglie stipulate all'art. 16. della con-
venzione in data d'oggi saranno applicate dal
gennaio in cui sopra esclusa linea e sezione di
linea farà attivato il doppio servizio del maggiore
tarto e delle mure.

Nel caso però in cui il governo straniero con-
sentente di arretrare l'attivazione del servizio per
i maggiatari sopra qualche sezione di linea prima
che queste possano nulla trasformare effettuare anche il
trasporto delle mercanzie la misura della quarantoglia
sarebbe temporaneamente modellata ai due
terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un avvenimento
qualsunque, o per caso di farla maggiore il servizio
di un tratto qualsunque delle strade ferrate ar-
repa arrivarsi interrotto e questo interruzione
per negligenza della società venisse a protrarsi
più di quanto sarebbe assolutamente necessario
per farci riparo, farà del pari proporzional-
mente sovra l'applicazione della quarantoglia.

Art. 13°.

Nel computo della lunghezza chiomme
tratta della linea da Reggio a Voghera per
mossa e lavoro, per l'applicazione alla medesima
della pottuata quarantoglia di prodotto lordo,

non farà tenuto conto di quei tratti d'essa che
saranno comuni con altre strade della Sardegna.

Art. 14°

E. 15° Il governo che lo Stato avesse eventualmente
permesso l'abbandono per farza d'una strada garantita
tali articolati precedente costituiranno una
anticipazione fruttuosa d'anno intero del
quattro per cento.

Questa anticipazione verrà rifatta collo
accidente inibito lordo sull'ammontato garantita.
Se accadeva vorranno appartenere all'estinzione,
prima degli interosi, pagata dal capitale.

Art. 15°

Il governo si riserva il diritto di verificare
e controllare nel modo il più falso la gestione della
faucetta rispetto agli incatti d'ogni genere derivanti
dal possesso e dall'esercizio delle strade, e la facente
a semplice di lui richiesta avrà l'obbligo di fornirgli
tutto gli schermimenti e le contrapprezzo che egli
stimo e appartenente ai formandosi incidenti a tutto
quelle prezzozi che circostanza d'ogni anno
accidentale circostante che al numero ed alla distribu-
zione dei treni sia d'viaggiatori che di merci sulle
diverse linee, nell'interesse di un perfetto e soddis-
facente esercizio egli possa procurare.

La facente si riserva il diritto di sopra sovrar-
no operato per mezzo di amministratori nominati dal
governo. Questi avrà almeno il diritto di far sapere
presentare alle autorità generali della facente.

Capitolo III.

Riscatto e Scadenza

Art. 16°

Il governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le strade ferroviarie comprese nella concorrenza alla tirare d'oppo.

Al governo toccherà l'obbligo di rimborsare alla

Società il valore del materiale mobile, degli strumenti
di intervento, dei mobili, degli approntamenti di
ogni genere al prezzo che si regolerà in via ambiziosa
vole, o che verrà fissato da periti.

Gli stabilimenti fondati ed eserciti in virtù
del disposto dall' articolo 41. del presente Capitolo
e dall' art. XII dell' annexa Convenzione rimarranno
in proprietà della società.

Art. 17.

Dopo trent'anni dalla data della legge di
Convenzione il Governo avrà la facoltà di ripartire
le ferrovie intagliate nel precedente capitolo e
nell' annexa convenzione, nonché il pagamento
di una rendita annua da corrispondere annualmente
alla società per tutta la durata della Convenzione.

Art. 18.

Per determinare il prezzo di tale risanamento si
prenderanno gli introiti netti annui ottenuti
dalla società durante i sette anni che precedono
tutto quello in cui il Governo avrà l'interessante
l' intenzione di ripartire le ferrovie; se in due
diciannove gli introiti netti dei due anni meno
profici si prenderà la media degli introiti
dei cinque anni restanti.

L' last' introito netto così costituito lo
ammontare della rendita annua che verrà pagata
periodicamente alla società per tutto gli
anni che rimarranno a trascorrere fino al
termine della Convenzione. Questa somma
annua non potrà essere in alcuna caso minore
della rendita netta dell' ultimo dei sette anni
prezzi al termine di paragone.

Art. 19^o.

Nel capo previsto dall' art. 17. come pure

in quello u' cui il Governo non prevede per la
fesa della ferrovia che al servizio della confe-
sione, questo uissone con tutti i loro mezzi
dovranno opere consegnate in buono Stato di
manutenzione.

Art. 19. Se ciò non fosse, esso avrà diritto di far
adeguare le riparazioni necessarie a spese della
Socetà, come è d'obbligo l'essere quest'ultima a
procedervi.

Lo stesso dispositivo si applicherà
quando la società uisca per a saggiarsi prima
del termine della confezione.

Art. 20.

Allo scirare della confezione la società
avrà quattro dì di tempo la rabbiega, continuare
la manutenzione e l'ostacolo per i tre mesi
successivi a spese e per conto dello Stato.

Il resoconto dell'ostacolo sarà sostenuto
dalla società sotto scrittura del Governo do-
vrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su
questo resoconto la società deve presentare
la parigista e somministrare subito le modi
le nuove di lucidazione che le faranno Stato
domandate, salvo che le obbiezioni fatte
contro il suo resoconto si risolvano per fondo
e si regoleranno i conti avaria delle
medesime.

Per contro, se il Governo non muove obiezioni
contro il resoconto entro tre mesi o contro l'appro-
vazione della società entro sei settimane i conti
presentati dalla società pristinamente come
approvati.

Capitolo IV

Variffe e condizioni del trasporto e servizio pubblico

Art. 21.

I primi trasporti fanno dei viaggiatori che,

delle merci sulle linee contemplate nella precedente
convenzione, sono autorizzate le tariffe attualmente
in vigore sulle Strade ferrate Lombardie e
dell'Italia centrale.

La Società ed il governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette
formare delle tariffe preferenziali allo scopo di adottare
in riguardo ad esse un sistema uniforme per le
varie reti d' strade ferrate italiane che comunichino
uno fra l'altro.

Art. 22.

Aqui sotterfugio tendente a defraudare la
Società delle tariffe che le sono dovute per trasporti
aqui tentativo fatto nell'intento di far pagare
tutta o parte della tassa nelle car-
reggi della società, aqui falsa dichiarazione
della qualità o del peso d'una merce, aqui
agglomerazione in un'unica spedizione di
particolari appartenenti a classi diverse e dirette a
persone diverse sarà punito col pagamento
d'una tassa tripla.

Queste disposizioni faranno viderite sulla
tariffa al stampa della società.

Art. 23.

In caso di strade varie carezze di rivedere
il governo avrà il diritto di imporre una tassa
grande sulla tassa di trasporto delle merci ab-
mentar fino alla metà del massimo portato
dalla tariffa.

Art. 24.

I trasporti militari dovranno essere eser-
citi a prezzo ordinario, cioè:

Se' esibiti in corpo o staccati, ma provvedere
che si paghi di ora al tornio, per cavalli, bagagli
gli oggetti militari e materiali da guerra alla
metà delle tariffe portate dalla tariffa.

Art. 25.
Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra, di cui non si fa espresa menzione nella classifica, saranno paragonati alle merci di seconda classe nel trasporto a griccola volante.

Art. 25.

La foresta si obbliga a trasportare tutte le proprie linee di saluti, tabacchi, provviste 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 foresta pubblica che li portano verranno trasportati per metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe.

I detenuti si trasporteranno in un convoglio speciale quando non siano chiusi in casse o scatole cellulari.

One poi l'amministrazione facciaso per trasportarli di siffatte camere, oppure pagherà almeno doppia supplemento.

Art. 27.

I pubblici funzionari incaricati di fornire, glorare l'edereggia delle ferrovie e di controllare le operazioni della foresta verranno trasportati gratuitamente dal gari che loro bagagli.

Art. 28.

La foresta si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere dei dipartimenti degli uffici di servizio, e degli uffici dipartimenti postali nei convogli di viaggiatori e missi, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli coloni.

I carri ambulanti postali faranno sommerso istituto dall'amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'amministrazione non impiegasse un spesamente destinato al servizio postale

nei convogli ordinari o misti e la facetta dovrà
porre a sua disposizione un carro a guatello sinistro.

Ogni qual volta questo servizio esigera
l'uso di un veicolo di maggior capienza di un
carro postale, il Governo dovrà rispondere alla
società un banguetto da quattrocento lire
italiane per ogni chilometro e per ogni carro più
lettivo.

La facetta si obbliga di incaricarsi delle spese
mai fatte dall'amministrazione delle poste,
non accompagnate da un impiegato del parco
della parveglia dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo l'appositor
ne delle lettere si faranno gratuitamente a disposi
zione 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 concepita alla facetta ovvero di far uso dei
gab' delle linee telegrafiche della medesima.

La facetta dal canto suo avrà diritto di stabilir
sui propri spese delle linee telegrafiche ov
vero di far uso dei gab' appartenenti allo Stato.

La Compagnia non potrà trattenerne altri
disposti fuorché quelli relativi al servizio delle
sue strade, e sarà porciò sottoposta alla former
giaza governativa.

Art. 30.

La facetta dovrà far installare gratuitamente
dei suoi agenti le linee telegrafiche stabilite e
di stabilire per conto del Governo lungo le sue
strade ferate.

Gli agenti incaricati di questa parveglia
dovranno denunciare immediatamente alla propria
sua Majestà telegrafo ad alta voce
qualsiasi competente tutto quanto sopravvenuto.

alle linee telegrafiche.

La ferrovia dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici del governo non che gli oggetti ed materiali correnti fra pollo Stablonamento che per la manutenzione delle linee telegrafiche fu stabilito.

Capitolo 5.

Stipulazioni diverse

Art.º 31.

La ferrovia apre il carico dell'esercizio della Strada ferrata dal Pavia al Varese con i diritti di diritti ed obblighi derivanti all'amministrazione dello Stato dalla Legge 16. ottobre 1859.

Resta però supposto l'esercizio del binario provinciale, nondimeno il quale la ferrovia finora fu posto da principio in comunicazione colla strada provinciale di Pavia e coll'esercizio di quel binario, il servizio della stazione provinciale stabilita all'origine del medesimo.

Art.º 32.

Immediatamente dopo l'emanazione della Legge d'approvazione della presente Convenzione la ferrovia riceverà la strada ferrata di Varese Brembate dall'amministrazione dello Stato che attualmente la esercita in perfetto stato di manutenzione, come a termine della legge precedentemente. L'amministrazione stessa ha avuto il diritto di riceverla dai rispettivi concessionari.

Colla strada sarà pure coneguita in ottimo stato alla ferrovia la linea telegrafica sulle manichie di trasmissione ed ogni altro atto appartenente.

L'amministrazione dello Stato esorzia inoltre alla ferrovia tutto l'arredo esistente nello stabilimento distribuito lungo la predetta linea, e necessario ad servizio delle medesime.

Art.º 33.

Finché la sezione di strada Favara-Voghera non sarà costruita ed aperta all' esercizio, e concefa alla facetta il servizio della strada di Favre-Beretta, di fornire i fuor treni nella Stazione di Valenza, percorrendo quindi coi medesimi i sette chilometri della strada dello Stato fra Valenza e Favre-Beretta.

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

Aperto la sezione di strada fra Favara e Voghera, ceperà per la facetta la facoltà di fornire i fuor treni nella Stazione di Valenza e di percorrere con essi il tratto della strada (Valenza)-Torreberetta, a condizione però che il governo provvi l'ammiraglimento da parte dei concessionari della costruzione della strada Favara-Torreberetta delle prossime loro imposte dall'art. 12. del Capitolo di concessione d'una legge dat' 16. ottobre 1889.

Art.º 34.

La ceprava dell'uso della strada da Voghera a Favera è fatta alla facetta dello Stato in cui quella strada favoriva comunque le sue attenzioni ad eucrone per il materiale mobile, il quale non è compreso nella presente ceprava.

La facetta dovrà tenere un conto distinto fra dette spese che dal prodotto dell'esercizio di quella strada, e rassegnarle all'amministrazione dello Stato entro il mese dell'anno immediatamente successivo a quello cui lo stesso conto si riferisce, fra le spese d'esercizio faranno compresa la imposte a pagarsi per quella strada.

Art.º 35.

Per quella parte della linea da Bari a Taranto che farà compresa fra la sezione di Taranto ed il punto di divisione della strada ferrata delle Salernie, la facetta dovrà dare il transito pubblico (moderna)

3

ai treni destinati al servizio della medesima linea delle
Calabrie.

Il consigliere e le vicinjous di questo tronco
come dati sopra in comune della Stazione e dello
stretto al punto di Varano saranno stabiliti
d'accordo fra le parti interessate ed in capo 30 giorni
saranno fissate d'ufficio dal ministro dei Lavori
pubblici.

art. 36.

I ditti austriaci di lire vi beni stabili domani
avranno dello Stato accordi alla società Taranto dato
alla medesima in virtute l'abbondanza & equalità
formata sul prezzo di quegli stabili dei quali
effetti sarà resa acquisiticia per quello via
ed in quel modo che per l'acquazzone dei beni
domenicali saranno per legge stabiliti.

art. 37.

La società dovrà rispondere allo Stato le
metà della spesa che farà per occorrere per la co-
struzione e il completo arredamento d'ogni genere
della grande stazione centrale di Capo.

Le condizioni della costruzione e del servizio
misto in quella Stazione saranno regolate dal
ministro dei Lavori pubblici sentito le parti
interessate.

art. 38

La società dovrà nella costruzione e nel
servizio delle strade alle concedere l'impegno
adattamento degli stabili, salvo pure
elegioni rispetto ai posti di Garibaldi e di Viger
quando sarà servizio.

I posti del servizio sotto detto servizio delle
strade saranno dalla società a partecipazioni di
preferenza accordate ai militari congedati.

Un terzo numero del numero totale dei posti
detti dovrà operare in ogni caso rispetto a questa clausa
di persone.

3

Art. 39.

Decidendo il governo di costruire e di concedere nuove linee di strade ferrate in diamazione di quelle tante proprie nella prefetta circoscrizione, i concessionari godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla data del presente capitolo sempreché dovranno di accettare le condizioni proposte da altri offertenzi entro questo termine dal giorno in cui questo loro parerino stato notificato.

Da questo condizione fanno eccezione le linee delle Calabrie ed i prolungamenti delle diamazioni delle Ferrovie dello Stato.

Qualora la ferrovia non avrà spese una o più diamazioni che le fossero state offerte e poste che questo concerto eseguito dal governo sia degno di perfezione e condanne manite di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio farà la medesima vallamento tenuta ad appannare ad opera finita l'esercizio di queste diamazioni. In compenso dell'esercizio per il quale sarà lasciata provvedere tutto gli oggetti mobili occorrenti ed inoltre il completo materiale di trasporto nonché l'incaricherà della manutenzione ordinaria, la ferrovia dovrà dedito di prelevare per prodotto lordi dieci anni di questo diamagno, settanta mille cinquecento franchi, quarantatré quali minus per l'esercizio anno si uscirà chiaviere fino alla renata tarda di dieci mila franchi e dell'ecdotente un terzo fino alla renata chiaviere tota di trentamila franchi ed un quarto quando saranno tarda oltrepassati i ventimila franchi al chiaviere.

Art. 40.

I monumenti che potranno opere eseguiti nella spianazione dei diversi lavori della ferrovia non dovranno opere menomamente danneggiato.

I concessionari dovranno darne aviso al governo per mezzo del prefetto della prefettura dove

mera), il quale provvederà sollecitamente perché
franci tutti, onde non impedisca 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. 41.

La società è autorizzata a creare stabilimenti
oppure officine ad acquistare ed esercire manifatture
di bigiotteria, depositi di farba, batelli, elettrici, uniformi
ma non perciò alle leggi e ai regolamenti tanto
concernenti quanto da cui sussidiari e con essa
riferita che le disposizioni contenute negli articoli
42 e 43 non debbano ritenersi applicabili alle
varie industrie ora accennate.

Art. 42.

Per ogni 8 anni a partire dalla data
del prefetto capitolato i corrispondenti patrimoni
rimettere in franchigia di dazio o di qualsiasi
ognere altro al diritto di ferro, regole, le locomotive
i tenders, i vagoni, gli strumenti, metalli e generi
salvante tutto ciò che è necessario alla costitu-
zione ed esercizio e mantenimento delle ferrovie con-
cesse!

L'esercizio di questo diritto farà determinato
dal ministro delle finanze con apposito Regola-
mento, intesa i corrispondenti.

Art. 43.

L'imposta territoriale che la società pagherà
allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati
per la strada farà valutare ai baji ai catassi
vigenti all'epoca dell'acquisto.

Art. 44.

La società potrà trasportare gratuitamente
per le proprie linee le lettere ed i pacchi segnati
sotto ufficialmente l'amministrazione e l'effez-

azio delle ferrovie complete).

Art. 45.

Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ad esclusivamente alla costruzione delle linee complete faranno oggetto al diritto fisso di una tassa italiana ed andranno edenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 46.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto dal presente trattato o dalla convenzione cui il medesimo va annesso, i concessionari e la società dovranno rivolgarsi direttamente al Ministero dei Lavori pubblici, cui spetterà di decidere su proposito.

In caso di dissidenza fra il Ministro dei Concessionali e la società le controllazioni verranno definite nei modi e per le vie previsti dalle leggi generali del Regno.

Torino 1^o giugno 1862.

Sottoscritto all'originale:

Ministro delle finanze G. Sella

Ministro dei lavo. pubbli. e Depreti

Horace Landau ^{nouveau} procuratore del Marone

Jacques de Rothchild.

Paul Hurlot pour M. Paulin Talabat.

Ufficio speciale all'interno del Ministero dei lavori pubblici Retto marz.

Per copia conforme

Dal Ministero dei lavori pubblici


M. Marz

Articolo 10.

Si spese per la Sospezione od il
Collocare dei lavori del paesi che quelle
Del Controllo dell'esercizio saranno
Sostenuti dalla Società.

Si comprendono gli onoramenti
degli Ispettori del Governo, i quali a
tal scopo nominati dal Governo,
non meno che quelli del personale
Subalterno addetto ai loro Uffizi.

Per provvedere a questo del paesi che
a quelli della Sospezione - speciali di
cui si traggono l'Art. 16. la Società
Dorà pagare ogni anno al Pubblico
Cesio la somma di lire Italiane
Setanta per cadaun Chilometro di
strada in Costeggiione, od in esercizio.

Articolo 11.

Per tutta la Durata della Convoglio
la Società Dorà conservare in loco
Stato di manutenzione tutto le linee
che le sono Concesse, tenute serrate
Di tutto il materiale stribile occorrente
ai bisogni del Servizio, Desiderabile
Developpement.

Dorà inoltre stabilire e conservare
in attività in una o più Stazioni
Principali le Officine meccaniche per
provvedere con ogni alle facili riparazioni
degli di tutti il suo materiale
stribile.

Capitolo Secondo Applicazione della garanzia

Articolo 12.

Le garanzie stipulate all' art. 19
della proposta in data d' oggi saranno
applicate dal giorno in cui sopra l'agencia
linea, e linea di linea sarà attivata il
Doppio Servizio dei Viaggiatori delle
Mercede.

Nel caso però in cui il Governo
stinga come convenga di ordinare
l' attivazione del servizio per i viaggiatori
sopra queste Regioni di linea
prima che si protegga dalla medesima
effettuare anche il trasporto delle
mercenarie, la cessione delle garanzie
sarebbe temporaneamente ridotta a
due terzi del totale.

Qualora in conseguenza di un
avvenimento qualunque o per caso
di forza maggiore l' esercizio dei
tratti qualunque dello Stato finito
avesse a ritrovarsi interrotto, e questa
interruzione non negligibile delle stesse
Denaro a protrarsi più di quanto
sarebbe assolutamente ragionevole per
pavimentare le spese del pari proporzional-
mente sospesa l' applicazione delle
garanzie.

Articolo 13.

Le somme che lo Stato assegna
eventualmente per il servizio in forza delle
garanzie stabilita costituiranno
un anticipo fruttante l'anno
interesse del quattro per cento.

25096

intervento del giudicato per conto.

Quest'anticipazione verrà rifiutata
coll'accidente introito lordo sull'ammuni-
tita garantita. Le condizioni stime sono
applicate alle estingioni prima dell'
intervento presso del Capitale.

Articolo 14.

Il Governo si riserva il diritto
di beneficiare e controllare sul modo il
più lato la gestione della Società
rispetto agli introiti Di ogni giorno
derivanti dal traffico di battaglia
delle Madre e le Società e sempre
di cui richiesta avrà l'obbligo di
fornirgli tutti gli schieramenti, le
comunicazioni, che egli stimerà oppor-
tuno, informandosi inoltre di tutte
quelle prescrizioni circa i valori delle
delle occorrenti materiale circostante,
che al numero e alla distribuzione
dei corrieri sia di viaggiatori che
dei mezzi sulle diverse linee, che nell'
intervento di un perfetto e soddisfacente
esercizio corrispondentemente alle importan-
ze del movimento che si manifesta
sulle linee. Comever, gli fanno pu-
nzanare.

La sorveglianza è il controllo
che sopra, ferrovie e porti per
mezzo di Commissari nominati
dal Governo.

Quest'area abbia il diritto di
farsi rappresentare alle Camere
Generali della Società.

Capitolo III Reiscatto e Seadute

Articolo 15.

Il Governo prenderà progetto ed entrerà immediatamente nel Governo di tutte le Società partecipanti sulla Congettione alle spese di gara.

Al Governo rimborserà l'obbligo di rimborsare alla Società il Salvo del territorio immobile, degli strumenti, utensili, dei mobili, degli appositi giornamenti di ogni genere al prezzo che regolerà in via amichevole che verrà fissato dai Periti.

Gli Stabilimenti fondati e esistenti in virtù del disposto dell'articolo 38 del presente Capitolo e dell'articolo 11 della Proposta rimarranno di proprietà della Società.

Articolo 16.

Dopo trascorsi anni dalla data della Ligg. di Congettione il Governo avrà facoltà di riacquartare le somme contemplate nel presente Capitolo, e nella Proposta, mediante il pagamento di una Rendita annua da corrispondersi seimestralmente alla Società per tutta la Durata della Congettione.

Articolo 17.

Dunque

In determinare il prezzo di tale
rispetto si prenderanno gli introiti
netti committutamente dalla Società
Durante i Sette anni che precederanno
quelle in cui il Governo avrà
notificata l'intenzione di ridurre
le ferrovie; se ne dovranno usare gli introiti
netti dei due anni meno proficui,
e si prenderà la media degli introiti
dei Cinque anni restanti; questi
introiti nella media costituirà l'
ammontare delle redditizie annue
che verrà pagata immediatamente
alla Società per tutti gli anni
che rimarranno a trascorrere fino al
termine della Concessione.

Questa redditizia annua
non potrà esser in alcun caso
minore dell' undici netta dell'
ultimo dei Sette anni prima
termino di perugone.

Articolo 18.

Nel capo previsto dall' articolo
16. Come pure in quello in cui il
Governo non proibisce il passo delle
ferrovie che al termine della Concessione
nei guasti insieme con tutti i loro
americani e quei consigliate
in buon Stato di manutenzione.

Si avrà sempre questo diritto
di fare ed eseguire le ristrutturazioni necessarie
spese della Società ovvero di obbligare
quest' ultima a provvedervi.

Le stesse disposizioni si applichi
nella misura quindi la Società Docega
a sciogliersi prima del termine
della Concessione.

Articolo 19.

All'aprirsi della Concessione la
Società Docega, qualora il Governo
richieda di continuare la manuten-
zione ed esercizio per i due mesi
successivi a spese per conto dell'
Stato.

Il resarcimento dell'esercizio costi
tuttori dalla Società Docega richiesto
dal Governo Docega deve prodursi nei
tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle obiezioni
ai questi resarcimenti la Società deve
presentare la sua risposta, e doma-
ministrare entro tre mesi le nuove
dilucidazioni che le saranno state.
Domandate, se già di che le obiezioni
sollevate contro il suo resarcimento di
terreni per fondato, e di regolare
i conti a norma delle medesime.
Per quanto il Governo non invierà
obiezioni contro il resarcimento 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

Dai trasporti tanti del Piaggio
che delle merci sulle linee di tempo
nelle presenti Concessioni sono autoriz-
zate le tariffe attualmente in vigore
sulle strade ferrate Lombardo dell'
Italia Centrale.

La Società ed il Governo potran-
no 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 tolleranza tendente a difra-
dere la Società delle tariffe che le
sono dovute più trasporti; ogni tentativo
fatto nell'intento di Piaggio - nona -
payare tratta, o parte della tarifa nelle
carriole della Società, ogni falso
Dichiarazione della quantità, o del peso
di una merce, ogni agglomerazione
in una carica spedita. Di articoli
appartenenti a leggi, Decreti, o Ditti
apertone diverso, sarà punito col
Payamento di una tarifa tripla.
Queste disposizioni saranno

riservato nelle tariffe - a stampa
Delle Società.

Articolo 22.

In Capo di straordinaria Carestia
di Piene il Governo avrà Diritti Di-
imporre una riduzione - sulle tasse
de trasporti delle Derrate alimentari
fino alla metà del massimo portato
dalle tariffe.

Articolo 23.

I trasporti militari dovranno
essere eseguiti a pregi ridotti cioè
Per i Militari in Cogni o Stacchi,
ma provvisti di fagi di Nino al Regno.
Per i Cavalli, bagagli oggetti Militari,
materiali da Guerra alle Metà
delle tasse - portate dalle tariffe.
Gli oggetti appartenenti al
materiale da Guerra, da cui non è
fatta esclusa menzione nella Clasifi-
catione delle Merce, saranno par-
eggiati alle Merce di Seconda Classe
nei trasporti a piccola Dolorita.

Articolo 24.

La Società si obbliga a trasportare
sulle proprie linee il Sole, e i fabbisogni
per conto dello Stato, a un prezzo
corrispondente alla metà di quello
Stabilito dalle tariffe per le merci
dell' infima Classe

S. i. a. i.

Articolo 26

I determinati non che gli Agenti
della Forza pubblica che li portano
versando trasportati per unita' del
prezzo di tariffa nelle Stazioni de'
3^o Classe.

I determinati si trasportano
in un comportamento Speciale quando
non siano chiusi in Carroze Colle-
gari.

Ove poi l' Amministrazione
faeste rigo per trasportarli di
differte Carroze, esse non pagheranno
altra tassa Suppletiva.

Articolo 26.

I Pubblici funzionari incaricati
di sorvegliare le operazioni delle
ferrovie, o di controllare le operazioni
delle Società, versando trasportati
gratuitamente del pari che i loro
bigagli.

Articolo 27.

Co. Società si obbliga ad eseguire
gratuitamente il trasporto delle lettere,
dei Dispacci dei più bei Servizi,
degli Impiegati Postali nei
Consigli dei Magistrati, e Consigli
di il trasporto delle lettere anche
nei Consigli Colonici.

Con i Ambulanti Postali
versando somministrati dall'
Amministrazione delle Poste, la

qual provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'Amministrazione non impiegasse Carru Specialmente Destinato al Servizio Postale nei Convegni Ordinari esiste la Società Dovrà porne 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 Suppletivo.

La Società si obbliga di incaricarsi delle Spedizioni fatte dall' Amministrazione delle Poste con accompagnatore da un Impiegato del paese della Stazione a cui i Carru Postali.

In tutte le Stazioni in cui ha luogo la Spedizione delle lettere di posta sono gratuitamente a disposizione dell' Amministrazione delle Poste i locali d uso degli uffici

Articolo 28.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee Telegraphiche lungo le ferrovie connesse alla Società; ovvero di fare uso dei reti delle Linee Telegraphiche delle medesime.

Soc. C. & G.

C. & G. Società Italiana per le Comunicazioni e le Trasmissioni

Della Linea Telegrafiche

Carte di Corrispondenza

Proprietà della Società

C. & G. Società Italiana per le Comunicazioni e le Trasmissioni

Della Linea Telegrafiche

Società Delle Linee Telegrafiche,
ovvero Di far uso Dei posti appartenenti
alla Stato o Di provvedere al
Proprio Servizio, e tutta in Comuni
cagione gli Uffici Della Società
(Colle Sede Della medesima).

La Compagnia non potrà trasmettere altri Dispensi fuorché quelli
relativi al Servizio per le sue Strade,
essendo presso sottoposta alla sovregin-
za Governo.

Art. 29

La Società dovrà far invigilare
gratuitamente dai suoi Agenti la
Telegrafiche Stabilità Della Stazione
per conto del Governo lungo le sue
Strade ferrate.

Gli Agenti inviati Di questa
sovranità dovranno cominciare
immediatamente alle prossime
Stazioni Telegrafiche, ed alla più
timina autorità comprender tutti
i gesti sopravvenuti allo stesso
Telegrafiche.

La Società dovrà far trasportare
gratuitamente gli Agenti Telegrafici
del Governo non che gli Operai
e materiali occorrenti sia per
lo Stabilimento, che per la manuten-
zione Delle Linee Telegrafiche
suddette.

Capitolo
Stipulazioni diverse

Articolo 30

La Società assume il Carico
dell'esercizio delle Strade ferrate
Da Pavia a Corbetta, agli 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 Corbetta
dall' Amministrazione dello
Stato che attualmente la esercita
in perfetto Stato di manutenzione
come a termine della legge
presentata all' Amministrazione
Stessa avendo il Diritto di
riceverla dai rispettivi Concessionari
Colle Strada sarà pure con-
segnata in ottime Stato alla
Società la linea Caleografica
Colle macchine di traghettamento
e ogni altro attrezzatura.
L' Amministrazione dello
Stato cedrà insieme alla Società
tutto l' arredo esistente nelle
Stazioni distribuite lungo la
Tirretta Linea, e necessario
al servizio delle medesime.

Concessa alla Società
nel Servizio Della Strada Di Corre,
berretti di formare i suoi treni
nella Stazione Di Valenza percorrono
Da quindi con i indennizzi
Sette Chilometri Della Strada
Della Stato fra Valenza e
Correberretti.

Per questo transito la Società
Dovrà pagare allo Stato un Diritto
di pedaggio da Stabilità D'accordo
fra le due parti.

Articolo 33.

Da quell' parte della Linea
Da Bari a Taranto che forse
Concessa tra la Stazione Di
Caranto, ed il punto Di Diramazione
della Strada ferrata delle
Calabrie, la Società Dovrà fare
il transito sulla indennità ai
treni destinati al Servizio Della
Provetta Linea delle Calabrie.
I corrispettivi e le condizioni
di questo transito, come dell' uso
in Comune della Stazione
Della Stazione al porto Di
Caranto saranno stabiliti
Di accordo fra le parti interpellate.
Se in Caso di disegualanza sistole
O' ufficio del Ministro dei
Lavori Pubblici

Articolo 34.

La Società Dorà rifornire
allo Stato la metà delle spese che
sarà per occorrere per la costruzione
di un Completissimo arredamento d'ogni
genere della grande Stazione Centrale
di Napoli.

Le Condizioni della costruzione
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
della Società a pari condizioni
di preferenza accordate ai Militari
congedati.

Un terzo almeno del numero
totale dovrà esser in ogni capo
riservato a questa Classe di persone.

Articolo 36.

Decidendo il Governo di
costruire o di continuare
linee di strade ferrate in
Ottocentesco di quelle comprese
nella presente Concessione, con
disegni già tracciati del diritto
di preferenze durante il periodo
di dieci anni a partire dalla
data del presente Capitolo, sempre
che basterà di accettare le condizioni
proposte da altri offorrenti entro
quattro mesi dal giorno in cui
queste lire sono state notificate.

Miscellanea

questa linea Saracusa è stata edificata.
Da questa Direzione sono esclusi
le linee Delle Calabrie, Di gran
gamenti, e la Direzione delle ferrovie
Della Stato.

Qualora la Società non accettasse
una opinione Direttoriale che lo fossero
stato offerto, e posto che questa progettazione
è seguita dal Governo, e Consegnata
in perfette condizioni ricevute
di tutto il materiale fisso occorrente.
Per l'esercizio, sarà la medesima
materiale tenuta ad assumere
ad opera fissa l'esercizio di
queste direzioni.

In Compenso dell'esercizio
per il quale la Società provvederà
tutti gli oggetti mobili ed immobili
il Comptito inerente di trasporto,
nonché d'incaricarsi della cura
etensione di direzione la Società
avrà diritto di prelevare sui
prodotti lordi annui del gesto
Direzioni, Telle annua Cifra
cento mila franchi, garantiti queste
minimum per l'esercizio annuo
di Cigiumi chilometri fino alla
posta lorda di Dicemila franchi
dell'eccedenza di un terzo fino
alla rendita Chilometrica di
Cento Mila franchi, e un
quarto per la rendita lorda
oltrepassati i Cento mila franchi
al Chilometro.

Articolo 34
Instrumento che potra essere

I opere scoperti nell'esecuzione dei
disegni lavori della ferrovia non
dovranno essere nemmeno danneggiati.

I Commissari dovranno dare
avviso al Governo per mezzo del
Prefetto della rispettiva Provincia
di quale provvederà sollecitamente
perché 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 origine.

Articolo 38.

La Società è autorizzata a avere
stabilimenti, officine e facili, ed
acquistare ed operare Minimi di legname,
depositi di torba, boschi, e selve
uniformandosi per ciò alle Leggi ed
ai regolamenti tanto immobili quanto
da tenersi e con espresse riserve
che le disposizioni, costituite negli
articoli 39 ad 40 non debbano ritenersi
applicabili alle varie industrie ora
accennate.

Articolo 39.

Del Corpo dei dieci amministratori della Ditta del presente Capitolo i Commissari potranno mettere in funzione di Dazi, di guadagni e altri Diritti, le imposte, i dogali, le locazioni, itinerari, Paggi, gli strumenti installati

generalmente tutti ciò che è necessario alla Costruzione, esigenza e mantenimento delle ferrovie.

Così

Lo esigio dei questi Diritti sarà determinato dal Ministro delle Finanze con apposito regolamento inteso i Commissari

Articolo 40.

L'imposta territoriale che la Società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquisiti per la strada sarà stabilita in base ai Catasti vigenti all'opera dell'Augusto.

Articolo 41.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee il lettore d'impianti riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esigio delle ferrovie Comprese.

Articolo 42.

Ottili i contratti d'atti guadagni che la Società stipulerà relativamente ad esclusivamente alla Commissari della Linea. Essi, saranno soggetti al Diritto fiscale di cui la Ditta ha autorizzato spese da ogni Diritto proporzionale di registro.

Articolo 43.

Insorgono qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto del presente Capitolo. Dalla

Articolo 39

Del Corpo De' Dieci anni
partire dalla Data del presente Capito-
lo e' Concessionej potranno
immettere in franchigia di Dogi,
o di qualsiasi altra Diritto, il
forno, i regoli, le locomotive, i tendoni
e Pogoni, gli strumenti i metalli

generalmente tutti ciò che è
necessario alla Costruzione, esercizio,
e manutenimento delle ferrovie.

Comeste

L'eserzio di questo Diritto
sarà determinato dal Ministro
delle Finanze con apposita regola-
mento inteso i Concessionej.

Articolo 40

L'imposta territoriale che la
Società pagherà allo Stato per
terreni fabbricati o già stati per-
la Strada Sarà salutata in base
ai Catasti vigenti all'epoca dell'
Acquisto.

Articolo 41.

La Società potrà trasportare
gratuitamente sulle proprie linee
le lettere d'impresa riguardanti
unicamente l'Amministrazione
e l'eserzio delle ferrovie Concesse.

Art. 42.

Tutti i Contratti ed altri giudicj
che la Società stipulerà relativamente
ad esclusivamente alla Concessione delle
linee. Comeste saranno soggetti
al Diritto fiscale della Sra. Italiana
ad ordinare spese da ogni Diritto
proporzionale registrare.

Articolo 43.

Insorgendo qualche Difficoltà
nell'esecuzione del disposto del
presente Capitolo e dalla

Proposta cui il medesimo va
amessa, il Commissario o la
Società Dovani si rivolga direttamente
al Ministro dei Lavori Pubblici
e in lui spetterà di decidere in
proposito.

In Caso di discrepanza fra
il Ministro, il Commissario
o la Società, le Contestazioni verranno
definite nei modi e per le vie
prescritte dalle Leggi Generali del
Reyn.

Pietro Bentayg

Totale dei fondi dorso di Azioni per formare
la Società col Capitale di Cento
Milioni per la costruzione ed esercizio
delle Ferrovie Meridionali secondo
la cattiva origine depropositate
al Ministero.

Cassa Commercio & Industria

Credito Mobiliare e	di Torino	Ognis	20000
Ignazio Nobile de Wulf Weiß	"	"	20000
Façia Generale	Genova	"	5000
Cav. Felice Gori	Torino	"	4000
Feuers & C°	Genova	"	500
Fratelli Sonino di David	"	"	1000
Bruno Giuliano Cataldi	"	"	250
Cav. Giuseppe Pignone	"	"	250
De Sant'Orsi & C°	"	"	2000
L. Cistaldi & C°	"	"	500
Francesco Oneto	"	"	500
Carlo De Ferranti & C°	"	"	2000
Maurizio Jung	"	"	2500
Angelo Fassina	Aleksandria	"	1000
Giovanni Hagemann	Torino	"	2000
Zaccaria Pisa	Milano	"	6000
J. & Spagliardi & C°	"	"	6000
Pietro Barones	"	"	1500
Pio Cozzi & C°	"	"	1000
Gaele Bonoris	Brescia	"	1000
Fratelli Brambilla	Milano	"	500
Fratelli Vallolio di G.	"	"	200
Gius. Pinge di A.	"	"	500
Marchese Gaele Sopralli	"	"	500
Weiss Norsa & C°	"	"	3000
Cav. Fed. Cami	Torino	"	2000
J. Gedeschi & C°	Genova	"	1000
F. Berne & C°	Torino	"	500
		Alig	85200

Sugger.

Segue la lista Notarile appurato giorni 8 5 2 00		
S. Norsa	di Milano	500
Finc. D'Italia	" Montebors	3500
Carli & C	" Milano	3000
Caccianino	" "	1000
Tacch' Levi & fig	Venezia	2000
Fillio Belinzaghi	Milano	6000
Poseda & Burocco	" "	4000
Cavajani Oneto & C.	" "	3500
Brambilla & C	" "	3500
G. Raffioretta & C	" "	3000
Ing. G. Silvestri	Bergamo	3000
Ulrich & C	Milano	3100
O. Marchesi Lamagli	" "	3200
Lica Mimbelli	Livorno	2000
Bordi & Soria	" "	1000
E. E. Arbib & C	" "	1500
S. Salmon	" "	1200
David Valensin	" "	500
C. Bernard	" "	500
G. M. Maurogorodo	" "	500
Angelo Mortera	Firnze	500
D. Alatini	Livorno	400
Giovachino Bastogi	" "	400
Angelo Uzielli	" "	300
S. Sommo	" "	300
R. di N. Caputo	" "	250
P. Bacch & C	" "	250
S. Moro	" "	200
S. S. Friedmann	" "	200
G. Sacerdote	Firnze	500
Sopoldo Campini	" "	1000
Elia Modigliani	" "	500
S. di S. Ambro	" "	500
A. di O. Modigliani	" "	600

Sign. Ag 137,600

Segnata sotto Nola	Riparto Uguali	137600
Angelo Orsiello di Firenze	.	1000
Angelo Orsiello "	"	500
G. Marzocchi	"	500
Z. Della Ripa	"	1000
Em. Peyna	"	200
Alessandro Prato	"	1000
Franco Levi	"	200
Angelo Levi	"	300
Alberto Levi	"	200
Jacob Castiglioni	"	1000
B. Philipson	"	500
Anselmo Vitta	"	500
Barone Maini Franchetti	"	1000
Fratelli Ballerini - Bologna	"	1000
Allegri e Davidi		
Gavastalla	Modena	1000
Socii Martini	Genova	250
Fratelli Ceriana	Torino	1000
Vincenzo Denina	"	1000
Cav. Camillo Incisa	"	500
D. Baldassarri Srl.	Genova	350
Barone Maini Franchetti di Torino	"	500
Cassa Commercio & Industria		
Credito Mobiliare	iz	3500
Bondi & soci di Savona	"	3500
Cav. Ar. Tito Orsi di Parma	"	250
Fratelli Cataldi	"	250
Amato Giombaro	"	400
L. Pastorino U.C.	"	1000
Conte Pietro Bastogi		40000
	<u>625</u>	<u>200000</u>

Pietro Bastogi

11°265-B

N° 225. A

~ Agosto 1861
Camerale di Deputati

relazione
della Commissione Giurisdicione del Deputato
Ripa, Borghesi, Ippi, De-Sica, Staris, Sufani,
Tonelli, Guerrini e Frattoni;

sul progetto di legge presentato dal Ministro
dei lavori pubblici nella Camera del 15 giugno
1862.

Cinquantasei riviste delle corrispondenze di
che si tratta nella prossima memoria e
nella domanda.

Tornata del luglio 1862.

Ripet. La Commissione ha avuto l'incarico di provvedere alla riforma di alcune misure proposte dal Ministro de' lavori pubblici quali più avrà gran peso nella G. d'Inquinazione che si faranno e chiamate a pronunciare, e quanto meglio potranno a compiere la riforma già stata attuata. Della riforma fatta negli ultimi anni, non si è riparata in maniera suffiscente molti, che cioè nelle parti stesse meridionali non siasi provveduto per la riforma. Si riavrà i rapporti e dopo che si effettuerà il contratto apprezzato colla legge 21 luglio 1861.

Uttile che si sia costituito in una sorta di appaltatore il quale ad opera la ferrovia della Romagna e il binomio del Tanto fino pure a cui si raffigura i franchi da 1. binomio del Tanto all'Ufficio d'acqua del MC; ind'Ufficio

a Legge di' gennaio 1860; la salvo ad obbligo
di circa l'11%0, i quali franchi, in favore
dei proprietari costituiti, co' rottamatori devono
essere compiuti nel periodo Semestre dell'anno
1863.

Si sta pure costruendo la strada ordinaria
attraverso l'appennino che dovrà poi essere
percorso dalla ferrata colla grande galleria
di Cavae.

Il governo ha poi provveduto per l'acquisto
di queste quantità di ferro e per il raff
per l'armamento di' menzionati franchi.

Ciò permesso ed entroando nell'ipotesi del merito
dell'affare, dove ho ammesso notare
incluso tutto che per unanimità furono gli
uffici nel trasferire la necessità di affiancare
la più sollecita ranguignone, e meglio si fornisse,
dalle provincie mercantili, oltre i contributi e i finan
ziamenti del Regno, unanimi furono ben'anche
ad ripetere, apri' gradi per lo stato leandri,
più poste nel centro e nel manifatturiero.
Si ripete si fornisce temperamente, i quali foga
pregiudicare lo Stato da' tutti' costoro, altri uffici
di cui della legge e rimaneranno anche
tutti' permoti nei rapporti politici.

La convenzione, sulla quale s'è fatto chiamati a
preferire, non offre la semplicità che profon
dava quella stata approvata nella legge 21
luglio 1861, la quale, come riguardava soltanto
forniture nelle provincie napoletane. Essa
è ampliata con altri franchi in provincie
diverse come quelle ^{sopra} menzionate,
da Brindisi per Campania, Sicilia e Ugento,
eppure si strade ferrate
convegno di' franchi già costituiti ad uso
stato, e finalmente con una fusione di forze

2

S. L. P.

e con un'obbligatoria permanenze ~~della~~
 strade ferrate italiane - della rete delle strade
 ferrate austriache, per le quali ultime si con-
 prendono ^{quelle} esistenti nella provincia
 veneta?

In proposito a quest'ultima questione, non
 richiamare l'accordo sull'attivazione della linea
 alcuni fatti purgati dei quali riscono inappena.
 Sistemi diversi articolati della convenzione?

Per effetto di concessioni fatte accanto l'anno 1858
 dal governo austriaco e dai governi di Venezia,
 Modena, Toscana e Lombardia una grande so-
 società ferroviaria fu in formata col titolo di Società
 marittima delle strade ferrate Lombardo-Venete
 e dell'Italia culturale.

Con atto 23 febbraio 1858 il governo austriaco cedette
 e concesse ai signori Hohenfeldt, Falzoni e altri più
 signori, diverse linee ferroviarie del sud dell'impero
 con la citta di aggiungere alla ~~strada~~
 "guarigioni già fatte cedute erano esse
 alla società delle strade ferrate Lombardo-Venete,
 ed alla società delle strade ferrate d'Emilia
~~strada~~ e alla società della ferrovia di Venezia
 di detta società di costituzione, come avvenne
 una sola per l'espansione della rete ferroviaria
 Dopo la guerra del 1859, febbrajo la Lombardia
 al dominio austriaco, nel trattato di Parma 10
 novembre ^{l'anno} 1866 venne stabilito che il nuovo
 governo conferisse le concessioni delle ferrovie
 acquisite dal governo austriaco sul territorio
 ceduto dalla Lombardia, e si riconosceva per legge
 per quella parte in tutti i diritti agli obblighi

relazioni, sia pure poco che vengono fatti gli
interessi della grande società ~~dell'industria~~
della manifattura 28 giugno 1860 stipulata
fra la detta società, rappresentata dal sig. Falchetto,
e dal nostro governo, approntata dalla legge
8 luglio 1860, rimorso confermate le precedenti
concessioni fatte dai governi austriaco, parmensi,
modenesi, bolognese e ^{quanto} padovano ~~per~~ ^{per} il Regno
della Lombardia e dell'Italia cedute
con diverse specifiche modificazioni fra per rispetto
alla gamma, fra riguardo alle ragguaglie
fatte, sua fede, ed ~~non~~ amministrissime.
La società poi affunse l'affitto di regolarend
l'anno in un anno col governo austriaco
l'affitto delle strade 14 e 15 della manifattura
14 giugno 1855 e degli astaldi 15 e 17 della
manifattura 23 ottobre 1858 in modo da
formolare appositamente in qualunque caso la
retribuzione da ^{il diritto} della ditta ^{che} ~~affidava~~ ^{che} ~~creava~~ ^{che}
partecipante partecipante della ditta austriaca
ai redditi superanti al 7 per cento.

Col decreto reale 27 gennaio 1861 il governo
italiano approvava i nuovi statuti della presta
di cattà ferita, in 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 e della società delle strade ferrate
della Lombardia e dell'Italia cedute per la
linea ferroviaria sopra negli stati di S.M. d'
Antonio Bonaparte, e la società delle strade ferrate
del sud dell'Austria e della Venezia della Lombardia
e dell'Italia cedute per gli atti d'atto
oltre generale:

Il governo austriaco advenne in seguito coi
mandatari della predetta ferita alla manifattura.

3

20 novembre 1861 colle quale ~~l'ammiraglio~~^{il governo} approvò
quella del 25 giugno 1853 (sigillata), come si vide,
col nostro governo, per quanto allo stesso
tempo egli tenne nel territorio costituito e istituito per
solamente venti anni, in fatto questo più recente alle
linee dell'Italia centrale; fatto tutto compreso di
diritti, difatti cioè al articolo 3°, he durante
lo Stato ~~attuale~~^{attuale} si celebri per tutto il tempo
in cui le stesse ferrovie dell'Italia centrale
non lo loro membra non facciano legge in taline
loro ferrovie renunciarono tutte le pretese che
potessero esse esser indipendente verso il
governo austriaco in virtù dell'atto di concessione
17 marzo 1856 come avuto dalla convenzione
conclusasi a Vienna il 19 maggio 1851 riconosciute
le ferrovie dell'Italia centrale. ~~che~~
detto governo esigeva colla legge apposta sulla ferrovia
di Adelstellung e ciascuna delle quali
1860. finalmente ^{col articolo 8°} ~~per~~ il governo austriaco ~~non~~ ^{ingiunge} che in
qualsiasi tempo ne partire dal 1. giugno 1862
^{egli} ~~la~~ ferrovia ^{potrà} demandare alla ferrovia
che prima fu sua separazione in due compagnie
rispettive e indipendenti, di cui l'una rappresenta
la rete austriaca; l'altra la rete italiana e non
austriaca, e ciò nel termine di un anno a' massimi
dal giorno in cui il governo austriaco avrà fatto
la denuncia; ben inteso che tale separazione
sarà fatta sotto gli approssimativi di esso governo.
Qui sta il segreto nascosto della convenzione
di cui oggi si tratta. Sotto le forme di un obbligo
che pare si voglia imporre dal nostro governo
alla ferrovia, quello di separarne detta quale
è perciò principio in sua formazione una
che abbia le ferrovie longitudinali dell'Italia
centrale, e un'altra le ferrovie del paese del
tempo austriaco compresa quella della Vengia

non si conosce
in realtà che si dava spiegazione al mezzo del
Parlamento italiano di una ingiunzione
fatta dal governo austriaco, a segnalare in
certo modo la separazione delle provincie Unite
dal Regno d'Italia, e del solito consenso
proseguendo nell'idea ~~della separazione per sé~~
~~egualmente~~, del contratto in discussione ~~che~~ ^{la legge}
riteneva in ragione per cui si ~~affettavano~~
~~confisca~~ ^{vollerò} le finanze ^{con cui} diversi ^{ciò}
di linea nell'Italia meridionale e di linea
nella provincia ^{per} austriacata.

La separazione delle provincie basta da un lato.
In realtà, dall'altro molto spesso viene di grande
profitto e quando la creazione di tali分离
~~posto~~ necessariamente un appagamento di quelli
che si separano alle persone.

Per rendere possibile questa separazione comune,
può molto si aggiungere altro che deve anche
essere assicurato un grande beneficio la parte dello
stato, e queste cose sono appunto quelle su
tempiate nella convenzione, si cui si tratta nella
quale viene garantito un reddito difensivo
affi ^{re} a ciò sott'aggravata ^{di} ^{di} se non per
riconcilia.

Colla vertenza si fanno vantaggi che parano i titoli
~~dei nuovi~~ ^{ne} poteri in povertà non disgiunti da quelli
dell'attuale saranno rimossi le opposizioni che
avrebbero avuto diritto a fare i partiti
~~che~~ ^{disgusta l'ultima} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che}
delle nuove ~~che~~ ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che}
agendo a ottenere il possesso degli altri ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che}
~~che~~ ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che} ^{che}
entità che faranno legge sulla speculazione,
potente?

Il punto doloroso che produrrebbe ai nostri fratelli della Venetia bisognerebbe a tutti gli italiani l'annessione del contratto, infatti per la transizione a tagliarne ~~l'annessione~~.

agli articoli che qui si riferiscono.

Anche la ~~gazzetta~~ ^{giornale} nuova grande fonte ~~dei~~ ^{dei} pubblicità delle ferrovie dall'Alpi al mare ionio, ha avuto di qualche traccia che dovrebbe pur rendere nelle mani parmesane ^{certamente} una "potenza" in Italia tanto forte da spodestare in alto e creare un influsso pericoloso al paese, singolarmente quando si consideri di molte ragioni di famiglie immigrati ne ripartiranno totalmente, che in tante eventualità potrebbe influire anche sul ruoli dello Stato. (6)

Ferrero ha l'avversione non solo ad affidare dalla transizione anche quella parte che si riferisce alla fusione delle ferrovie ^{accordate} ~~conquista~~ delle stesse sommando il tutto centrale. Sotto il rapporto finanziario ~~completo~~ il risultato sull'Name del contratto fu il seguente:

Le tre linee meridionali contemplate dal primo articolo della concessione misurano

- 1° Da Ancona ad Otranto con una diramazione da Bari a Taranto chil. 735
- 2° La gazzetta a Napoli comprende la tratta di Salerno e Trapani da Castellammare " 269
- 3° Da Teprano a Pescara " 234

In complesso chil. 12.06

La tratta da Ancona a S. Benedetto del Tronto in via d'esigenza fu accordata dal governo ad una polizza per £13,500,000 liriano £150 mila al chilometro. Rifiutavano dalla valutazione della polizza del governo nativo, per Cava Bella, che ha un'altezza media di 6 metri sui tranchi da S. Benedetto del Tronto ad Otranto colla diramazione da Bari a Taranto, da

(6) Penultimo ~~appuntamento~~ si riscontrerebbe poi ancora nei riguardi dei camionisti. I quali fanno comuni sistematiche concezioni laterali all'incisiva prevaricazione degli altri titoli riconosciute per la comune rete che lo stesso si hanno sia pure con vantaggio del pubblico. Invece c'è un profitto migliore e più vantaggioso. Oras, perché talorri accadeva, è già costituita e meglio che il governo cosa mai tenuta prefabbricata dei vari gruppi di titoli ferroviari concessi a diverse compagnie ferroviarie abbassate per ~~per~~ ^{per} quei guadagni legittimi che spesso fanno in diritto il capitale, ma nessuno dopo tempo limitato esigibile e per non creare un monopolio in loro favori e a danno del pubblico. Oras c'è chi aveva in la distribuzione di questi gruppi naturalmente parlava grandemente turbato da una concessione che era unificata nelle mani di una sola compagnia ferroviaria delle quali si diceva che era stata costituita ~~per~~ ^{per} appositamente a scopo di evitare che la compagnia ferroviaria ~~che~~ ^{che} era stata costituita ~~per~~ ^{per} scopo di evitare che la compagnia ferroviaria

scopale peraltro ed esclusivamente ~~per~~ ^{per} tratta le ferrovie e quindi far che le romane, dovrebbero ben presto patteggiare nella sua maniera preposta a di una tale società, la quale non avrebbe che normaneggiare le tariffe anche nei limiti stabiliti dagli statuti per avocare a se una gran parte del movimento e costituire quindi le rivali a sottomettere alle condizioni che le piaceva d'imporre loro.

Anche lo stato, sia direttamente proprietario della sua grande linea da Genova a Roma e sue ramificazioni, potrebbe forse adottare in assentia, rifiutare che a nell'esercizio loro e nei minor prezzo di andare, i funziona fini di quell'acceca passa giacente ferrovia.

Togglia a Salerno, e la leprano a Pescara
tasse £ 171.537.85 per chilometro
da quella adunque che ~~deverebbe~~ incontrare la società
concessoria per le costruzioni dei tronchi non
ancora incaricati e per le raffigazioni delle
spese dei tronchi che ha fatta egli stesso il
governo farebbe.

Per la linea da Taranto al Benevento il treno £ 13.500,000
per le altre tracce ~~che~~ il treno di Salerno

~~ad ogni~~ ^{Cattolambra} carri fino al seguito

Borsa straordinaria di Salerno pagherà circa £ 2.000,000

insieme £ 197.300,000.00

della ferrovia da Napoli a Salerno con diramazione
a Cattolambra appartenente alla ferrovia Bayard
cui fu concessa per Decretto 19 giugno 1838
dal Re Ferdinando II, con diritto d'espansione
per anni' attuato dopo i quali rimaneva deve
proprietà dello Stato. Nella concessione non
vi era alcuna guarentigia del governo ~~degli~~
nei capitali ne' redditi, né si trovava
esclusa la facoltà del governo stesso di conces-
sione all'altra ferrovia parallela?

Dov'è dunque che over il sig' Bayard non
voleffe avere quel tronco di ferrovia e non
consentisse in un prezzo equo, la nuova società
farebbe in tutto il contrarre una proposta
in proposito della sua linea?

La spesa media di Manutenzione per quel periodo gover-
nativo intonata in £ 170,000 che per chilometri
di ^{da} linea una somma di £ 8,840,000 finora
che dovrebbe servire di misura del prezzo del
trone del tronco del sig' Bayard aggiungendosi in
tale caso anche il prezzo del tronco a Cattolambra
in £ 1,350,000, e portandone il prezzo fatto
delle sue ad 14' £ 10,200,000 = £ 10,200,000.

Si avessero £ 207,500,000

1. somma rispettata £ 207,500,000.00

A questa somma vengono aggiungesi le seguenti:

1° Per l'arrivo del materiale mobile, altrimenti,

v. per l'istituto Ufficio Raylani

£ 30/- per chilometro e quindi per chilometri £ 36,420,000.00

2° Per la metà spesa Villa in ragione dello Stato

ordinaria fra l'arrivo di Stato che deve

riconoscere proprietà dello Stato

- " 600,000.00

3° Del grande fabbisogno dell'Appalto

dei trasporti

1,000,000.00

In complesso il capitale che ha bisogno

la società per soddisfare agli obblighi suoi

£ 246,520,000.00

Da questa somma ~~non esiste~~ si riducono i profitti

che vogliono accordare dal governo:

1° ~~Tutti~~ ~~sono~~ fuori esequiti assegnati al

lo Stato e assegnati alla posta £ 10,000,000.

2° - Utiles ^{non} beni demaniali £ 10,000,000.

3° ~~Collegio~~ della ferrovia da Fiume a Cagliari.

Da cui i propri pubblici del governo ristabilito ~~quanto~~

offre di annue £ 24,420 ^{mezzo} di reddito chilometrico

della parte di ferrovia dello Stato

a Cagliari. Ma in questa tratta si trova

la parte che più costa in spese cioè da

Genova a Biferno Genova fatto di tali

li guadagni raffigura la quale non si verifica

nella maggior parte dei paesi d'Europa e d'Asia.

cosa che spiega di spese niente minore

che si aumentano di molto chilometrico.

Vedendo per altro non tener conto di ciò entro

le cui ragioni il d'gru' collocasse le stesse

fornite per ampiamenti alla Raylani il totale

per chilometri £ 50 da un annuo prodotto di

£ 1,440,760. E sotto il 40 per cento al titolo

dispesa d'espansione il reddito netto riepil. di

£ 854,458. ~~che~~ Capitalizzato in ragione del

6 $\frac{1}{2}$ per cento ^{annuale} si £ 12,102,566. Da

ciò per la posta procedere al materiale

mobile e fare delle riparazioni all'espansione

della Raylani di Cagliari si riteneva inoltre

£ 10,000,000.

I quel capitale

Somma riportata di £ 246,520,118 =

Il capitale ed i proventi di appalto fatto
concessione deve risparmiare le compagnie
dell'appalto questo risultato ottenerlo
per dare leva alle stesse.

In complesso i fitti si sommano a £ 30,000,000
per il capitale che spetta a £ 216,520,000

restante durante le costruzioni; considerando
che il capitale non va ad effe' sbar-

dato che veramente è misura dell'avan-
gamento dei lavori o del pagamento delle
linee costruite, come queste due accade
al Tronto, ~~accostate alla distanza~~, dal Tronto
a Foggia quasi compiute, e considerando
che presso questi tratti in esercizio, la
società ~~comunale~~ immediatamente a
fuire della rendita assicurata di £ 29
al chilometro, e considerando finalmente
che in una foggia d'annessione le
somme che si trovano in capo vengono
impiegate interamente in buona del
tempo, in conti correnti eriposti, non

si potrà per questi intrespi aggiungere,
senza errare, una somma maggiore di £ 6,000,000

Per tale modo la C. n. fissa a £ 222,520,000.

Per far fronte agli intrespi di questo capi-
tale la società ~~comunale~~ assicurata dello Stato
£ 29 al chilometro è ovviamente per chilometri

1214 ~~per~~ £ 35,206,000.

Vorrei quindi assumere che le spese
~~per la costruzione~~ per la linea di lire 105,90 per

chilometro, quantunque

non ~~è~~ l'opere che più che tre
convogli al giorno ~~per~~ ^{quantunque} fanno.

E' per via di ricalco parte lo pendente
faranno tali da richiedere un au-

mento di quelle che trasportano ~~passenger~~
nonché ^{quantunque} i convogli fatti sotto-

mano ~~per~~ per trasporti affari meno
che per le linee continentali

4

Somma riportata £ 35,200,000

potendosi la compagnia ricevere
direttamente per la via di
marce alla 3 proposito 2 stagioni di
Ancona, Brindisi, Napoli, etc. Si avevano
tonnellate per l'anno 1914 a tempo per questo titolo
di £ 12,947,000

Si dedica della precedente la riduzione a £ 22,459,000 (22,459,000).

Questa rappresenta un tasso di circa 10.8%

per cento nel rapporto del capitale investito
costituito nella sua totalità Dajani.
Si ha che la società consigliava approvvigionando
della facoltà accordatale di riacquistare parte del
capitale in obbligazioni nella stessa proporzione
risulta per le stesse somme da tempo tale
proposto e anche limitata alla metà, non varia
il seguente calcolo:

da metà del capitale di £ 11,260,000; le obbl.
giovani essendo come le somme di £ 500 —
verso i quali portanti un interesse del 3%
supponendo sempre al prezzo di £ 450
che quindi richiesero un raggiungimento
ogni obbligo di £ 445,040, alle quali sono pagato
dell'anno intero £ 16,375,600. et cetera.
Nel loro ammontare, l'obbligo di £ 356,032
che solo in complesso per tutto il capitale
verso i quali versare £ 10,31,632.00
la somma totale verso i quali versare

versare verso i quali versare £ 5,487,368 et cetera
da s'attribuisce: sulle opere in appartenenza alle sindacate
£ 10.8% per cento, che farebbe dunque l'interesse

a poco meno di £ 16,375,600.00 per cento, misura
delle somme di £ 445,040 per cento, che
che avrebbe aumentato quanto il capitale, da
queste £ 445,040.00 si ha che un obbligo
procurarsi delle £ 10,31,632.00 e si farebbe
l'obbligo di £ 10,31,632.00 offrire una
maggioranza della metà.
appena di £ 5,487,368 lire si sarebbe con
interesse annuo £ 16,375,600.

Aumentando poi la propensione delle obbligazioni
in confronto all'anno precedente un breve tempo
e questo del quale è l'interesse somma a
quest'ultimo

Peraltro all'ipotesi quanto si riferisca alla
ferrovia da Cuneo Novara a Voghera per
Cronaca e Savia che risulta circa di km. 145, la Commissione sopra i dati si confronta con
altri tracciati trovati di valutazione in £ 170; il
costo chilometrico, ^{a distanza} è infatti di
costo complessivo di £ 26,000,000. Risultato che
lo stato ^{avrrebbe} un reddito lordo chilometrico
di £ 25, e col 10% di guadagno annuo di £ 3,375,000;
l'interesse di 40 p.p. è fatto supposto per ogni
quale £ 1,350,000. La posta avrebbe per capi-
tale l'interesse del 7.50 per cento calcolando
supposto i saluti giornali, interessi che
annettetevi d'apri a misura dell'arretramento
della quantità delle obbligazioni portate
alle azioni per raggiungere il capitale, come
si vide già per le ferrovie meridionali.
In riconoscenza s'esperga che si riconosce gli
stessi fra la valutazione fatta dal perito governativo e quella che pareva aver fatto il saluto
alla proposta del contratto, indaga la Commissione
ne e domandare al Ministro dei lavori pub-
blici i dati di valutazione del costo chilometrico
sai quali era partito per le trattative sui
aggiuntivi attesi concepiti.

Il Ministro risponde alla Commissione ^{esposta}
che finora i suoi calcoli basati sul confronto
con altri percorso, e fatto dichiarazioni di
personale competenza nella materia, il costo
chilometrico lo intendeva non minore di £ 270,
che nella percorso Bolla era stata ammessa
dal calcolo alcune stazioni, altre indifferenti.
mentre appropriate, è così ho offerto, l'arrivo
delle stazioni, lasciato di utilizzarle e altre
percorso quale dovesse, che pertanto conveva
aggiungere al costo chilometrico determinato
dal capo linea in £ 171,000, altre £ 35,000

(179)
^m

Si bi guarda accorto del numero
percorso e delle stazioni
delle diverse strade ferroviarie
che si dovrebbero considerare della
stessa località.

per estensione di traghetti ammesso insufficien-
temente valutato; lire mille al chilometro per
tragheto; £ 39.000 per materiali mobili, che è
di almeno una somma per le intese del capitale
furante l'esercizio, e per le imprevedibili
aggiunte, in tutto circa lire quattromila, e altri
dei posti, e stata fatta a fondo il patologico

per cento, con che sarebbe venuto a valutare il costo chilometrico ^{ma} lire ~~283.~~ ^m lire ~~283.~~
^{l'importo}
conclusiva, col risparmio facuto riguardo al traffico.
No si tenta misurarsi il capitale, necessario
alla costruzione, in lire 280 milioni, sul quale
la ~~Stato~~ ^{Ministro} ha tenuto la sua dichiarazione
di £ 35.210,00. Per questa deducere le spese
di esercizio in ragione del 4% p. c. giudicati
£ 17.255,840. Le redditus £ 17.960,160 compongono
perciò in più fatto a rappresentare un'intesa
annua. Si può già che il per cento.

Per quanto autorità potesse avere la parola
del Signor Ministro, i fisi controlli non perfezionano
la commissione, la quale, sebbene fosse disposta
anche a larghiggiare nei ~~suoi~~ proprii, si trovò
sempre ad un risultato molto tentativo di
quello cui era giunto il Prof. Moneta, e rimane
nella persuasione che ^{non sia} la prima volta
che questo per lo Stato la proposta conveniente
~~che~~ ^{condannata} volle quindi lo stesso Ministro
che ~~essere~~ più opportuno d'attendere l'indole
senza troppo apprezzare del pubblico erario; così
creati di cui si truava già un progetto ~~verso~~
atti comunicati dal Ministro ~~che~~ ^{verso} dei lavori pubblici, seguiti alle
comunicazioni ~~dal~~ ^{verso} dove questo
della commissione di obbligazioni garantite fatto
dallo Stato ferroviarie.

Venuto in fine alla commissione il Sig. Ministro
delle finanze e avuta comunicazione della proposta,
dichiarò che la commissione di obbligazioni come
esponente obiettò in una provisoria per raccu-
gliere le somme necessarie alla costruzione

8 Considerando che da un lato dice anche
mentendo lire 283, il costo chilometrico
delle ferrovie meridionali, il capitale corri-
rente, deboli i profitti, farebbe di £ 85.292,000
ritenendo poi questo capitale rappresentato
per una metà in obblighi e nell'altra che per
l'esercizio delle intese per i due amministramenti
di questi ultimi otterrebbero annue lire 2.267,160, ~~da~~ lire
due somme garantite, le quali le spese
di esercizio, esse lire 1. £ 22.419,520, offri-
rebbero per capitale, e non è ancora
un numero sicuro, lire 2. p. 2.

Dell'altro lato, che per
riguardo alla linea da Siracusa a Bagheria
per Trapani e Castelvetrano si potesse permettere
un movimento capace di porre al capitolato
lo Stato la ogni eventualità di sovrapprezzo
per l'arrivedata garanzia, nò sono potestosi
supporfi ragionevolmente in quanto alle
ferrovie meridionali. Se considerasi di
quelle praticate, la tariffa dell'altro pro-
getto, veritaderna, che almeno per
molti anni ha detto ferrovia non faranno
in realtà un totale tasse maggiore di
£ 20. si si faccia somma di lire 2.267,
mentre che per chilometri lire 12.14 annue
£ 2.628,000, perché la proposta
garantisce entro un periodo di vent'anni
ogni anno un sovrapprezzo di lire 200,000
mentre nella reale proposta la tariffa
esposta lo Stato di un anno, prevede
£ 10.926,000, oltre quello del capitale
dei profitti.

Sei lavori di rafforzamento e per l'acquisto dei materiali edutti per l'abbattimento dell'operaio dei tranchi che andavano ad offrire poco breve, compiuti rendeva insopportabile l'arrampicata di una separata ammiragliazione, e altrettanto non era di scarsa difficoltà. Però la regolazione aggiustabile, assai vantaggiosa.

In quanto poi al progetto di abbattere l'arrampicata di questa nuova espansione di porto come poterà per compimento da parte del governo del la costruzione di tutte le ferrovie contemplate nella riunificazione, egli trovava il sistema fatto in alto di proprio uso abitato nei suoi favori con della unificazione dei telefoni pubblici. Considerando col mostrarsi poco inclinato ad accogliere questo sistema, e qualche altra volta secondo lui, nella stretta del tempo, non consentiva quindi profondo studio che manteneva.

Avute queste dichiarazioni alle quali però non volleva la Commissione di sopervisione, egli procedette così come aveva fatto la Commissione relativa agli studi per l'abbarba. La prima addotta relativa portante la ceduta della propria fusione nella nuova società con quella delle ferrovie Lombardes e dell'Ist. lira centrale, e la preparazione apposta delle strade ferrate italiane dalla rete delle stesse ferrovie austriache comprendente Venezia. La prima di cui si parlò forse più che preferito, e quindi fatto, avvenne anche di quelle già determinate, cioè sia diverse istanze comunicate alla Commissione, che non si potesse, con esse, fare nulla, per darci la ferrovia da San Severo a Foggia; che quest'ultima non possa della sua importanza per ciò che

è a fin di che non si fanno trascurate aspiranti alla concezione, differenti un partito migliore che non per nulla potrebbe essere detto della ferrovia. Notifichiamo.

I miglioriare le condizioni del contratto con opportune modificazioni altre

H. D'ebbo l'opinione di quelle istanze e tenibile, ragion di cui fuolti membri della Commissione quell'istante che non si potesse, con esse, fare nulla, per darci la ferrovia da

D

In linea da Foggia a Bartella non' un braccio
comune con quella da Foggia a Lanza;
che finisce infine nello stesso tronco da Foggia a Bartella.

~~Repasso~~ ^è ~~conosciuto~~ ^{il} ~~trionfale~~ ^{per questo} ^{più} ^è
~~a~~ ^a ~~perquisito~~ ^{quella} ^{la} ~~defesa~~ ^a ~~reparato~~ ^{ad} ^{ella} ^{ci}
~~popoli~~ ^{le} ~~coste~~ ^{che} ^{si} ^{chi} ^{per} ^{entrare}

nel giorno fatto, ^{diffidava} di riferirvi
tangere, perché si ha l'effetto della strada grande

Sul tronco, mancano i dati per gli ricercare convenientemente.
Cio' mi pesa dalla liberaudie dei trasporti stradali
girovigili delle province napoletane
come un fattore appuramente necessario e
lo stesso potrebbe di un problema. Si parla comuni
e in particolare il campanile di questa strada Cagliari
di sangro a ~~Termoli~~ Torino.

Anche dall'altra banda provengono perquisiti
per cattura delle ferrovie da Gallarate a Varese,
a Varese a Monza; da Camerata a Como, da Cremona
a Ispra e finalmente da Monza a Chiavenna
e da Chiavenna a Lecco. Sono stati assorbiti
conveniente alla ferrovia delle ferrovie
lombarde.

La commissione non trova di abbattere nell'ipotesi
i quattro sommersi, osservando che quanto al tronco
da Gallarate a Varese pente già la dell'Ispra
in quanto ad un ordine del giorno addetto dalla
camera statale nel pro; che rispetto al tronco tra
Varese-Ispra l'ordine della sua cattura fu effe-
ctuata nella ferrovia delle ferrovie lombarde, la
stessa che arditamente del governo, quando ne
disponibile fu nei confronti, che per questo pro-

messo alla ferrovia in Monza a Chiavenna
per suo facili defezionabile lo studio di
un regolare passo per cui l'ipotesi sia il tronco
stesso potesse produrre una proprietà leggera per la sua esecuzione
e probabile stato ancora più difensibile che
la cattura di quella strada fosse carica

~~F~~ ^È ^{che} ^{quella} ^{di} ^{Cagliari} ^è ^{il} ^{tronco}
~~F~~ ^{che} ^{che} ^{la} ^{Foggia} ^è ^{Bartella} ^e ^{che}
^è ^{il} ^{tronco}.

Così pure in quanto alla strada ^{di} ^{strada}
industriale del Tridente dello stesso
da Termoli a Majoli, la commissione
girovigili perquisiti dell'importanza
di quel centro industriale, purtroppo
al altro tempo, purtroppo tutto una fantasia
la concezione di quel tratto si pensava
trovando oggi appurare dalle province
napoletane le linee principali.

L. G. D.

al nuovo corso ferroviario Nociglia e Salabat
in corrispondenza dell'attuale dei vicini
buon avvantaggio alla convenienza di un progetto
tanto per avventura questa attenzione è appena
zione del parlamento.

Più importante si offre la domanda I strettamente connesso colla progettata fer.
di una linea ferroviaria attraverso agli appre,
mici che partendo da Termoli per fiancheggiare
~~andare a compiagno~~ alla ferrovia delle Puglie
e Napoli e varca Capua.

Un progetto era stato presentato dal sig^r C. Achille
Jacobelli al Min. d'Agricoltura il 25 giugno prossimo
proposto per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia
che partendo da Termoli per Campobasso e Bene
vento raggiungesse la pianata ferata presso Capua
e Napoli con ~~comunione~~ a S. Giacomo
e a Foggia.

Questo progetto, l'accoglimento del quale avrà
commessato dai dotti fini di 219 comuni delle
province di Benevento e di Melfi e di
Pianura di Foggia, di Ariano e del Vulture
colla periferia di 80° 82 33, fuogli oggetto anche
di una proposta di legge presentata la cdm.

quattro deputati, ~~esposti~~ ^{esposto} ~~consegnate~~ alla lettura
dai tre uffici della Camera, ^{la quale} fu rifiutata
e bocciata ~~consegnata~~ e rinviata al com.
di miliziane.

Il proposito di quella linea trasversale
già un voto nella relazione ~~deposta~~ della
Commissione reata preso il ricorso dei fatti
pubblici in Napoli nell'anno 1860 dal magistrato
F. Farini, che se il progetto non era affatto
ogni modo compiuto, se le esigenze non
erano state misurate col barometro,
la conoscenza ^{che avevano} del paese
non i meriti di queste sommità ^{dei} di quella
questa argomento, ^{per} ^{che} ^{aveva} ^{per} alle loro
sichiliani; e al loro giudizio sulla maggiore
facilità di costruzione della strada in confronto
a altre abbindolanti l'appennino.

al più vicino delle provincie alle quali gioverebbe quella strada; in approssimativa si farà affluire il macignato sì' provarne l'unità se possibile a mezzo anche di bruto ordinario & indire in commissione ad accogliere il progetto e ad aggiungendo alla linea già costruita.

Se non che pagendo, che ammetteva in una volta la ~~lavorazione~~ ferrovia, attraverso l'app. uno solo potesse trasportare poverissima carica, almeno per ora, si determinò di lasciare in facoltà dei concezionari di scegliere o la linea per Conca, Ercoli, patrino a Napoli o quella da Formoli, progettamente estesa quando trovassero di potersi nel medesimo tempo e anche più solitamente segnare quella grande ^{grande} delle provincie, fatta, nati per mezzo di una ferrovia che sembrava si lasciò poi al governo facoltà di analizzare la costruzione e l'esercizio della ferrovia abbandonata dai concezionari ~~per~~ già contemplata dal capitale e conformati allo stesso.

Si volle però che dove i concezionari accogliessero il progetto della ferrovia da Formoli a Napoli, ~~per~~ tenendo, avessero obbligo di ripartire una tronco ~~per~~ ^{onde} foggia, per agevolare le comunicazioni delle provincie. In d'arrivo la commissione che non poté lasciarsi a Manfredonia ed' un golfo pesce una congiuntione ferroviaria alla grande linea. Quel tronco importava presentava, op' in parte di così agendo costruzione che ogni immaginazione poteva supporla. La linea non è che ^{bigica} chi-
lonetti ^e e il porto di Manfredonia ^{è già} disegnato come uno dei principali che dovranno servire ^a quel porto e a conseguenza del materiale d'armamento e d'esercizio della grande linea ferroviaria, la quale ^{della} quale ^{que} meglio ^è essere più solitamente completata.

E se parlerò di quella per Conca

*Sciammino di
dove sarebbe associata ad altre
stanziali chilometri da percorrere
per raggiungere Napoli. Il tronco
provvisto costabili e perciò
dettagli, è anche in rapporto
di quella di Cosenza, tenuto conto
della stesura di cui questa deve
portarsi.*

I pupilli accordatisi nel progetto minuti fatti
parvero a tutti gli affari. E' allora l'ammiraglia
~~quanto~~^{sarà} ~~l'effetto~~ qualsunque nissuno affari,
venisse che la necessaria della costruzione
delle ferrovie nelle province marchiane
fossesse determinata anche a gran seguito.
Unantico anche qui fu il voto per togliere
ogni pupillo l'captane dell'esercizio della
ferrovia dello stato da Vapheo a Bracca,
captane che tutti riconosceron di gravissimo
monumento alla sua ferrovia di Genova, essendo
l'unico tratto che la congiunge colle ferrovie
dell'italia centrale. La soluzioone di quella
pianone diminuiscerebbe ~~dopo~~^{il prezzo} il prezzo
della sua ferrovia dello stato, e le spese
adoperate anche per la costruzione delle
~~del~~ ~~franze~~ ~~che~~ ~~furono~~
~~di effetti diversi.~~ Se di questa sentita,
qualcuna dubitasse non ha, per cominciare,
che di gettare uno sguardo sulla carta
dell'italia ove sono ~~figurate~~ ~~le~~
ferrovie delle province pomeraniali.

Invariamamente dichiararono gli affari,
e tenne la somma, nane; doversi escludere
il supremo dei beni milioni in denaro
itali, nel quale punto riconobbero il pen-
colo che non un valore qualcosa espresso
ma uno assai più rilevante venisse ad
essere concesto.

Così ^{in progetto} conosciuto e dichiarato la stessa
che solo avanti la presentazione della summa
della convenzione di cui trattò, il sig.
Piselli, della quale aveva proposto
il progetto al 149° la vendita di beni demandati.
Nella relazione che l'accompagnava era
detto che quei beni affari poco rendano
allo Stato.

Era una somma assai maggiore che non sia
il valore reale del denaro sparato, e taglie,
sotto altre ceteri ragioni. Ha potrebbe
di esistere, mediante le cui variazioni
un perfetto influsso a vantaggio del paese.

L. 1000

10

Nello schema di legge era poi proposto che il prezzo per la vendita ~~li~~ si dovesse determinare capitalizzando la rendita ⁱⁿ ragione di reale lire per ogni lire ^{che} mises nella ~~li~~ realtà stepa separata ^{di} da tutti i altri, delle opere di manutenzione e dell'amministrazione delle imposte, che finalmente il prezzo si farebbe pagato mediante appalto al governo di questa rendita ⁵ per cento risposta sul gran totale del debito pubblico italiano quanta corrispon-

~~deffere~~ della rendita ^{per cui i beni sarebbero stati} divisi. ^{ebbe lo stesso che venisse appaltato in ragione del 70% del valore.} Il che è quanto ~~non~~ ~~è~~ ~~mai~~ ~~stato~~ ~~mai~~ ~~stato~~.

Ora supposto, come infatti vuoleva, che i beni da alienarsi non ~~appartengono~~ allo Stato che il 2 $\frac{1}{2}$ % del loro vero valore, per dare in beni una somma di dieci milioni che avverrebbero tanti per un valore di circa ventinove milioni. O

L'articolo 36 del capitolo ~~riprecazione~~ più attento dell'accordo ^{a quel proposito}.
Vi è detto che "dici milioni in beni stabili" demandati che lo Stato accorda alla parola "faranno parte della medesima mediante l'abbandono di quale somma sul prezzo di quegli stessi dei quali essa si farà paga anzitutto per quelle vie ed in quei modi che per le leggi dei beni demandati faranno per la legge stabiliti."

Hanno all'articolo 22 della convenzione ~~una~~, che ~~quale~~ prezzo riferito al gestore al quale la piazza degli stabili da darvi sia appaltata, e potesse opporsi che avrebbe pagato proprio quello di cui valore era appunto quello minimo. Ma ~~l'articolo~~ ~~progettato~~

8. Leggendo l'articolo 22 della convenzione poteva appunto tratto intendersi che fosse riferito al governo almeno la metà degli stabili da darvi in appalto e potesse opporsi che egli avrebbe pagato per quelle stesse ^{il cui valore} vero prezzo meglio determinabile. Ma questa ^{supposizione} veniva siffatta dalla lettura dell'articolo 36 del capitolato d'anno.

quelle espressioni facevano naturalmente
non solamente ~~differenze~~^{diffidenze} quelle ragioni.
~~sorgere di grave pericolo~~
~~elle peggioravano~~
forse aveva già contrattato un acquisto
ben più rilevante di beni demandati,
perché l'abbandono di tali merci fu
prezzo ~~supponendo~~^{risparmiando} del medesimo
che questo era quella prima?

Se così non fosse l'artista avrebbe dovuto
starsi ben diversamente e cioè ~~che~~
di dichiarare che nel caso in cui la società
avesse acquistato beni demandati ~~per~~
poterne ragionevolmente guadagnare
forza di legge speciale, fino a concorso
del relativo prezzo si prerebbe comparsa
tutta o parte della somma dei dieci
milioni di cui all'artista 12 dollari
vergani. Avrebbe poi anche dovuto provare
che nel caso in cui la società non si fosse
resa acquistatrice di tali beni demandati e per
caso in cui la vendita di questi beni non
fosse stata consentita dal parlamento o
accordata mediante una condinazione finan-
ziaria diversa da una semplice vendita sulla
piatta e tale da impedire l'esercizio della
facoltà d'acquisto alla società europea
delle ferrovie. (1)

L'importante episodio ~~che~~^{egli} ha manifestato singolar-
mente di trattare delle provincie meridiane
di Stoccarda apparuta nella settantina costituzione
di ferrovie di essi ritengono di grande ed effe-
tto al paese, la speranza di trovare agevolate
nel consorzio ~~per~~^{che} venisse indotto
la formazione a preparare grandi rami
ferroviari che le si affacciavano nei rapporti
finanziari dello stato e a limitare apri-

(1) L'obiettivo di quei punti reso ancora
più allei dal contesto è comprendere
l'opposto in beni demandati.

le strategie che si potevano fare ai vantaggi che il progetto di convenzione accordava al comune.

Si venne quindi al partito di lasciare il popolo in lavori fatti dallo stato, partendolo anche sulla somma di denari a quella di fediri milioni, escludendo, come già si disse, gli altri due pesi letti.

Un'altra circostanza richiamava l'attenzione nella convenzione. Era la protesta che la foresta della ferrovia di Tavera-Berlino facesse saltare o meno d'aperto al ministero dei lavori pubblici il giorno 27 giugno 1859.

La protesta muoveva da ciò che nel capitolo di concessione approvato dalla legge 16 ottobre 1859 il governo aveva ripetuto l'affermazione dell'epoca di questa ferrovia per la metà del più probabile rendo, all'articolo 47 si riferiva la facoltà di redire; in qualunque tempo l'esercizio di questa foresta cui si oppose pure l'opposizione di cui vedesse la strada ferrata da Stresa fino al lago maggiore, articolo che pareva violato colto a titolo convenzione e motivo obbligo nello stato di non mandare alcun'altra confezione nei tre mesi di ferme parallele in cui non minore di dieci mesi si sarebbe recata un'opposizione da parte della finia di ferrovia: questo è nella confezione approvata dall'art. 47 lo stato, ripetendo di avviare nuove confezioni si fece sentire e si impegnò a non proseguire delle finie, anche, cioè le perfette alla foresta, e si convenne di tornar a condurre in questi.

Ecco ciò che farà ritrovare che una questione potrebbe impegnarsi questione che avrà anche i giudici di un'importante domanda di risposte di tanti conveniva che non fosse la prima a partire.

insofferente dal quale Parlamento che facessero
dover tener sempre presenti le leggi anteriori
per i contratti o contratti così provvisti
per non andare indebolitamente a violarli
per trascurarli.

può perciò aggiunto all'articolo ~~della~~ ^{anneggiato} ~~che~~ contempla la revisione dell'esercizio
della fornitura di ferro-Boretto la quale
che lo stato già di rimuovere ogni eventuale
ostacolo potesse frapporsi per effetto della
disposizione portata dalla legge 16 ottobre 1859
fatta durante i plenari poter.

Modificata degli esercizi fu la riconvenzione
e intradette le conseguenti variazioni negli
articoli; modificata in qualche parte la tesi
per renderne più chiara l'intelligenza; il parag. d'amento più spesso tollerato,
e sostituita finalmente un apposito articolo
l'arbitramento per la decisione delle eventuali
contrarie che risorgevano nell'esecuzione del
contratto. Un passo il progetto alla modifica, i
mistiche al figlio ministro dei lavori pubblici
perché faccia rapporto s'è dichiarato
di figlio "Bottigliello" e Talbot.

Qui occorre di parlare prima un'altra proposta:
non fatta dal signor Salamanca al figlio
del suo procuratore figlio Delahante.

Sig. intuagliati comunicati alla sommissione
al Ministero che nell'aprile U. S. preparava
per questo e il figlio Salamanca trattative per la
~~concessione~~ ^{concessione} della costruzione dell'esercizio delle ferrovie
contemplate nel contratto Talbot è stato

approvato l'11 maggio 21 luglio 1861, fermo
che vi si mischiassero rapporti collo ferrovie
dell'italia settentrionale; che tali trattative
avessero condotto ad un formale progetto;
~~ma questo non è stato~~ ^{ma questo è stato} ~~e~~ ^{ma} ~~viene~~ ^{viene}
~~il~~ ^{il} ~~progetto~~ ^{progetto} ~~che~~ ^{che} ~~ai~~ ^{ai} ingegnere

~~che per conformarsi~~ ^{che per conformarsi} ~~al~~ ^{al} ~~che~~ ^{che} fu fatto nelle
~~altre confezioni~~ ^{altre confezioni} ~~che~~ ^{che} avere un prece-

Si qui era fatto spedito a Savoia cogli appositi
poteri per difendere quel progetto, che pura
ragione manifestata le trattava di un suo stato tan-
to, che perne erano aperte altre vie leggi.
Nel quale e' dato a conoscenza pura anche
che nelle quali si erano introdotte altre istituzioni esterne
~~alle ferrovie meridionali~~.

Lagna

Con lettera del 17 giugno p. p. ¹⁸⁶⁹ diretta
al Ministro dei lavori pubblici, il p. "Bellacasa"
~~opponeva~~, che quanto a Savoia aveva
conosciuto la riconciliazione fatta coi Napolitani
e Salabot e il progetto di legge presentato
per l'applicazione alla ferrovia della linea.

S'informava dal ~~ministro~~ una nuova proposta
del suo mandante p. "Salanouera" con proposta
di comunicarla alla Camera ¹⁸⁶⁹, nella quale
 dichiarava di avere la sufficienza di tutte
 le sue ferrovie indicate in detta convenzione
ne ~~1868~~ ¹⁸⁶⁹ le cui espese sarebbero
riunite alla sommazionc'e' dei tre milioni
in lire in buoni demandati, e degli altri tre
milioni in lavori eseguiti; presiedendo impiego
formale di costituire una società anastomosi
soltanto tuttavia tutte le quali nel mo-
tore del capitale e mettendone una terza parte
a depositario di popolari statuti appena
emanata la legge d'applicazione, non che una
metà di quel tempo per la riferita riforma
a favoritari di Napoli e di quelle provincie
in cui le ferrovie andranno ad essere costituite.

Aggiungeva l'impegno di depositare da canto
corrente del tesoro dello Stato il manu in
mano i fondi portati.

E per caso che il governo perfecisse il sistema
del concorso degli appalti come si pratica
nella Spagna e nel Portogallo, si obbligava
di lasciare un mestre per farlo tenendo conto

la sua proposizione, lasciando al governo l'ora
di fare vantaggio di una "più forte" struttura.
In questo caso c'è poi un vantaggio, l'onestà
in campo nemmeno di un giorno, ~~arriva~~ ^{arriva} si posse
alla struttura. Del governo la prima si
convenzione, istituita a pagare i costi
e ad accrescere il numero di lavoratori, con che
lavoro, la costruzione non rimanesse al fig.
Salamanca e il governo gli rimbalza ~~lavoro~~
quella prima in reazione italiana dunque
per conto calcolata per corso medio dei tre
ultimi mesi.

Negli atti comunari del Ministro si trovano
due altre lettere del fig. Delahante ~~lavoro~~
Salamanca ~~lavoro~~ in data 30 giugno u.f.
anche quella riferita al presidente del Consiglio
Delahante del 2 luglio
inviate al Ministro dei lavori pubblici.

Nonostante dalla prima che il fig. Delahante
abbia avvertito il Presidente del Consiglio
sull'apparecchio si tratta; che mostrova
al governo come "fisse" vantaggio al paese
lavoro corrisponda ai suoi rivolti agivanti alla
concezione delle persone rispettate, grandi
potere trarne profitto col distribuire i molti
lavori da farsi in Italia in una maniera
egualmente soddisfacente; che il signor Salamanca
sarebbe stato proposto a referire ai fig. Ministri
e Salazar le linee dell'adattamento e applicare
i suoi mezzi a quelle di Mediterraneo quando
gli si concedesse la linea della Liguria.
Osservava però che per la prima egli si trovava
in Italia in una difficoltà volta a trovare al Ministro
il mezzo che a suo avviso si trovava per superare;
aggiungendo che non produceva
affatto effettivamente il governo la somma
per le persone rispettate il fig. Salamanca
non aveva fatto l'intendere oggi altro affatto, che
che in quanto si trattava dell'affare della

~~l'elenco~~ considerazione relativamente
a persone liguri è stato più utile.

Perciò in quanto che quell'elenco
presentava i nobili vantaggi per la compagnia
delle persone romane ~~[da lui fattate]~~, anno
passato si sia raccorso.

~~Alcchia~~ ~~qua~~ quindi del governo ed
essenziale adesso creduto di affrancare
la sua comitiva, i figli Mathischi e Galedo
avrebbero avuto le loro ferrovie alla Spagna, e
egli stesso avrebbe potuto disporre alle vendi-
zioni che erano state.

Nella seconda lettera il figlio Delahante espri-
mendo al p^r Ministro gli lavori pubblici
"Dopo di essersi posto l'accordo col figlio Ministro"
"delle finanze, e delle condizioni dei redditi colla
quali parvenni si potrebbe ordinare i fatti
delle liguri di fortunato un progetto di
"concessione - da, riguardo fra cui è il p^r "
"Salamanca".

1° provvedimento ~~del~~ 37,000,000 lire entro 17 d^r

bene demandati;

2° provvedimento redatto nello anno scorso.

Prezzo di £ 22,500 -

Inoltre la concessione della linea arda Capua
a Termoli passando per Benevento prevede
l'affitto annuale di quelle provincie nella
forma di un reddito lordo di lire metà di
£ 2000, le quali tenute affiancherebbe alla
compagnia romana la concessione col
benio da' generale Molomox che appar-
teneva.

Questi fatti vedono luogo a sollecitazioni so-
mandati dalla famiglia ai figli Ministro
delle Finanze e dei lavori pubblici.

Egli confermarono le battute cose col figlio
Salamanca e dissero per ragione delle con-
siderazioni di riflesso che non conveniva che

Tale, sarebbe stata, se fuori, salvata da lui

1° concordanze delle ferrovie per l'appalto
e il mantenimento, avendo anche quelle
fra i appartenenti all'admiralità, che recentemente
si era trattato col fig^r della rete procuratore
del fig^r Salamanca per le ferrovie, ma che da
proprietari non erano state questate per l'istesso
motivo che avranno riconosciuto la necessità.
Nel giorno di corrente si riuniranno comuni
consigli, per misurare le raporti di nuove
proposte del fig^r della rete del governo per
redattore del seguente letterale e tenere:

Si nomina e viene procuratore del fig^r Salam.
mentre io mi obbligo di accettare tutte le
convenienze contenute nel progetto di legge
presentato dal fig^r Ministro dei lavori pubblici
al parlamento nella seduta del 16 giugno 1912
che quale sarebbe il riferito ad un'avvenzione
di concordanze di ferrovie nell'Italia
monarcale o in essa esistente?

Mentre inoltre si prendere la concordanza
di una linea non indicata nella suddetta
legge, questa linea ad uno stato finario
tra la Capua e Termoli per Telese
presentato con ~~una~~ transizione da Gaeta
a direttamente da Benevento a Foggia e
da Foggia a Manfredonia?

Questa concordanza farà parte dello scambi
anteante nel progetto di legge presentato
in 30 mesi dalla concordanza salvo quanto
si trova avanti all'articolo 4.

All'inizio delle stipulazioni contenute nella
pubblica concordanza ho mi obbligo per fig^r
Salamanca:

1° di rinunciare al prezzo di 10,000,000
di lire in più domandato e al prezzo dei
10,000,000 di lire in lavori di questi, stipulati
negli articoli 21 e 22 della concordanza?

In tutto 20,000,000 di lire?

2° Di poterlo in luogo ovunque di signori

Ed anche perché non ~~puova~~
il governo ammettere che la ~~figura~~
concezione della figura ~~puesse~~
considerarsi come ~~completo~~ dato al
fig^r Salamanca ~~perché~~ per tutto il resto delle
precedenti proposte risparmiate sono
contenute nella concordanza. Non basta
d'alboli.

Mothschild e Talabot agli obblighi perbuali n
intenuti nell'articolo 10 ipotesi quei fuorvi e
l'afflusso per rete in cui la fusione colla "n
campagna Lombarda non avesse luogo.

3. Di uscire dalla regione e disponibili
della nostra provenienti da condizioni di
fatto nel tempo della piatta incanto costante
e per acciunti in favore del Mpsa o in
rendita.

4. Per la totalità delle sue somme "n
tutte le che sono per la buona linea
dal figlio a sommi volte fuori propositi
in cui esistono di una grammata annua
in media vi è 27.500 di reddito lordo
di diametrio.

Borsa

Quale nuova alla proposizione informale
atti di natura del figlio Salamanca conta
niente: i poteri' opportuni allo scopo.

Vi consiglio una lettera del figlio Bambini:
Invece della Banca napoletana al figlio:
Delahante, nella quale così risponde:

"In seguito alla risposta che mi avete fatta
si tratterà del figlio Bambini. Parlo di
" " "

Panchi 5.000.000 lironi. il figlio Pauli efig
3.000.000 sulla parola del credito
In borsa e familiare ho l'autore di
avvertirvi che io tengo a vostra disposizione
la pubblica amma di 10.000.000 sulla quale
avrà diritto il prelevamento delle quote di banca.
Mi rivolgete aff.

A questo di questa lettera il figlio Delahante
rispondo così:

Richiaro di essere pronto nella prima domanda
del governo a uscire il pubblico titolo
le somme nelle parti per fare fronte agli impegni
qui indicati nell'art. 13 della concordato
ratificato dai figli Mothschild e Talabot per
l'avanzamento della rete napoletana. 31 "

presidente obbligo rispetta per la legge prefissata " al Parlamento" ~~per~~ e' additata? "

Zarino 9 luglio 1862 =

E' agevole comprendere che il Ministero voleva già ad un contratto non poteva emettere alcuna dichiarazione? opera' questo effetto, [come] non poteva ne' comunque entrare in ballo. E' vero che i ferrovieri, [che aveva] obbligo di farne notizia? alla Camera? tanto più che tale effetta veniva pagato prima a confermare il trattato che faceva il re? per vent'anni. Alla fine, convenzione moltissima. Tuttavia, nei termini proposti.

Perché il presidente della compagnia non ha voluto accogliere?

Anche la società delle strade ferrate della Lombardia,

di tutta Italia? contratto, nel luglio del 23 gennaio.

Il popolare, al governo la concezione della rete, Vaglione, voleva mancava di ferrovia? da Sivrija a Vaglione, per 70 anni? e contare dal 1° gennaio 1863, obbligandosi a costruire un punto nuovo fino a quel tempo il punto stabilito avrichiesto dal governo sempre, però dopo cinque anni fatto, può ricapitano? della rete oggi a concepire. Il tutto, perciò, alcuna garanzia da parte dello Stato.

Si offriva poi di assumere l'esercizio del tronco da Vaglione a Varese.

Più tardi proponeva le basi per trattare oltre le concezioni prefette anche le seguenti:

Concezione immediata e' per altri esperimenti di cammino della linea Brugherio - Somma - Sesto

- Sesto, alla raffica? il gennaio 21 luglio 1861, e colla garanzia

2° Camme che si farà? o, quanto più avrà? 100.

L'esercizio della strada ferrata? da Torre del Greco ai gravellonesi, Alessandria, il giorno a cui è addetto a termini della legge il 1° gennaio 1861.

3° Acquisto delle linee sulla strada del Po, che da Ripandola, per Tortona, Vaglione

[relative alle ferrovie nazionali e nella Lombardia]

Circol.

94

a Parma e della diramazione da Tortona
a Novi;

L' costruzione della ferrovia è un fatto storico
intendendo a Laveno per Varese quando fuori
fondato al tronco Gallarate - Laveno, colle
nomi stabiliti dalla convenzione del 25 giugno
1860 che garantisce un'interesse annuo del
5% e l'ammortamento compiuto dalla Baff
 $\frac{1}{10}$ per il 1% sulla totalità della rete di circa
quale della strada.

Il 24 d'aprile, uffici i progettisti della conve-
nzione erano intesi con i rappresentanti della
società e cioè coll'abbandono dell'argomento
delle ferrovie.

Il giorno 19 ^{corrente} il signor Ministro dei lavori
pubblici dichiarò che i signori Rothschild e Ischier
non accettavano nessuna modifica al loro
contratto.

La commissione, avute queste dichiarazioni,
per quanto possa essere propria ad aggiustare
rispetto ai vantaggi da accordarsi ai concessionari,
non credette che potesse in alcun modo
preferire dall'esplosione della fusione
della società Consorzio e dell'Italia centrale
colla nuova società da costituirsi relativamente
alle ferrovie di cui si tratta; e meno ancora
dall'esplosione la separazione delle strade ferroviarie
dall'asse delle stesse strade ferroviarie austri-
che comprendente le ferrovie sul territorio della
Venetia, eccesi anche dall'esplosione la cessione
del tronco da Varese a Voghera
per le più esperte eminenze considerarono
politiche economiche.

Venne però nel risparmio di autotrasporti
il governo a fare la concezione folto ^{dei} ambi-
tione proposta nel progetto ministeriale

coll'indisposizione ^{infredet} ~~poter~~ e che aveva fatto
comunicare ai figli Rothschild e Galabot.
E quanquunque avesse la sommissione per
preferir che non fossero messi a presentarsi
altrimenti alle dette concezzioni in vista
delle già fatte proposte e per le varie che
consono dell'opposizione di altri concorrenti
che attendono la pubblicazione delle condizioni
di ammissione della Commissione medesima,
pure, per assicurare la continuazione dei
lavori in corso e far affari ~~intanto~~ ^{intanto} al prezzo di
altri concorrenti allo stesso da tutti voluto,
vi propongo di autorizzare il governo a far
procedere ai lavori di costruzione ed alla
attuazione dell'esercizio dei Giochi che di
mano in mano andranno compiendosi
providendo a raccolgervi, megli colla emis-
sione di obbligazioni e sottoscrivendo
opportuamente ^{stessa} sommissione, il pagamento
degli interessi e l'ammortamento del capitale
nella legge che tollerano alle nostre
apparazioni.

Sulla garanzia fatta dagli stader ferate e sui
loro prodotti, e suppostamente sui redditi
generali dello Stato, facilmente si troveranno
facili a collocare le occorrenti somme, singolarmente
nell'Inghilterra dove abbonda il denaro che
cerca utile impiego, e anche poiché la Banca Anglia
che deve sempre di contemplare l'eventualità
fa che in seguito ^{sull'emissione} di una parte di obbliga-
zione potesse aver luogo la concezzione,
providendo al modo di constare ai concorrenti
nella sommissione del relativo diritto in
maniera più che possa mantenere ferma
la fiducia dei possessori delle obbligazioni.

Toggi, relatore.

61

mentre relazione ~~che~~ composta dalla
domanda fatto dal conte Raffagi.
Proprio alle truffe di cui entro la fam.
moltore non trovo che proposte difensive
lasciate che proposte interdistruttive,
l'adizione cioè di quelle appaltate fatte
peruvie. Allo Stato, ~~ma~~ come già
si dice, delle truffe addotte dalla famiglia
la banda ~~di~~ dell'Ustica è in tutto pulite.
~~Proprio~~ invece è appaltante generale delle quali se' esse di per sé promosse
~~proprio~~ sono state appaltate
~~proprio~~ da ~~che~~ si tratta ~~che~~ sono
nuove a partita ~~che~~ di amministrazione
che non si spieghi i posti così
abbiamo per modo da farla pulire allo
stesso tempo della prosperità del paese canale
affatto al minore costo il tempo
e accrescere i canali appaltando altri
nuovi posti per appaltare ~~che~~ ~~che~~ ~~che~~
proteggere da canali e magazzini ~~che~~
Raffagi e il governo dicono.

Per quanto riguarda l'avvertimento
fatto all'Ustica mala si domanderebbe
quali contestazioni che si fergeggiava nella
scuola? Del contratto le camere italiane ha
inteso di fare il meglio dichiarando quel
che ~~che~~ fanno ammessa in quasi
tutto le carenze di questa natura
ritiene che far niente perché non farà
per sostituirlo, ma non crederebbe d'infondere
che ~~che~~ volesse l'altra pietra proposito
del ministero e' da lei medesima?

Ora le nomine e' confederazioni la famiglia
sono vi preparate.

Scrivendo quindi della vita nuova
questa parte dei fatti proposti nella

Dove

attesi.

Il governo è autorizzato a indicare al
conte Raffagi sotto l'affidanza
quattro dei suoi progetti e relativi capitoli
d'autri i cui costituzionali ^e seguito alle

seguenti linee di strade ferate:

1° Una linea lungo il litorale est. fanno nell'ar-
colo primo della proposita

. Articolo 2.

C'pure aggiunto il governo est. fanno
nell'interessante proposita della Campania

de modificazioni agli articoli

della proposita Bagnoli sono le seguenti:

Dopo l'ultimo articolo dell'articolo 1° si aggiungerà:

"Sarà però in facoltà del consigliere pubblico
"al franco di cui al più una linea da Bari a
"Napoli attraverso la regione appennina-pamotica
"a pur di farla la opporre nel termine di due
"a mesi. Anche questa linea entrerà a far parte
"della concezione per gli obblighi vi tratti che
"avrà"

Si aggiungeranno gli articoli 2, 3, e 4
del progetto di capitoli di riuscita fatto
dalla Campania

All'art. 6° della proposita che dovrebbe
l'articolo 9° si aggiungerà il seguente alinea:

"nel caso che alla traversa per largo per sollecitato
quella la fermata a Napoli, dovrà in questo
"permesso essere aggiunto più tranchi interposti
alle segnali di ferrovia in operazione.

All'art. 20 della proposita aggiungi che dicono:
"fatto il 22 si aggiungerà dopo il primo
paragrafo alinea quanto segue:

"che prima finora perduto dalla parola fatta
"convenzione sotto tenuta all'opposizione delle
leggi e dei regolamenti presenti e disegnati.

Modificazioni al capitolo
V. Lavori.

al capitolo XV
art. 20

Si adatta la redazione del progetto
delle norme relative.

art. 31

Si approvano le modifiche proposte nel progetto
delle norme relative.

Zappi - statore

2

Padre

È buon di sottolineare che dove la Camera
accoglieva ^{solo} il progetto ^{proposto} della commissione,
riguardo alla tracciatura degli Appennini
non fermati a Napoli non potrebbe esistere.
Sarà la fortuna ad essere propizio di progettare
questa linea a proposito di quella per l'Appennino
Ebsti e Salerno dove finirà con questa
di giungere a Napoli con una ferrovia in
un tempo e quale e minore, e di mettere
più poi le conseguenze della progettazione.
Non così parve alla maggioranza della Cam.
commissione rispetto al tronco da Poggio ad
Ampelio, l'abbondante per ora di quel
tronco febbrile agrodare l'adeguatezza della
proposta, cosa propositare in alcuni modo
in più grande probabilità che la proetta
sopra cui pionieristica delle altre linee farà
probabile appunto dal proprio carattere
ad ammirare l'esperienza la costruzione e
l'esercizio di quell'asse di ferrovia a molti
anni avanti migliorare per lo stato in questo
ad un ammesso studio del terreno sul quale
dovrebbe passare.

Il danno che verrebbe allo stato è nel tempo
stesso fatto anche alla medesima ferrovia
dall'assunzione dell'esercizio della linea Bassa-
Zante, perché avanti la costruzione del tronco
dovrà seguire consigliata la commissione ad
infondere per l'adeguatezza della medesima
la lei intradattata coll'articolo 20 del pro-
dotto suo progetto.

Nell'argomento gravissimo dei pubblii fisco
l'ammirazione considerò che la differenza
si risolvesse ai soli quattro milioni; che
i dici milioni demandati in beni dena-
nati si riferiscono a quelle spese che
meno frutta al governo e i più diffi-
cili furon anche impossibile alienar
in piccoli lotti; che la ~~posta~~ tara valuta
non deve farli capitalizzando il
valore che è quasi nullo ma bensì con
regolarce perciò il che degenererebbe
teneva ad escludere l'inconveniente di dare
un valore appai più grande di quello
che si vede considerare che il maggior p.
fido alle qualità soffri enti che devano
rappresentarle aggiusterà l'imposta alla
sovietà italiana che noi debbano pro-
gredire ed aumentare il più che posibile
onde non si ferri e si spenga appena
fatto lo spettro della granali intraprese.
Considerò ancora la familiare che tratta
dosi di una sovietà italiana venisse a costare
la spesa grandissima che i deputati
delle provincie meridionali mostravano di
rendere proprietaria di una valigia
etimone di terreni una sovietà rappre-
sentata da non napoletani.
Finalmente considerò che tutto questo
quelli offerto, potessi ritornare al consenso
l'ammirazione di gran pubblico e sullo
stesso già fatto dello Stato in lavori e
provviste furan la somma di dieci milioni
e di facili riportare insieme in decime
~~dette~~ sovietà.

289 C

~~L'edizione sulla nuova prefazione~~

Alvio Brughi Prezzi De Luca,
de'ardi Savini Tronelli
Guarini, Grattani

Tratta dal 1. agosto 1861.

BANCA NAZIONALE.

Amministrazione Centrale

GABINETTO

del Direttore Generale.

Genova il 5 luglio 186^o

1)

Mess^o Sig. Cavaliere

In risposta alla fattane
interpellata verbale mi pro gio dichiararle
che il V. Signor Doni è accreditato presso
la Banca Nazionale per dieci milioni di
lire, cioè cinque milioni dalla casa B. Gould &
di Parigi, e pari somma dalla Società Generale
del credito commerciale ed industriale della stessa
Città. Se 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 obbedienza coi quali
mi propongo

D. L. S. J. H.

Presidente

Presidente

3)

1175

Alcune notizie sulle Strade Ferrate da Napoli al Mare Adriatico

*La linea Di ferrovia da segnarsi
per formare la rete napoletana approvata colto
legge 21. luglio 1861 oltre a quella da Bologna
a San Benedetto Del Tronto lungo 116 chil.
ometri, che in conformità dell'altra legge
di predetto mese venne appaltata a M. Pizz.
Pander Elst e Leonardo Scandato per il
prezzo medio di 1.50 mila franchi al chilo
metro sono le seguenti:*

<i>Da S. Benedetto del Tronto all' Osento</i>	<i>Chil.</i>	<i>Prezzo medio chilometrico</i>	<i>171243</i>	<i>..</i>
<i>Dall' Osento a Foggia</i>	<i>"</i>	<i>131</i>	<i>139863</i>	<i>..</i>
<i>Da Foggia a Ponte Venero</i>	<i>"</i>	<i>30</i>	<i>92450</i>	<i>..</i>
<i>Da Ponte Venero ad Eboli compresa la gal. leria coll' Appennino</i>	<i>"</i>	<i>101</i>	<i>260204</i>	<i>..</i>
<i>Da Salerno ad Eboli</i>	<i>"</i>	<i>30</i>	<i>191100</i>	<i>..</i>
<i>Da Nocera a Capriano attraversando l' Ap. Pennino con galleria</i>	<i>"</i>	<i>234</i>	<i>219954</i>	<i>..</i>
<i>Da Foggia a Barletta</i>	<i>"</i>	<i>72</i>	<i>120766</i>	<i>..</i>
<i>Da Barletta a Bari</i>	<i>"</i>	<i>52</i>	<i>126196</i>	<i>..</i>
<i>Da Bari a Brindisi</i>	<i>"</i>	<i>105</i>	<i>120504</i>	<i>..</i>
<i>Da Brindisi ad Otranto</i>	<i>"</i>	<i>76</i>	<i>140744</i>	<i>..</i>
<i>Da Bari a Taranto</i>	<i>"</i>	<i>96</i>	<i>142000</i>	<i>..</i>
	<i>Chil. 1060</i>			

*Per far comunicare più direttamente
la linea Del littorale Da Otranto a Foggia e
Da Foggia a Salerno con Napoli senza*

Lunghezza delle linee comprese nella convenzione Salabot	8 ^{ta}	1060
Strada da Penne a Bronto	.	86
di Da Napoli a Salerno	.	52
		1198

a Padova

Per minor lunghezza Del		
Bronto a San Benedetto all'Osento	11	
al Bronto duranto	11	
	26	
		26
		5196

essere costruiti di per sé un breve tratto
di linea di proprietà a chi, converrebbe que-
stare la linea Da Salerno a Capo lungo 52
chilometri stata concessa al Sig. Bayard dal
Governo borbonico, e che era troppo profonda
interamente costretta.

Delle suaccennate linee oltre a quella
Da Penne a S. Benedetto del Bronto che è
già in corso di costruzione e che a Termoli
della relativa convenzione dove spese ultimata,
è presto ad essere messa in operazione
per il Aprile del 1863, trovarsi può in
corso di costruzione e già bene avanzato il
lavoro da S. Benedetto del Bronto all'Osento,
dall'Osento a Foggia, e Da Salerno ad Eboli.

Il primo degli indicati tronchi
di ferrovia Da San Benedetto del Bronto
al fiume Osento lungo 6 chilometri 119-
circa, viene appaltato alla Compagnia delle
Gonzales per convenzione dell'1^o febbraio
1861 mediante prezzi unitari da convertirsi
nel seguito a prezzi fissi chilometri triuli da
determinarsi mediante arbitramento fra
il Progettista capo Direttore dei Lavori ed
un Progettista dell'Impresa, simessa la deci-
sione al Direttore Generale Sig. Cav. della
in capo di difensoro, sono compresi nell'appa-
gatto tutti i movimenti Di Terra S'inglese
jata o ballast, le murature d'ogni genere per
opere d'arte occorrenti al portaggio di Strade,
fiumi, torrenti, rotatori, lo addamento
e la seminagione delle siepi, etc. etc.

111

le traviature in ferro per ponti ed opere d'arte, ov' piano riconosciuto necessario l'ampliamento della via ed il materiale fuso 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.

L'appropriazione dei terreni oggi non è fatto per cura degli agenti governativi, ma l'appaltatore ha il diritto di anticiparne il pagamento, rimborsabile al medesimo colaggio del 6 p.c.

L'altro della lunghezza di mille metri dal fiume Poento al fiume S. appaltata per convenzione delle 3 imprese predette al Sig^r Pietro Genazzini alle stesse condizioni dell'altra convenzione stipulata colla Compagnia Cattaneo Gonzales.

In ordine alla determinazione dei prezzi e chilometrici, trovarsi attualmente in discussione e' già la ragione di credere che non andrà molto che si potrà advenire alla stipulazione del contratto definitivo.

Le convenzioni di cui sono state fatte le medesime che erano state fatte da' la Società Cattaneo, e che vennero in tutto modo confermate dal Governo, onde non c'è alcuna per nulla l'avanzamento dei lavori

che all'epoca della disdetta, Calabat trova-
vansi già iniziate.

La costruzione del ferro binato da
Salerno ad Eboli e oltre fino al Ponte sul
Salso che arriverà a circa 40. Chilometri di
lunghezza compresa eventualmente la tra-
versata di Salerno a partire dalla linea
della galleria sotto Vico, sonne per conve-
nzione 36. luglio 1861 assunta in via da
economia dalla Compagnia d'arghi e Mogli,
il quale hanno l'obbligo di anticipare
i fondi con cui interessa dell' S. P. G. pa-
gabile trimestralmente.

In questo contratto sono compre-
se tutte le opere per le formazioni del
corpo stradale, le riunione di terrane,
le opere d'arte sia lavori acquisiti per
la regolazione delle acque, maffiati,
gabbianielli, pelli, Mazzoni e capi cani
tonici ed.

Oltre in questa convenzione è
previsto il capo di un contratto a fiorfior
mediante un prezzo medio chilometrico.

I lavori per detti tronchi di
strada finiti dovranno essere ultimati per
l'epoca fissata nella convenzione cala-
bita, ammessa alla legge 31. luglio 1861.
cioè per il 1^o gennaio 1863 con un mezzo
per di tolleranza.

Nelle due prime sussannate con-
venzioni è previsto il capo che il Governo
possa addossare alla confezione a M. indu-

stia privata della rete napoletana; qua-
do ciò avvenga il Governo oltre al com-
pensare li appaltatori delle opere già
fatto si è obbligato a pagare ai medesimi
una indennità del 6 per cento sul valore
delle opere che rimanessero ancora da es-
eguire.

Parlò alle Sarghi e Maglia nel
caso di rifazione di contratto per la rau-
ta concordata viene accordato un beneficio
sulle somme spese che dal 10,8% sul
primo milione, e dal 3,8% sulle altre
somme.

Sul fronte appaltato alle Signori
Gonzales e Battò sono già preparati al-
firmati tutto i movimenti di terra, le
opere d'arte minori, e si sta lavorando
alle fondazioni delle grandi opere d'arte.

Non vi ha dubbi che nell'epoca pre-
senta siano ultimati i lavori.

Nel fronte appaltato a Gonazzini
da Sarghi, le cose sono proseguite più
che alquanto più lentamente, ma in
seguito di vicissimi eventi fatti alla
rispettiva impresa dal Sig. Pro. Bella,
pare che le cose sieno iniziate a prendere
buona piega, e se si ha pure la speranza
di avere ultimati per l'epoca prescritta
il succedutisi due fronti.

In seguito ad altra convenzione
in data 6 ottobre 1881, venne pure appal-
tata al Signor Vincenzo Marzaglia

La costruzione di una strada ordinaria attraverso l'Appennino tra Saviano e Valla, onde mantenere congiunta intanto la strada già lavorata al tragheto Dolti-Appennino con le due teste della linea ferroviaria che dovrà per qualche anno astenersi dalle gallerie del monte.

Intantoché dalli Ingegneri del Governo non si sia ultimamente il progetto, lo appaltatore disporrà i carri e i lavori preparatori a guadagna di tempo.

Questa strada ordinaria oltre al servire come si disse qual mezzo di congiunzione fra le due capi della linea ferroviaria, potrà servire molto opportunamente durante la costruzione della galleria come strada di servizio, e poi sarà sempre utile per le comunicazioni ordinarie sotto una Direzione che ad mani assolutamente.

Oltre al completare gli studi per la linea dal Bronto a Palermo per Poggiara, Adona, Foggia, Porto S. Venere, Saviano, Eboli, e quelli della strada ordinaria di suindiatà, gli Ingegneri del Governo attendono al progetto della linea da Poggiara a Cappiano e più specialmente al tronco da Poggiara alle gallerie di Popoli che avranno dal cospetto il ministero degli affari al più presto possibile.

A predisporre tutto l'ocorrente per l'apertura all'esercizio della prima

I

linea Par S. Benedetto Del Tronto a Foggia, ed a Napoli per Salerno, chi non comprefa la traversata dell'Appennino, si può considerare di una lunghezza di 1100 metri (32 f. circa), sonne con altri 1100 metri che ebbero luogo nello scavo mede, e che ora trovansi fatti posti al Consiglio di Stato appaltata, finita in singoli lotti, la provvista di lire 400/mila traversine da esser consegnate sotto dieci punti della linea in sostanzione.

Questo Provvedimento venne appaltato al prezzo medio di circa lire 5.25 per viajuna traversina, che è affai vicina, se si considera che le traversine debbano essere di legno rovere.

Si nota che per l'armamento delle Ferrovie napoletane come per quella Par Ancona a S. Benedetto Del Tronto venne ammesso il sistema Vignolle, così detto americana, il quale specialmente consiste nel tener fermi i regoli alle traversine mediante arpioni di ferro invece di ganci di cuspinetto e canne. Le teste dei regoli sono rivestite con stecche perfusse, e poggiate sopra una piastra di ferro, fatta a sua volta dalla traversa solida.

To completare le provviste correnti per l'armamento e lo esercizio vennero pure preparati alcuni capitelli d'acini, per regoli, per materiale fisso delle stazioni, per le locomotive, e per le vetture ed

i' vagoni.

Il prezzo approssimativo dei regoli a provvederli è di circa 34,000. L'annullato dello scambio con un aforamento di viaggio e' dato sono in numero di 163,500, la somma di 1962.000, ed il cambiamento di circa 213.

L'amministrazione ha la facoltà di aumentare del quarto la provvista questo materiale. Dovrebbe essere in pronto per lo meno per il 1^o gennaio 1863, e consegnato nei diversi cantieri designati dal capitolato.

Il materiale per le stazioni si compone degli apparecchi per la distinzione dell'acqua, come gabinetti idraulici, reservoiri, pompe aspiranti, tubi di condotta delle piattaforme, i segnali a vista, grancippe e mobili, per carico e lo scarico, bilanci, e pesi a bilico, &c.

Nel capitolato sarebbe detto che questo materiale dovrà essere fornito per metà entro il mese di novembre 1862 e per metà entro il febbrajo' 1863.

Quanto di questi materiali l'amministrazione si riferisce al diritto di aumentare il quarto.

Le locomotive a provvederli in conformità di un loro capitolato sono di tre specie vale a dire, trentadue per servizio di viaggiatori, sessantiquattro per viaggio merci, e di altri trentadue per

trasporto delle merci a grande velocità estra
ad un conveniente numero di pugni di
ricambio.

Veramente l'acquisto quantitativo
di locomotive è eccedente il bisogno, e si po-
ne può avere in principio più economia
delle linee che si vorrebbero aprire nei
primordi dell'anno 1863.

Questa eccezione però venne ammessa
per ridefendere sempre più lo spirito di pro-
vata, ottenere migliori propositi ed
avendo un maggior numero della stessa linea
delle, onde risparmiarsi di tenere in
magazzino troppi pugni di ricambio con
prezzo intempestivo del capitale.

Dal resto il numero massimale
di locomotive, quantunque previsto
e reso obbligatorio fin d'ora non dovendo
procedere alla stessa epoca, ma in epoche
differenti, ed in tal guisa che si avessero
soltanto disponibile in ragione dell'at-
tuazione delle varie linee?

Quando per non impegnarsi troppo
se ne volgerà ridurre la quantità allo
stesso bisogno, in relazione ai primi
tranchi da aprire, essa potrebbe essere
l'imminita della metà?

Con un quarto capitato, che non
è ancora stato pubblicato, si provvede
alla fornitura di 300 vetturi per viag-
gia terri diretti nelle varie raffinerie, nonché
di 300 vagoni di merce, da bestiame, e

D' materiali. Questo numero è limitato a 175
Sagno Da primi Dicembre circa 1 chilometro. Da
aprire secondo le previsioni nel primo mese
Del 1863.

Vanno ad una pariglia Di massimo Del
Cor. Rotta il braccio Da S. Bonedette Del
Brento all' Brento, appaltato agli Sigg^{ri}
Cattanei Gangalij. vorrebbe acquistare compresi
tutti i gabbiani L. 165,42, 000

Il braccio appaltato a Genazzini Da Montebelluna L. 173,52, 000
Quello Da Caviglio " 4911 . 000

38,805. 700

Le quattrocento mila lire vengono già appaltate
al prezzo onorevole Del 5.75. vienano importano L. 2,100, 000

Per regoli per l' armamento, negli amporti
di cambiaria si calcolano approssimativamente " 3,000, 000

Di altro materiale già preso presso Stagno,
come gomme da ufficio, filo e mobili, per carico traino,
piattaforme, segnali, pesi e bilanci, ristorazione per
l' aquedotto, per valutano a L. 1,754, 000

Li 128 locomotori che in media si calcolano
Da un valore Di L. 70,000, costeranno L. 8,960, 000

Li Duecento Dotture Di varie classi per
viaggi attesi sono stimata " 1472, 350
Li trecento Sagoni Da merci, cur " 1,114, 000

Totale della spesa per attuare la
linea Da aprire nei primi mesi Del 1863 L. 57, 206, 050

1. Lettera di alcuni deputati Napoletani q dagli si è detto che raccomandano all'opere della commissione il progetto delle ferrovie da Napoli a Taranto con le direzio[n]i da Bonsueto a Piedimonte ad - Foggia per Soveria - Salerno
2. Prospettive di varie linee, i cui progetti furono già esposti una ferrovia Gallipoli - Voragine - Salerno
3. Relazione degli abitanti d'Ischia su la pianta primitiva del porto di Ischia e sugli studi delle città d'Ischia
4. Linee degli abitanti d'Ischia
5. Relazioni del Municipio d'Ischia per una ferrovia tra Ischia e Minervino con un tronco che giunga lungo la costa dell'Adriatico per le marine fino a Ischia, ed altro nelle stesse regioni. I due Comuni d'Ischia e Minervino, del Municipio d'Ischia sono dei deputati. S. M. il S. M. Municipale, e Comune d'Ischia. Il Municipio d'Ischia.
6. Lettera del Municipio d'Ischia all'opere della commissione che raccomanda formalmente le relazioni n. 1, 2.

8. Lettera alla nr Comm. fraile del Dg. Prov. e Comune di Cuneo - v.
Bisogni da raccomandare istituzioni San Chiaro, e Bergamo
e Novara
9. lungo memoria del Municipio d. Teglio per la congiunta con
le diverse persone cui sono fissate date legge delle pensioni, e le tasse
d'oggi e soprattutto per il popol. non partecipante ad Ordine a 78
anni. di Teglio
- 9bis. Del Municipio di Bondone per la congiunta d'ogni kind nazionale
estabile abbia diritto del sangue che componer la popolazione delle ferrovie
di Taurio abbi ultimo appello super consueto altra del Comune
di Aosta, Aoste, Martignone, Cittaducale ed altri
10. Lettera alla nr Comm. del Deputato de Cuneo da raccomandare
che si debba obbligare d'ogni citta offrire le sue offerte d'adempire
ogni congiunto istituzioni compabilità dei posti per le ferrovie
11. Progetto d'legge dei 21 aprile 1878

MINISTERO
DEI
LAVORI PUBBLICI

Gabinetto

Uscita n. 2. Luglio 1862.

5)

Si prega il Sottosegretario di trasmettere i documenti e progetti, indicati nell'atto Elenco, e che servono a corredo della convenzione presentata alla Camera il 16 Giugno ultimo, per la concessione di strade ferrate nelle Province Napoletane e nella Lombardia.

Il sottosegretario volge preghiera all'Onorevole Sig^r Presidente di comunicare tali atti alla Commissione eletta per riferire sulla convenzione suaccennata.

6^a Ministro
[Signature]

All'Onorevole Sig^r Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

N° 265. B-

Settembre 1861

Camera dei deputati

Appendice

alla relazione della commissione composta
dei deputatiMoro, Brughi, Zappi, De Luca, Lanza, Sforza,
Gonella, Quaranta e FrattoniSulla commissione si stende ferme
nello studio avanzare i vostri consigli e nella sam.
ordine:

[Nella tornata d'ieri la Camera dell'anno ~~di~~
di mandare alla commissione la nuova proposta
fatta dal deputato figlio Tonello, sugli relativi
menti ~~accordi~~ atti purificanti ferme.

Sopra tel rinvio altro non potrò offrire che
quello di confrontare ~~la~~ la proposta col progetto
di commissione 15 giugno 1862, in relazione alle
modificazioni che la commissione aveva trascritto
di intollerabili, naturali le differenze importanti
di opporre il proprio parere sulla nostra
stessa o meno della proposta stessa forma.
L'unico si deliberazione che credesse opportuna
di riunirsi nella Camera.

In generale la più grande del figlio Tonello sugli
è modellata sugli articoli della precedente commis-
sione 15 giugno 1862 e relativo quanto l'ha
di cui all'essere una copia fedele.

Le differenze importanti che ne costituiscono
un gran e miglioramento nei rapporti politici
economici e finanziari sono i seguenti:

1. La esclusione del gravissimo inconveniente
per molti nella precedente relazione della
presente commissione in due punti distinte
e distintamente indipendenti fra loro

Layne

1^o grande forza dell'orda e ferata Lombardia
venete e dell'Italia centrale ~~ma soprattutto~~
l'una delle quali avrebbe per possesso per tutto
l'orizzonte parte di Lombardia ~~ma~~ volta
alla domanda che d'assurda e nell'Italia centrale
l'altra le ferme. Del più dell'impero l'austriaco
comprese quelle della Venezia, la quale
divisione verrebbe ad essere il politico ripu-
gnante al sentimento nazionale.

2^o La conflazione della fisionomia dell'orda
Lombardia e dell'Italia centrale; colla nuova
politica da costituire relativamente alle forze
eterne cui si tratta; che verrebbe a creare
una ~~teppa~~ compagnia avente le
comunazioni ferroviarie dell'Alpi al mare
jonio e le trasversali al mediterraneo, troppo
potente per non pregiudicare l'interesse
delle altre minori potenze e ad escludere
in molta parte quella ragionevole concorrenza
che risulta a vantaggio del paese pubblico.

3^o L'etianzione di uno dei punti accordati
dello Stato alla potestà e certamente il più
importante, ossia dire l'istruzione del bando
di strada ferrovia fra Voghera e Parma,
esempio che se può valutarsi ~~per~~ ben
~~1000 milioni~~ nel rapporto ~~il~~ vantaggio avan-
zato alla potestà, può ritenersi ragionevolmente
affossante, per quanto al danno che rechi.

ribbe alta grande lucra dello Stato per Genova
e Alessandria e Briona, costituendo quel tronco
del tratto di comunicazione colto ferroviario

dell'Italia centrale, il quale ~~non~~ meravigli!
4^o Significativa dello Stato da ogni ottica ^è
la dimostrazione dell'affidabilità dell'ordine del
potere rispetto all'ordine giuridico ^è grande la
garanzia rispetto all'ordine giuridico ^è grande la
sua solidità e sicurezza che appunto ^è
sulla somma di tutti i diritti giuridici del diritto
che può essere una risposta che provoca orgoglio
e preparazione allo Stato alla guerra ^è Bruxelles e Berlino - Parigi.
un milione di persone e 100000 denegazionisti
affatto i quali appunto oggi lo stato un po' ogni giorno
è in crisi continua al di sotto dei traguardi

7

Parbis.

In relazione poi alle modificazioni che la
Commissione tracciò l'introduzione nei patti
della convenzione 15 giugno 1862, la nuova
proposta offre queste differenze:

1° Che linea di strade ferroate ~~che cui effettuare~~
concessione è proposta la costruzione e
l'operio sono quelli contemplati dalla stessa
convenzione; rimanendo esclusa la transazione
da Poggiore al Marfatico appurata dall'atto fiam-
mazione, e non contemplando la linea da
Termoli a Napoli per gli appannimenti familiari
e la stabilità conseguente alternativa che
la Commissione propone di affidare alla società
concessionaria o di preferire quella di effi-
mero tra Parma e Lenza.

2° Che l'affidazione dell'operio del Franco das
Torri Beretti a Parma ~~che~~ che ora appartiene
allo Stato della cui buona fede dopo la legge
di concessione, mentre la Commissione eritolla
di assecondarla soltanto ~~al tempo~~ in cui farbbe
aperta all'operio la sezione Parma-Milano
cioè fra dieciotto mesi, lasciando così, pena
rotare noicamente data pronta un beneficio
allo Stato di circa £ 300,000, dunque in oggi
quest'opere offre un lucro di lire cinquemila
l'ometro per unquanta per cento di reddito
sordo che lo Stato stesso ottiene in fatto
della convenzione approvata colla legge 16 settembre
1859.

3° Che mentre i punti anzupubbi della
Commissione fu ridimensionato ~~a~~ ^{egli} ai fini
di lire se ne apporrà quei mediante indicazione
di egual somma sul rimborsarlo che lo presta l'Asia
per il governo ^{soddisfatta} tutti i suoi obblighi
permanente ~~posto~~ da redarsi, nella proposta

sol ignar che oggi questo pubblico c'è di circa
miliardi e per una metà in buono per
valore e delle opere e del resto gravosissime e per
l'altra metà è dannandata in difetti deca-
nati ma quelli più gravosi sono invece
concepiti con che però il valore più elevato
non per via di regolare perizie.

5. Nella risposta fu accettato il modo di ~~propose~~
di sentire le eventuali contestazioni, fatto
minato nel progetto ministeriale mentre
la commissione aveva redatto un altro
partito peribitare l'articolamento.

La commissione non osta a dichiarare che
devever passata neanche la lettura
della nuova proposta e dei nomi dei novantadue
che colla loro obbligazione concorrono al fondo
di capitale privato di circa miliardi si trova
le detto un punto d'incontro pubblicazione e
si ragionate orgoglio come parve avere protetto
ieri in risponso membro della Camera.

Vede in questo importantissimo fatto di una
fondazione italiana che si potrebbe d'assumere
una così vasta impresa, visto il rafforzamento
del nostro paese, l'urto quanto d'affidabilità
che vi pareva ~~quanto~~ speso, il coraggio, la tranquillità
degli italiani proprio e nella capacità pro-
pria a fare quanto fanno per la maggior parte
senz'averne bisogni di fare; il nostro
dipendenza finalmente di ~~maggiore~~ compiere
~~una~~ ~~reale~~ ~~penetrazione~~ della nazione
anche fatto il rapporto economico e finanziario.

Per questo senso gradito che farà inclinare
tutti verso di lui il parlamento ad accogliere
la proposta, preferenza alle altre non tolse
pieno alla commissione di prendersi in mano
quante nei suoi diritti gli fu di andarsene
ad un pariderlo giustificò tutte notate
differenze per proporre le modificazioni

4° dono nella proposta tenuta a le
tariffe istituite dalle ferrovie italiane
e dell'Italia quale que lo determina
la commissione rende ancora possibile
quelle applicate sulle ferrovie e dello
stato che sono alquanto intesi.

che si deve dover
per quali ordini dover rispettare anche
col nuovo proponente.

11'269

Progetto di legge, presentato dal Ministro
di Lavori pubblici / D'Aspretti /

Convenzione, relativa alle costruzioni di strade
edificata nelle Province meridionali e nella
Lombardia

Presentata al 11. Giugno 1862

2662.

496

266

p)

Mio 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 prego confermarmi
con desiderio firmata

Di V S Mme

Torino 2 agosto 1862

Un D Deo Serv

All'Onorevole
Presidente della
Commissione dei Deputati

Pietro Buttofi

1987.

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale
Divisione 3^a, Grado 2^a
N^o 2017 d'ufficio
Indicare nella risposta la Dic^a ed il N^o della presente

Oggetto

Torino, 20 Giugno 1862.

8)

Il sottoscritto per
giaci di trasmettere alla S. V.
onorevolissima una copia del-
l'atto in data del 19. corrente
Giugno con cui, in esecuzione
dell' articolo addizionale alla
Convenzione 15. detta mette
conveniente la concessione di
ferrovie nelle provincie meri-
dionali e nella Lombardia
il Signor P. Amithau ha
confermato definitivamente
e ratificata la convenzione
medesima a nome del Signor
Comune Paulin Calabot.

Si prega la S. V.
Onor. ^{ma} a volere ordinare la
Stampa del detto documento
in seguito alla suddetta
convenzione, affinché possa
essere conosciuto dagli Onorer-
voli Membri di codesta Cam-
era.

Il Ministro
(deputato)

All onorevole
Signor Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

9106.

All'Onorevole Signor

500

Presidente della Camera
de' Deputati

6

On^m Presidente!

Il tutto mihi Deputati ha
pregato instantemente a voler
degno d' interporre la sua
molta Autorità appresso la
Commissione detta a far la
relazione intorno alle vie ferrate
meridionali ed al relativo Contratto,
accioché la predetta commissione
presenti con la massima celerità
possibile la respectiva relazione;
giacché, qualunque sieno le cose con-
tante che ponano spagno; la
Camera verso la metà del corrente
mese potrà non essere in numero,

1315

e la posizione de' votanti non
diverrebbe assai delicata e ca-
bosa vano; loro elettori, costretti, dopo
tanti sacrifici e impicci
secolo ^{decimo} non, a viaggiare per le
loro contrade a soli venti di mali
e nelle ceste.

Il voto rivotato purge la
triplice funzione dei colle
vare gli uffici a loro
il loro grande progetto
di legge per la costituzione
del Reale e ottiene Palermo

Torino 3 luglio 1802

Antonio Ramazzini
P. Lanza
G. G. Della
Mazzotti
G. Santocanale
E. Cicali
G. Santocanale
G. Rando Farago

Pietro Campagna

501

G. Leonetti

B. Caso

L. Donini

R. Lanuvano

D. Moretti

Fran. M. Galli

Sergio Tadoppi

Pietro Palombi

Manlio Manfuso

M. Buggiano

Giuseppe d'Amelio Seg^{ta}

Luigi Giordano Seg^{ta}

Marciano d'Urso

Uttigniello Z

Antonio Grasso

Gustavo de Soto

C. Vipari

Piuseppe Riva

G. Bracca

P. Mazzagno

Pietro Braggio

L. Camminato

Elio Spiller

Nicola Bernasconi

Nicola Pirontini

P. A. Romeo

Sporri

Giusto

Cattanei

Giuseppe De Boni

Anselmo Saffi

Espiller

F. Mandri - Albarez

Eugenio D'Aniello

Torino 3. Agosto 1862. ⁵⁰²

2168.

Ullmo Sig. Presidente

(9)

Al fine di più chiaramente
esprimere il ferino proposito in cui
sono di accelerare per quanto è possibile
il compimento della Ferrovia Meridionale
e per escludere ogni dubbio sull'imme-
diato avviamento dei lavori, dichiaro
che piacendo alla Camera accetterò di
introdurre nella mia proposta un arti-
colo con concepito;

- Articolo 8. bis -

"Fino a costituzione della società il
Concezionario assume personalmente l'ob-
bligo di attivare i lavori colla maggiore
possibile sollecitudine, facendovi mettere
mais immediatamente dopo che la
presente proposta sarà approvata per
legge.

La prego a voler dare comunicazione
della presente.

Gradita Ullmo Sig. Presidente i sensi della
mia più risinta stima

Ullmo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati
Torino

di V. S. Ullmo

Municipio Ds: Domo

Pietro Benteghi

D. C. 10

11269 D

Appunti alla ^{nuova} proposta relativa
alle congherie delle province
meridionali e soprattutto
communista alla Camera nella data
del 3. Agosto 1862.

504

10 Sostenere nella confezione il principio di dover dare al Napoleone nel modo più pronto e più verso le finanze, subordinando a questa uoglia i saggi di fatti da parte dello Stato. Da dove far perciò i fatti minori possibili, i più certi ed i meglio economicamente e finanziariamente calcolati.

11 Promuovere con esperto ardore ad impedire che l'obbligo non nelle sue mercati a suo arbitrio cosa qualsiasi di loro emigri e l'obbligo non da costituire il vero naturale del debito pubblico.

(Ufficio P.)

505

In genere la caccia è molto più
diffusa in quanto all'estero.

Q: Non è stabilito che l'ufficio Statistiche
abbiano personalmente il diritto di pubblicare
casi di caccia diffusa, o fare le somme
e trarre dati di una cattura? della caccia?

B: Necessita di chiarimenti perché la perdita della
caccia ed altri fatti per non è facile rintracciare
nella indebolita caccia, in cui ora siamo noi
di dover ufficialmente trattare con l'abolita. Dovendo
la prima della nostra recente convocazione sentito maggior
che parte dello Stato.

L: Non può essere quello di ritrovare l'elenco
dell'esercito di 29 mila lire a chilometro quadrato
fatto per tutto il Paese fuorigi, le grandi
trincee e grandi open di arte del fronte a Modena,
ad Otranto e a Ravenna, e quindi poi si trova

di cose truccate difficile, come quella delle linee da legnate
a Pellegrina, allora il giorno si calcola di pagare il doppio
di tempo massimo di 250 mili lire a chilometro. E
di avere 250 mili lire a chilometro dalla società
costituisce la somma delle spese, esclusa la corrisposta
alla società e pagata da di essa l'ammirazione
di 25 m. lire a chilometro.

3. Se è in stabilito che la società debba avere il
di più alto quel massimo, dovrebbe esser il governo rimborsare
del meno che si spende in altri tratti dalle bache di
250 m. lire a chilometro, altrimenti aprirebbe un
intensa lieve lieve che non si spende, e così danno capitate
immaginarie tasse nientemeno che di rimborsi per
tutte le varie costuzioni pietre impilate una spesa
~~maggiore~~ medior

6 Dalla lettera delle attab emerge^{50%} che il governo è obbligato a fare a sue spese questo tutto da Lepnun a pesare o a sborsare il doppio delle 250 mila chilometri, non avendo neanche la libertà di non farlo, e così il fiume italiano sarebbe esposto a contrarre un debito forse di parecchi milioni, mentre le entrate sono indicate al tutto del 10 per cento almeno, quanto importa l'alticengione canale.

7 Il governo per queste stesse tracce da Lepnun a Pesaro assume un obbligo ignoto, non essendosi ancora gli studi da poter valutare almeno il possibile importo dell'obbligo che avverrà.

8 Il tratto da Lepnun a Pesaro oltre di quattro obblighi non c'è nero per la costituzione ed è portato ad un termine troppo lungo per la circoscrizione, e così si viene a mancare al principale scopo delle fornaci mendriole, quello di arrivare nel più breve tempo possibile Napoli alla valle.

del Po e a l'Inn per ragioni economiche, governative e idrogeiche
per andare da Neapel a l'Inn bisogna scendere ^{sud-est} verso Uoli e Luga uscire a nord verso foggia, in cui rimaner
a cui est a Borselle, per arrivare finalmente a Novi
molti a Novara, il che importerebbe gran danni per Neapel
di esser messo fuori la comune conveniente, e non risolvibile
nessuno de' problemi che abbiano l'origine di risolvere. Quindi
negato di promuovere ~~de~~ questo gravissimo inconveniente.

9 Incomehile il resto a l'ottocento di dieci milioni
~~di estrazione~~ in stime esatte. Specialmente quando quest'articolo
si mette in corrispondenza con quelle dell'affacciatura; poiché
le stesse somme a pagare 29 mila a chilometro da le
stesse famie che restano a l'ottocento.

10 Ma i dati fini demaniati, da l'ottocento
sarebbero ad anni non all'alta, ma al $7\frac{1}{2}$ per cento,
cioè che porterebbe gran pregiudizio alla vendita di ~~lavori~~ denari.
Dappiù quest'atto suppose appunto già una legge non ancora
discussa.

Approvato con le seguenti istruzioni:

1. Recomandare al gov. la contemporanea istituzione delle
Messe ferate notabili che rendano accettabile la ferrovia
alla popolazione.
- 2°. La travega de Pescara f. adriatica a Chieti.
- 3°. Provvedere che il capitolato Lombardi non sigl. l'accordo.
- 4°. Abbreviare i termini per la travega di Pescara e per
la prolataj. a Bari.
- 5°. La operazione delle ferrovie Calabro-Lucane non deve
agli interventi finanziari.
- 6°. Chiedere la soppressione dell'Art. 26 «ad ogni modo
di stabilire i beni demaniali».
7. Migliorare in genere la condizione

Documenti comprovanti essere già fin' ora
assicurato in Azioni il Capitale di Cento Milioni.

Me revo finalmente a debito di mettere a
Disposizione de Il. S. Illma per garanzia della
mia offerta il deposito preliminare di Due Milioni
di Lire Valor nominale di Rendita 3% Italiana

Non è mestiere che io esponga a Il. S. Illma
i vantaggi di ogni maniera che quando fosse
accettata deriverebbero dalla mia proposta al Paese.

Ad ogni modo sono certo che essa rieccina al
quanto orgoglio di un Ministro del Regno
S. Italia.

Gorino 31 Luglio 1862

Di V. S. Illma

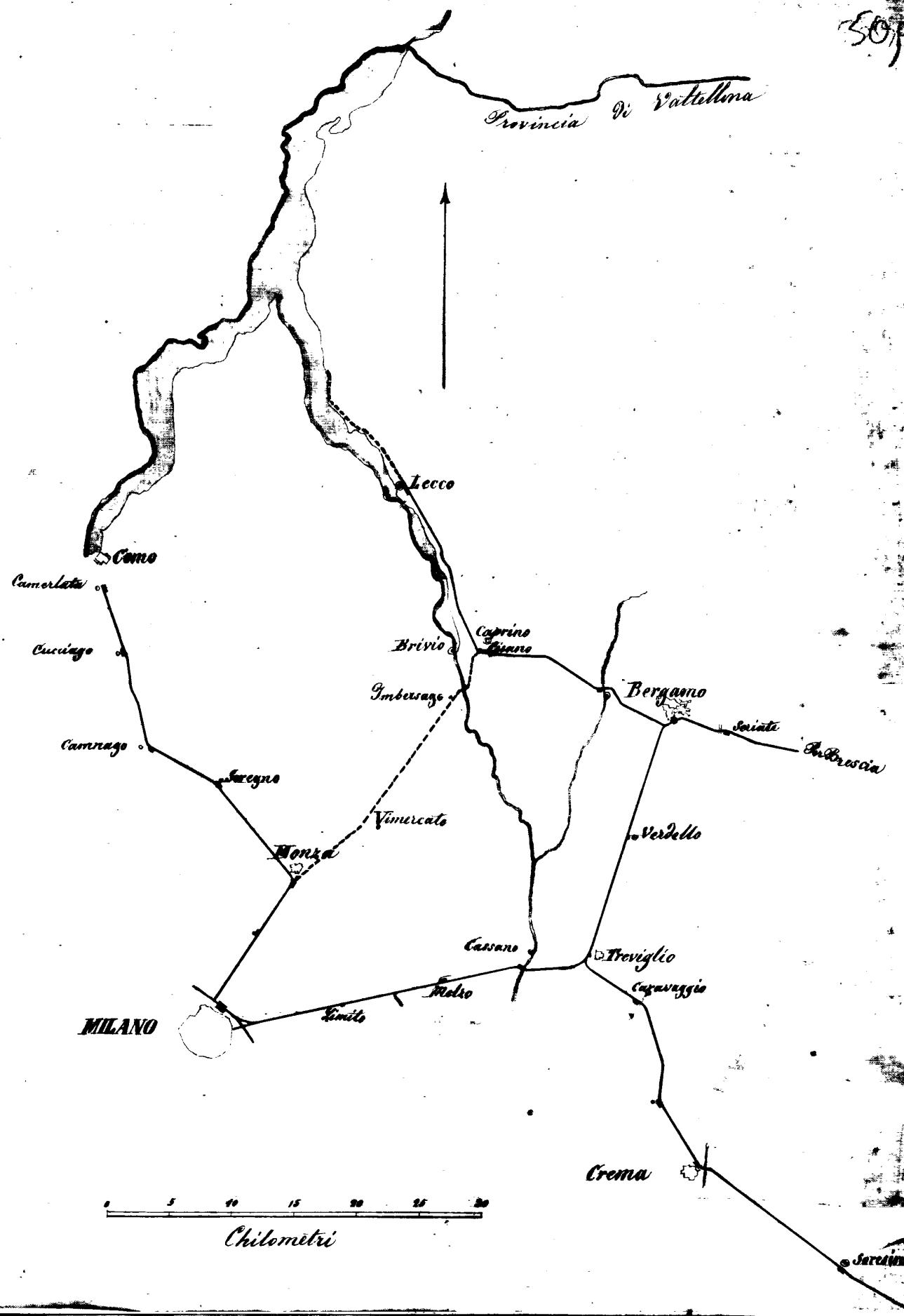
Si. S. abbene fatto il Capitale
della futura Società sia sottoscritto
mi obbligo a cedere a favore dei
Capitolani o dei Siciliani
H. 20,000 (venti mila) azioni
purché viano sottoscritte da me
giorni

P. P. B.

Mu & Deo Serz

Pietro Buttoff

309



Torino 5 Luglio 1862

510

Sig^r Presidente M)

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 uffici del nostro parlamento, la Commissione per riconoscimento dei gradi militari chiamò il Magalotti, e il solerat avanti di sé: la Commissione per le ferrovie di Stato - valde) fatto direttamente le modificazioni da apporarsi al contratto
per l'interesse adunque del paese e della giustitia domando di essere ascoltato

Immane Martini



Torino 15 Luglio 1862. 512

Sig^r. Presidente

Il sottoscritto deputato domanda
formalmente alla Commissione delle Ferro-
vie repubbliche di istere inteso dopo che
saranno definitivamente stabilite le con-
dizioni della connessione da farsi; affin-
ché se queste potranno convenire al
Sig^r. Di Salamanca fattore da lui for-
malmente accettate, ritradotisi però sem-
pre come irrevocabilmente obbligatorie
quelle contenute nelle sue leggi offerte
liberamente presentate al Sig^r. Ministro
dei Lavori Pubblici e partecipate alla
Commissione.

Il Sig^r. Salamanca è pronto a
firmare altresì un contratto col Governo

avordandagli altre seguenti condizioni le
strade ferrate progettate nella Con-
venzione Rothschild - Talbot aggiungendo
la linea da Capua a Termoli per Bene-
vento con diramazione da Benevento a
Foggia, da Torello a Piedimonte, e da Tag-
gia a San Benedetto sempre colla condi-
zione dell'asta pubblica per un mese

Garanzia 29,000 lire per chilometro
di rendita lorda sulla rete
napoletana e 25,000 sulla
lombarda

Sorveglianza Godimento per 99 anni della
ferrovia da Napheraja a Sienca

Termino. Gli stessi del contratto Roth-
schild salvo ad allungare quelli
del tronco di Cinkha per arriva-
re più presto a Napole per
Benevento

Condizioni generali come quelle del contratto

L'asta si aprirà sulla cifra della garanzia chilometrica del prodotto ferroso e si manterrà per un mese. Sando come si è già dichiarato nell'ultima offerta, cinque milioni per proseguirsi i lavori in questo frattempo.

Un appoggio della asta pubblica il sottosegretario presenterà tutti i documenti ufficiali dell'accordo fatto in Spagna ed in Portogallo. Il sottosegretario 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. Ma labot e di adempire pure al dovere di minchia verso un uomo tanto stimabile quanto è il sig. di Salamanca.

François Mathieu

~~Document 16~~ 16° 1.

516

Turin, le 14 Avril 1862.

~~Document 16
mandat à la
Com. de l'Industrie~~

Turin, le 3 Juillet 1862. 514

Monsieur Le President.

12)

J' ai l'honneur de vous remettre ci-joint, en vous faisant l'honneur de donner communication à la Commission que vous presidez.

1^o 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 réseau Napolitain.

2^o Copie d'une seconde lettre contenant une nouvelle proposition au Gouvernement sur le même objet, en date du 27 Juin.

3^o 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 President,
l'assurance de ma considération la plus distinguée.


J. Delahante

Monsieur Le President de la
Commission des Chemins de fer Napolitains.

Cette ligne fera partie de la concession et les concessionnaires en rembourseront le tronc (15,000,000^f) en 15 années, à compter du jour où le produit de tout le réseau dépassera le chiffre de la garantie gouvernementale. Ce remboursement ne pourra commencer que dix ans après l'ouverture de tout le réseau. - La garantie d'intérêt portera sur la ligne d'Ancona au Bronto, à partir du jour où aura commencé le remboursement.

4^e Cautionnement de 3,000.000^f.

5^e Comme garantie de l'exploitation du réseau 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^e Le capital serait réalisé 1/4 en actions et 3/4 en obligations, et par sections. En cas d'intérêt 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 de 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.

(Signé) Chatelus - G. Delahante.

~~Monseigneur~~
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. Calabot, et
le projet de loi qui les résume.

J'apprends en même temps que
la Chambre a nommé 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
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 suivi, du 17 juin 1862, qui rend concédaires
Mr. D. Rothschild et Consorts.

J'accorde toutes les conditions
détalées dans ce projet de loi et suis même prêt

G. C. Monsieur le Ministre
des Travaux Publics.

S. W

a 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^o à la Subvention de 10,000,000^f en biens domaniaux
- 2^o à la Subvention de 10,000,000^f en travaux exécutés

Je mets en conséquence une différence de 20,000.000^f 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 déterminées sur le réseau concédé.

Je m'engage enfin à déposer en compte courant au Crédit, 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 réduction.

Dans ce cas, et pour ne pas retarder d'un seul jour les travaux, je mets à la disposition du Gouvernement une somme de 1,000,000 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 M. de Salamanca, le Gouvernement rembourserait à ce Dernier, les 1,000,000 en rente Italienne 5%, calculé 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.

Curit, le 2 Juillet 1862.

520

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 Ligueur, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, un projet de Convention à intervenir entre Votre Excellence et Mr. D. Salamancas.

Les conditions dont je parle plus haut sont :

1^e Une Subvention de 37,000,000^f dont 17 millions en biens dominicains.

2^e Une garantie de revenus net de 22,500^f par Kilometre 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.

11

Aujourd'hui, j'ai surtout en vue de me conformer
J'ai l'intention que m'a témoignée Votre
Excellence de partager entre deux grandes
Compagnies les lignes du Nord au Sud
et à l'Italie.

De cette façon, la Compagnie
Lombarde s'étendra le long de l'Adriatique,
et la Compagnie Romaine desservira tout
le littoral de la Méditerranée depuis Nice
jusqu'à Mârasca 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 près à la mettre immédiatement
à exécution pour éviter tous retard dans les
travaux, dans le cas où le Parlement
viendrait à rejeter le projet de M. M.
de Rothschild et Calabot.

En présence de la situation
qui va être faite aux deux Compagnies
Lombardes et Romaines; et pour répondre
aux voeux exprimés par les populations
intéressées, je viens en outre vous proposer
de donner à M. de Salamanca les

Concession de la ligne de Capoue à Ternoli
passant par Benevent sans embranchements
sur Piedmonte et Poggio.

La possession de ce passage des
Apennins assurera à la Compagnie Romaine
la communication avec la Section d'Ancone
à Bologne sans sortir du territoire Italien.

M. le D. Salamanca se
chargerait de cette concession moyennant une
garantie de 29,000 francs recette brute, par
kilomètre et par an.

Enfin je prends la liberté
de vous faire observer M. le Ministre que
la Commission chargée de l'examen du
projet de Loi Giothochéli, est réunie,
ce que les moments sont propres 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.

Cuneo

522

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 en date du 27 juillet.

1^o D'une lettre de M^r Bombini Directeur de la Banque Nationale, qui déclare qu'il tient à ma disposition la somme de 10 Millions de francs.

2^o D'une déclaration par laquelle je m'engage à verser au Trésor ce 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 des Cautionnements.

3^o 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 en v. la Lombardie..

De ces pièces qui vous seront communiquées
Veuillez agréer, Monsieur
Le Président, l'assurance de ma très haute
Consideration.

G. Delahante



Pièce N° 1.

Duplicé

(Au nom de l'Assemblée fondée 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 énoncée dans la susdite Loi. Cette
ligne, à une seule voie, va de Capoue à Cermoli,
par Celere et Benevent, avec embranchements de
Cocullo à Piedmonte - 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 dis-
posé à l'Art 4.

En dehors des stipulations de la
susdite convention, je prends l'engagement au nom
et comme fondé de pouvoirs de M. De Salamanca:
1^o De renoncer à la Subvention de 10,000,000^f. de francs
en biens domaniaux, et à la Subvention de 10,000,000^f. de francs

en travaux faits, stipulés aux articles 21 et 22^e de la Convention.

En tout 20-millions.

2^e De remplir au lieu et place de M. M. de Rothschild et Calabot, les engagements personnels contenus dans l'art. 10 - et que ces Messieurs ont pris pour le cas où la fusion avec la Compagnie Lombard 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.

3^e Pour la totalité des lignes formant l'ancien Réseau, ainsi que pour la nouvelle ligne de Capoue à Cermolé avec ses embranchements, je me contenterai d'une garantie annuelle de 27,500^{fr}. de recette brute par kilomètre.

(signé) G. Delahante.

Nella città di Madrid a dieci giorni di giugno de
 mille otto cento Settanta due e' avanti a me notaro di S.M.
 e notaro del regno del illustre collegio di questa corte e
 batimani di cui si farà menzione, compare S.E. il Sig^r
 D^r Giuseppe di Salamanca di questa città qd che abita
 nel paesaggio di Ravello, maggiore di età e proprietario
 qd dichiarò conoscere, e disse: che col presente regito
 e nella via e forma che s'in trattamente in diritto
 conceda dae conferisce tutti i suoi poteri compatti, angie
 Sicurezza Sufficienza che si ritiuda e sia necessario qd
 farre de' Signori Vicente Paolo Dara e Gustavo Delahante
 Salabante e domiciliati a Parigi, onde sussiste separata
 monte rappresentante qd E. presso il governo Italiano
 negoziano e trattando in nome suo quanto possa
 occorrere relativamente a concessioni e costruzioni di
 ferrovie in Italia s'in facendo propozizioni o bane ove attendendo
 quelle che detta governo formuli e tutte ciò che sia
 necessario, e tutto quanto l'adventissimo Sig^r
 suo mandatario farbbe da se. S. si trarrebbe presento,
 imponeché loro conferisce il potere il più angie che
 abbisognano con libera uso, fruizione generale amministrazione
 e attuazione in forma: obbliga alla formezza e stabilità

di tutto ciò che in virtù di questa procurà si farà
i suoi beni presenti o futuri con determinazione affix
~~giurare~~^{di}, al ogni trattuale di S. M. competente per furolo
rispettare, osservare ed obbedire come si fanno in forza di
una sentenza o sentoria in chi niviovi premette. In testimonio
di qualc' al di là, e le concedette, havendole fatto pr
mettere questa procurà integralmente al Symmanatario
testimoni, provandoli del diritto che hanno di farla
da sé, firma cui testimoni che lo sono et S. M. Agostino
Caro, il S. M. Dr. Carlo Rodriguez, e il S. M. Dr. José Pardo
abitanti domiciliati e residenti in questa corte, di tutte
quanto prende e di conoscere i testimonii de fide, signori
e firmando questo rogito - Giuseppe di Salamanca -
Agostino Caro, e Carlo Rodriguez Bayatizui - Giuseppe
Pardo - Frassancho delano Collage D'Alcalá e
Castillo y Poblet e per gratitudine de no' suoi rogiti -
e un signor ^{Francesco} Gallarico Alonso y Caballero

Io Salazarito Notaro del Reyno e del collegio di questa
corte juzgante, ad imfede del jui, to signi - le firmo
giorno del rogito, remanendo il rogoito in Corte de donde
nonto al numero ducento e venti cinque con anotazioni
di queste prima copia - Supra camellata ai testimonii
Vale - Gallarico Alonso y Caballero -

Legalizzazione =

I' nativo di S.M. di questa fatta e lode che
Significo a firmiamo, diamo fede che D'Giovanni
Mons. e Cabellero da chi sembra manare dato e firmato
la presente copia di procura e veramente nativo
di S.M. nativo del Regno e del popolo di questo lode
che s'intitola, e chiamato quale sopra intreccia e
sempre stato accettato; li si dà cosa indossa fede e
credere ingiuriosi e fuori di giudice, e affinché ciò
consti, diamo la presente scrittura battuta in Martin al
data et supra

Maurizio Formolo e Sebastiano Carbonel

(L.S.) N. 30 - lire cinque

Vista alla legalizzazione di S.M. il Re d'Italia per la
legalizzazione delle firme qui contro poste dei signori Maurizio
Formolo e Sebastiano Carbonel Rejntekoy: di questa
scrittura = Martin 11 giugno 1860

(1) d'Invenzione
per Alvaro
Carbonel conform
diamante Martini

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

Turin le 8 juillet 1862.

Direction Générale

Monsieur Gustave Delahante.
Turin

Par suite de la remise que vous m'avez
faite des traites de M^r le Comte Daru de
frs. 1,000,000 - sur M^r Foulet & C^{ie}
" 1,000,000 - 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. 4,000,000 - sur laquelle il y aura à
prélever les frais de Banque.

Recevez Mesieurs, mes salutations distinguées
(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 indigus à
l'art. 13 de la Convention passée avec M^r M. De
Rothschild en Calabre pour la conception. Du

Réseau Napolitain. Le présent engagement
côpiera si la Loi présentée au Parlement
est adoptée.

Turin le 8 Juillet 1862.

(Signé) G. Delahante.



Si i Ministri dei Lavori pubbli
e delle Finanze sono autorizzati a presenta-
re al Parlamento il seguente progetto di
Legge relativo alla concessione di Strade
Ferrate nelle Province Meridionali e nella
Lombardia, da sostenere la discussione.

Dato a Torino il 16. Giugno 1862.

A large, flowing signature in cursive script, which appears to read "Vittorio Emanuele".

Depreti