Numero della proposta

# 314

## CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 15. Luglio 1862*
*dal Ministro Dei Lavori Pubbl.*

OGGETTO

# Strade ferrate nell'isola di Sardegna

**Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima**

**Ufficio 1°** Pasini
» 2° Cavour
» 3° Salvoni
» 4° Salaris
» 5° Asanti
» 6° Cadolini
» 7° Finzi
» 8° Ferraccini
» 9° Costa

**Relatore** Costa Ant.

**Adottata nella tornata del** 18. gennaro **1862**

Andreen

Signori!

Relazione

Nella Tornata del 7 corrente allorchè discutevasi la proposta di Legge relativa ad una maggiore estensione a darsi ai lavori delle strade ordinarie nell'Isola di Sardegna ebbi occasione, o Signori, di annunciarvi che con diligenza ed attività si conducevano le trattative iniziate per dotare quell'Isola di linee ferroviarie e vi dava assicurazione che nulla sarebbe dal Governo trascurato per porsi in grado di presentare prima dello scioglimento dell'attuale Sessione i risultati delle intrapese trattative.

E' per me molto soddisfacente il poter in oggi compiere alla fatta promessa sottoponendo alla vostra approvazione la Convenzione che d'accordo coi miei Colleghi i Ministri delle Finanze e dell'Agricoltura dell'Industria e del Commercio, conchiusi nel giorno d'jeri col Sig.r Gaetano Lemenza di Londra il quale a nome proprio e di diversi Capitalisti Inglesi si assume l'incarico di costruire entro il periodo d'anni sei e nei termini speciali per alcune Sezioni assegnati una linea principale che congiunga

fra loro le due più importanti Città dell'Isola etc. diramazioni per avvicinare Iglesias a Cagliari, Portotorres a Sassari e mettere in relazione colla predetta linea principale lo importante Porto di Terranuova ed il Golfo degli Aranci.

Note come sono al Parlamento le condizioni speciali dell'Isola ed il vantaggio che può ridondare agli abitanti della medesima in particolare dalle meglio attivate comunicazioni che profiterebbero anche allo Stato in generale, cui per ragioni militari, politiche ed economiche deve, massime dopo l'operato accrescimento di territorio, star molto a cuore il progressivo sviluppo dell'Isola, io non credo, o Signori, di dover entrare in minuti dettagli per dimostrarvi l'opportunità, la convenienza, o dirò meglio la necessità d'estendere alla Sardegna quel sistema di più facile e spedita comunicazione che in diverse delle antiche Provincie dello Stato fu già attuato da lunghi anni e che trovasi iniziato anche in quelle che vennero di recente aggiunte all'attuale Regno, sicchè può ben dirsi che nel territorio di cui in oggi si compone lo Stato, la sola Sardegna è quella che finora rimase defraudata di tale beneficio.

Filippone

Fin dal 1860 con lodevole proposito le rappresentanze provinciali di Cagliari e di Sassari per propria iniziativa fecero procedere ad alcuni studii per una rete ferroviaria. Da questi risulta che per porre in comunicazione la città di Cagliari con Sassari si richiedono Chilometri 271 e 1/2 di Strada che importerebbero compreso il materiale fisso e mobile necessario per l'esercizio la spesa di 54 milioni; che per la diramazione dalla linea principale a Terranova ed al Golfo degli Aranci occorrono Chilometri 72 e 1/2 ed un dispendio di £ 14,350,000 e che per la continuazione della linea da Sassari al mare in Portotorres si hanno ad eseguire Chilometri 18 e 1/2 di Strada colla spesa di quattro milioni.

Partendo da questi dati la Società che dal Governo ha chiesto la concessione dovrebbe presumibilmente eseguire, salvo il risultato di più accurati studj, per le quattro linee notate ai N.i 2.3.4. e 5 dell'art. primo della Convenzione la quantità di Chilometri 362 e 1/2 di Strada ed esporre un capitale di 72 milioni da aumentarsi a 77 per far fronte alle spese che può richiedere la diramazione da Cagliari ad Iglesias per la quale non si hanno studii

ma che si può calcolare della lunghezza di 25 Chilometri. Questa ultima diramazione venne a preferenza d'altre proposte dai concessionarii attesa la molta importanza del territorio che verrebbe dalla medesima percorso e che forma la parte dell'Isola che più abbonda di prodotti minerali.

Le condizioni che furono intese fra la Società ed il Governo relativamente alla costruzione, all'esercizio ed al possesso della linea sono in tesi generale desunte dalla legge 20 Novembre 1859 in quanto riguarda tal ramo di servizio, e non furono d'altra parte ommesse quelle speciali prescrizioni che coerentemente al voto del Parlamento Nazionale furono in altre Convenzioni utilmente introdotte per assicurare ai Cittadini dello Stato il mezzo di esercitare la loro attività applicandosi alla costruzione ed all'esercizio delle linee delle quali si tratta.

Gli oneri particolari che il Governo si assume nel fare la concessione di cui ragionasi consistono nella guarentigia di Lire Novemila di prodotto netto per Chilometro e nella cessione di 200 mila ettari di terreno fra quelli posseduti dallo Stato nell'Isola in compartecipazione coi Comuni.

Dopo che nell'anzidetta Tornata del 7

Dopochè nella mia lettera tornata del 7 chiaramente enunciava che aveva fondata speranza di venire ad una conclusione non molto splendida ma realizzabile non potrei altresì sostenere ~~[illegible]~~ Voi che la concessione in discorso non importi per quanto ha tratto alla garanzia un onere non lieve alle finanze dello Stato. Ho però la ferma convinzione che se queste per dotare la Sardegna di tale nuovo mezzo d'comunicazione avranno a sopportare temporariamente un qualche sagrificio non tarderanno a venirne ad usura compensate allorquando meglio conosciute, mercè l'apertura delle nuove linee, le ricchezze naturali dell'Isola si avrà in mira l'agricoltura, il commercio ed l'industria quello sviluppo che altra volta la rese apprezzata e che in oggi forma costante oggetto dei voti del Governo e della Nazione. D'altra parte è da osservare che mercè gli stipulati accordi non mancherà allo Stato fin dai primi anni dell'esercizio delle decretate linee un compenso maggiore per il ~~carico~~ che egli verrebbe tolto di provvedere alla corrispondenza postale.

Fra i sistemi di garanzia fu preferito quello che ha base sul ricavo netto della linea, poichè si ravvisò il medesimo più adatto a viemeglio eccitare

l'attività dei Concessionarii per tentare ogni mezzo di migliorare l'esercizio e rendere più produttive le linee. A prevenire qualunque difficoltà potesse all'atto pratico insorgere per accertare in modo chiaro e preciso le spese d'esercizio vennero queste mercè esplicite accordi determinate al 50 per cento sul prodotto lordo, fatta però eccezione per i primi cinque anni nei quali essendo fondatamente da prevedersi che il prodotto delle linee sarà d'molto limitato fu fatto diritto alla Società di prelevare cospicui spese nella somma corrispondente ai due terzi del prodotto lordo ove questo non superi le lire 10 mila per chilometro

Per quanto si attiene alla cessione che, a compenso in parte degli appunti impegni, verrebbe fatta alla Società della quantità di 200 mila ettari di terreno già ademprivile permetterete, o Signori, che valendomi delle indicazioni favoritemi dal mio Collega il Ministro dell'Agricoltura e del Commercio entri in alcuni dettagli che valgano a farvi apprezzare in tutta la sua portata l'opportunità delle intelligenze prese a tale riguardo.

# Progetto di Legge

Art.º 1.º

È approvata la convenzione col l'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862 intesa fra i Ministri delle Finanze, dei Lavori pubblici e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, ed il Sig.r Gaetano Semeiria di Londra contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti Inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'Isola di Sardegna.

Art.º 2.º

Per gli effetti di cui all'Art.º 8.º della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla mappa dei terreni adempiribili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di Curtorgie Ettari 2000, da assegnarsi in libera proprietà ai concessionarii delle ferrovie dell'Isola.

Art.º 3.º

La scorporazione dei terreni, che sopra, si farà dividendo per metà tutte le estensioni dei terreni adempiribili situati nella giurisdizione di ciascheduno Comune.

La sorte deciderà quale debba essere

la portione da assegnarsi ai Concessionarii.

Art.º 4.º

Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti dei quali l'uno rappresenterà i Concessionarii, un altro i Comuni, il terzo sarà nominato d'Ufficio dal Ministro di Agricoltura e Commercio.

Il perito per conto dei Comuni sarà nominato dalla riunione dei Sindaci che compongono il Distretto Mandamentale, ed in caso di disaccordo fra loro, dalla Deputazione Provinciale.

Art.º 5.º

Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per Decreto del Prefetto reso immediatamente esecutorio.

Art.º 6.º

Se la portione per tal modo assegnata ai Concessionarii non risulta di Ettari 200 s.n. o di sopra eccedente la Deputazioni Provinciali delibereranno riunite, come e per quali terreni parimenti adempiriti, dei farsi l'aumento o la diminuzione

Art.º 7.º

I Decreti dei Prefetti di cui all'art.º 5.º corredati dalle relative

perizie e verbali avranno forza di atti pubblici, e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto.

Art. 8°

Il valore catastale dei terreni ceduti, capitalizzato al 5 p% sarà posto a carico di tutti i Comuni dell'Isola e ripartito in proporzione dell'imposta diretta in principale dai medesimi pagata.

Art. 9°

Quei Comuni che cederanno una estensione di terreni censiti per un valore maggiore della quota loro attribuita nel riparto, saranno indennizzati della differenza colle quote imposte agli altri Comuni senza diritto ad interessi.

Art. 10°

Il pagamento dell'indennizzazione avrà luogo in rate uguali nel termine di 12 anni: inserivendo ciascun Comune nel rispettivo Bilancio la quota da esigersi e da pagarsi a tal titolo, a tenore delle determinazioni della Deputazione Provinciale.

Art. 11°

Le spese occorrenti allo scopo-

zazione e riparto dei terreni, ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionarii.

Art.o 12.o

Colla legge sugli adempimenti si provvederà ai diritti dei Comuni e dei Burgerziali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni in quella proporzione e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabilite dalla stessa legge

5

# Convenzione

Fra i Signori Ministri per i lavori pubblici, per le finanze del Regno d'Italia ed il Signor Gaetano Semenza di Londra, contraente a nome proprio ed in quello di diversi capitalisti Inglesi da lui rappresentati, per la Concessione delle strade ferrate nell'Isola di Sardegna

+ per l'agricoltura, l'industria ed il commercio

## Art. 1.

È accordata al Sig.r Gaetano Semenza di Londra ed ai consocii da lui rappresentati Sig.i Guglielmo Lefeaux, Giacomo White m. p., Enrico Lind, Vincenzo Mazini, Riccardo Combert, Fabricotti Bernardo e Giuseppe Mackrill Smith pure di Londra la concessione delle seguenti linee di strade ferrate nell'Isola di Sardegna.

1.° Da Cagliari ad Iglesias
2.° Da Cagliari ad Oristano
3.° Da Oristano ad Orieri
4.° Da Orieri a Porto Torres per Sassari
5.° Da Orieri a Terranova o golfo degli aranci

## Art. 2.

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

1°. Per quella da Cagliari ad Iglesias il 1° febbrajo 1865.

2°. Per quella da Cagliari ad Oristano il 1° giugno 1865.

3°. Per quella da Sassari a Porto Torres il 1° febbrajo 1865. #

# 4°. Per quella da Oziéri a Terranova o golfo degli Aranci il primo Luglio 1866.

Le altre Linee o sezioni di linee dovranno essere compiute nel periodo di sei anni dalla data della Legge che approva la presente Convenzione.

Nei termini come sopra fissati per il compi=mento della costruzione, dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di Linee contemplate nella presente.

## Art. 3.

La durata della Concessione è stabilita in anni 99. a partire dal 1° Gennajo 1863.

## Art. 4.

I Concessionarii si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle Leggi una Società anonima la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente Convenzione.

## Art. 5.

La Sede della Società sarà nella Capitale del Regno d'Italia.

## Art. 6.

La Società è autorizzata a realizzare ~~[illegible]~~ per un terzo in Azioni e per ~~[illegible]~~ rimanente in Obbligazioni, il Capitale necessar per l'esecuzione della presente convenzione

almeno

per l'esecuzione della presente Convenzione.

## Art. 7

Lo Stato guarentisce per tutta la durata della Concessione un annuo prodotto netto di lire Novemila per ogni Chilometro di strada in esercizio.

Nella determinazione dei compensi, che in vista dell'accordata guarentigia potessero essere dovuti alla Società, le spese di manutenzione e di esercizio saranno tassate al 50. p% degli introiti.

Però per i primi cinque anni immediatamente successivi all'apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, qualora il prodotto lordo dell'esercizio sulla medesima non superi la misura di Lire Diecimila a Chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del vero prodotto lordo verificatosi.

## Art. 8.

Sono ceduti ~~in Stato~~ alla Società a titolo di sussidio 200. mila Ettari di terreni ‡ demaniali nella Isola di Sardegna ‡ sotto le condizioni e norme di cui nell'annesso capitolato.

‡ nello Stato ~~in cui si~~ già trovano

## Art. 9.

I Concessionarii all'atto di firmare la presente Convenzione ~~faranno~~ hanno fatto constare di aver depositato a titolo di cauzione primordiale nella Cassa dei Depositi e Prestiti la somma di lire Cinquecento mila in rendita dello Stato al valor nominale.

## Art. 10.

Essi dovranno inoltre entro tre mesi dalla

data della Legge d'approvazione della presente depositare per cauzione definitiva la somma di tre milioni in rendita come sopra, includendovi il deposito provvisoriale.

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato, per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno Cento Chilometri di strada; per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente.

## Art. 11.

Le linee di strada di ferro contemplate nella presente Concessione, saranno costrutte nel modo, possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso Capitolato, dalle Leggi in vigore ed in particolare dalla Legge 20 Novembre 1859. in quanto il presente atto e l'annesso Capitolato esplicitamente non vi deroghino; nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di Legge o di Regolamento.

## Art. 12.

A parità di condizioni, e durante la di lei concessione, la Società godrà del diritto di prelazione per tutte le linee di strada ferrata, che in diramazione da quelle contemplate nella presente si volessero aprire nella Isola, purchè dichiari d'accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

## Art. 13.

~~Nel termine fissato al compimento dei lavori~~ ove nel termine fissato al compimento dei lavori della sezione di strada di cui al N.° 5 dell'art. 1.mo non fosse reso praticabile, a cure e spese dello Stato

ai bastimenti di forte tonellaggio il Porto di Terranova la Società dovrà spingere la linea fino al Golfo degli aranci dove sarà stabilito uno sbarcatojo per i viaggiatori e per le merci.

~~in correzione della sezione di strada da Orizzi a Terranova, il Porto presso questa ultima Città verrà, a diligenza e spese dello Stato, ammigliorato e reso praticabile ai bastimenti di forte tonnellaggio: e posto in comunicazione diretta coi Porti del continente mediante un regolare servizio di piroscafi.~~

Pagne

## Art. 14.

Per il corso di Dieci anni a partire dalla Data della presente Convenzione, i Concessionarii potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsivoglia altro dritto il ferro, i regoli, le locomotive, i tenders, i vagoni, gli istromenti, i metalli e generalmente tutto ciò ch'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 Concessionarii.

## Art. 15.

L'imposta territoriale che la Società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati che avrà acquistati per la costruzione delle proprie strade, sarà valutata in base ai Catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

## Art. 16.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'Amministrazione e l'esercizio delle ferrovie che le sono concesse.

3

## Art. 17.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla Costruzione ed esercizio delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso di una lira Italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di Registro.

## Art. 18.

I Concessionarii sino a costituzione della Società Anonima, eleggono Domicilio presso la Casa Bancaria Fratelli Bolmida in Torino.

## Art. 19.

La presente Convenzione firmata in doppio originale dalle Parti contraenti, non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo essere stata approvata per Legge.

Articolo addizionale

La Società dichiara di assumere gl'impegni che per la compilazione degli studj delle provvide dell'Isola risultano a carico delle Provincie di Cagliari e di Sassari dalla convenzione del 10 Decembre 1860 –

Fatta, letta e sottoscritta a Torino questo giorno quattordici luglio milleottocentosessantadue

firmato all'originale

Il Ministro dei Lavori pubblici
= Depretis =
Il Ministro delle Finanze
= Minghetti =
Il Ministro dell'Agricoltura e del Commercio
= G. Pepoli =
Jacobus Scuenza per se e per i consorj come da procura depositata presso il Ministero dei Lavori pubblici
Il Capo di Sezione nel Ministero dei Lavori pubblici
= Loboerich =

Per copia conforme
Il Capo di Sezione
Loboerich

# Capitolato

annesso alla Convenzione in data 14 Luglio 1862 stipulata fra i ministri per i lavori pubblici, per le finanze ‡ del regno d'Italia, ed il Sig.r Gaetano Semenza in nome proprio, ed in quello di diversi Capitalisti Inglesi da Lui rappresentati.

‡ e per l'agricoltura e commercio

## Capitolo I

### Tracciato e Costruzione

#### Articolo 1.mo

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

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

~~Ottenuto dal Governo la approvazione del progetto di massima i concessionarj dovranno per ciascuna sezione di linea preventivamente all'intrapreendimento dei lavori assoggettare all'approvazione del Governo i progetti particolareggiati di esecuzione così per la strada che per i fabbricati delle stazioni, per gli edifizii principali e per i ponti che avranno una luce di dieci metri in oltre.~~

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 di 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°

Tutte indistintamente le predette Linee saranno costrutte ad un solo binario, salvo i raddoppiamenti necessarii per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. La distanza fra i binarii nei raddoppiamenti sarà di metri 2. —

La massicciata sulle medesime potrà essere disposta o libera od incassata fra banchine a seconda delle varie circostanze di località.

Nel primo caso la larghezza del corpo stradale al piano sul quale verrà posata la massicciata, non potrà essere minore di metri 5.50: nel secondo caso la strada al livello delle rotaje dovrà presentare una larghezza almeno di quattro metri comprese le banchine.

una larghezza almeno di 4. Metri comprese le banchine.

Nelle trincee la larghezza sul fondo sarà tale, che oltre al corpo stradale stabilito come sopra, vi sia il sito sufficiente per praticarvi da ambo i lati un fossetto di scolo di dimensioni proporzionate alla mappa d'acqua che vi può essere raccolta.

Art. 3°

Gli acquedotti, i ponti ed i viadotti nel corpo della strada e nelle sue dipendenze saranno esclusivamente di struttura murale, o mista di laterizii, pietrame e ferro. La larghezza della strada fra le interne faccie dei parapetti sui ponti e sui viadotti, non dovrà mai discendere al disotto di Metri 4.50.

Art. 4°

Alla stessa misura di Metri 4.50 potrà essere limitata la larghezza delle Gallerie fra le faccie interne delle loro pareti verticali al livello delle rotaje.

La loro altezza dal piano superiore delle rotaje alla chiave non sarà mai minore di Metri 5.50.

Nei fianchi delle gallerie dovranno

praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei guardiani.

Art. 5°

L'armamento della strada sarà fatto da traversine della lunghezza non minore di Met. 2. 60 di forma prismatica, parallelepipeda o semicilindrica, combaciante al piano della massicciata per una larghezza di 25 centimetri almeno.

Le traversine o saranno di legname di essenza forte, o se di essenza dolce dovranno essere preparate con materie antisettiche, secondo i migliori sistemi di preservazione

Art. 6°

Le rotaje saranno di ferro battuto di buona qualità, del peso di 33 Chilog. per metro corrente: accordata una tolleranza in meno che non ecceda il 3 per %

La lunghezza di ciascuna spranga sarà di M. 5. 40: e questa sarà sostenuta da sei traversine regolarmente spaziate fra loro

Le estremità di due successive spranghe dovranno essere congiunte con stecche di ferro (éclipes) inchiavardate.

Regolo

Art. 7mo

Si stabiliranno lungo le diverse linee ed in quei punti, ed in quel numero che ad un conveniente servizio del pubblico sarà riputato necessario, degli scali, delle stazioni o fermate per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita la Società, fisserà la posizione ed l'ampiezza di questi scali, stazioni o fermate, ~~e determinerà~~ la natura e le condizioni dei fabbricati o meccanismi che vi si dovranno stabilire in proporzione dei bisogni ai quali dovranno soddisfare.

Art. 8.o

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno praticate traversate a raso, che dovranno essere munite di cancelli, o di semplici barriere, secondo l'importanza delle strade destinate a servire.

Nei piani generali saranno segnati i punti ove dovrebbersi collocare codeste traversate, ed indicato il modo di loro chiusura.

Art. 9.o

Nel tracciato planimetrico delle strade

contemplate nella presente Concessione le curve dovranno nella loro generalità essere descritte con raggio non minore di M. 450.

In quei tratti però in cui la pendenza della strada non ecceda il 5 a 1000 potrà ammettersi anche il raggio minimo di M. 350, nel caso in cui senza troppo gravi difficoltà non si potesse prescindere dall'adottare un tal limite.

Le curve descritte con raggio non maggiore di M. 450 non potranno immediatamente riunirsi a flessi contrarii, ma dovranno essere separate fra loro da tratti rettilinei della lunghezza almeno di M. 60.

Art. 10°

Le pendenze dominanti per tutte le linee non potranno eccedere il 10 a 1000.

Saranno però tollerate nel limite massimo del 25 a 1000 delle più forti pendenze in quei tratti, in cui per le naturali condizioni dei luoghi non si potesse senza troppo gravi spese, o grandissime difficoltà di costruzione farne a meno.

Art. 11°

Le spese di sorveglianza, di collaudo

Num 4

Art. 11.

Le spese di sorveglianza, di collaudo dei lavori, del pari che quelle del controllo dell'esercizio, saranno sostenute dalla Società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli Ispettori e dei Commissarii a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai loro uffizj. Per provvedere a queste non che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'Art. 16., la Società dovrà versare ogni anno al pubblico Tesoro la somma di Lire Italiane 60 per ciascheduno Chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Spese

Art. 12.

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. 13°

La guarentigia pattuita all'art. 7 della Convenzione in data d'oggi sarà applicata 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 pei viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse nella medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misura delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta ai due terzi del totale.

### Art. 14°

Qualora in conseguenza d'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

pari proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

Art. 15.°

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della guarentigia stabilita, costituiranno una anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 0/0.

Questa anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito lordo sulla annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione prima degli interessi, poscia del capitale.

Art. 16.°

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 li schiarimenti e le comunicazioni che egli stimerà opportune, ~~uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa all'estinzione dell'occorrente materiale circolante, e al numero ed alla distribuzione dei treni~~

o uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente materiale circolante, al numero ed alla distribuzione dei treni sì di viaggiatori che di merci sulle diverse linee che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio sulle medesime egli possa per emanare —

~~sia di viaggiatori che di merci sulle strade~~
~~ferrate, che nell'interesse di un perfetto esercizio~~
~~di queste esercizio Egli fosse permanente.~~

La sorveglianza ed il controllo che sopra saranno esercitati per mezzo di Commissarii nominati dal Governo. Questo avrà altresì il diritto di farsi rappresentare alle Adunanze Generali della Società.

## Capitolo III

### Riscatto e Scadenza

#### Art. 17°

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 istrumenti ed utensili, dei mobili degli approvvigionamenti d'ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole, o che verrà fissato da periti.

Art. 18°

Dopo trent'anni dalla data della Legge di Concessione il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie contemplate nel presente Capitolato e ~~nella~~ ~~relativa~~ Convenzione, mediante il pagamento d'una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla Società per tutta la durata della Concessione.

Art. 19°

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 notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione. Questa rendita annua non

potrà essere in alcun caso minore della rendita dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone.

Art. 20.°

Nel caso previsto dall'articolo 18, 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 d'obbligare quest'ultima a provvedervi.

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

Art. 21.°

Allo spirare della concessione la società dovrà, qualora il Governo lo richieda, continuare la manutenzione ed esercizio per i tre mesi successivi a spese e per conto dello Stato.

Il reso-conto 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 reso-conto, 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 reso-conto si terranno per fondate e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni ~~sul~~ reso-conto 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. 22.~~

~~Le strade contemplate nella presente Convenzione dovranno costantemente essere provvedute di tutto il materiale occorrente necessario ad un completo e buon servizio del pubblico.~~

~~Questo materiale dovrà essere della migliore qualità, costruito secondo i migliori~~

~~modelli, e nella quantità e nella composizione sua proporzionata al movimento ed al traffico che sarà per verificarsi sulle linee cui egli verrà destinato.~~

~~Art. 21.°~~

~~Il numero, la distribuzione e gli orari delle corse giornaliere dei Treni sopra ciascuna linea o legione di linee saranno dal Governo, sentita previamente la Società, fissato in modo da conciliare i reciproci interessi, e dato di fare adeguatamente allo scopo della concessione, ed ai bisogni del Commercio e dei Viaggiatori.~~

Art. 22.°

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 dello Stato.

Art. 23°

Ogni subterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione d'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. 24°

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

Art. 25°

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 fissate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci saranno assegnati alle merci di 2ª classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 26.°

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale e i tabacchi per conto dello Stato alla metà del prezzo stabilito dalla tariffa per le merci dell'infima classe.

Art. 27.°

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

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

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

Art. 28.°

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

Art. 29.°

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

del governo, nonchè gli operaj ed il materiale occorrente sia per lo stabilimento che per la manutenzione delle linee telegrafiche predette.

Sirano

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

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

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso d'un veicolo di maggiore capacità di un carro postale, il governo dovrà corrispondere alla società un compenso di Quindici centesimi di Lira Italiana per ogni chilometro e per ogni carro supplettivo.

La società sarà d'incarico delle spedizioni fatte dall'amministrazione delle Poste, non accompagnate da un impiegato del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni ove ha luogo la spedizione delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle Poste i locali per uso di ufficio.

Art. 35°

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 per le sue strade e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 31.°

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

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

[illegible] gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei fieghi di servizio e

La società dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici



del governo, nonchè gli operaj ed il materiale occorrente sia per lo stabilimento che per la manutenzione delle linee telegrafiche predette.

## Capitolo V

## Stipulazioni diverse

### Art. 32.°

I boschi compresi negli ettari duecento mila di terreno adempivile che verranno assegnati alla Società Concessionaria non potranno essere recisi, disboscati o disposti senza l'adempimento delle formalità prescritte per i boschi comunali dalle disposizioni forestali in vigore nell'Isola o che saranno emanate per sopra di sulle leggi.

### Art. 33.°

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati nel precedente articolo verrà formata una Commissione composta dal Sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla Società e dall'Agente forestale del Distretto o del Circondario, la quale dovrà procedere all'esatta dei terreni e boschi concessi, e stabilire quali devono essere conser=

vati d'alto fusto, quali messi a ceduo, e quali ridotti a domestica coltura.

Art. 34.°

La società concessionaria avrà obbligo di governare secondo i principii d'una economia forestale i boschi designati dalla Commissione a rimaner tali, conservando l'alto fusto, coltivando i sugheri ed introducendo la coltura a ceduo.

Art. 35.°

Sarà egualmente obbligo della società di ridurre a coltura domestica entro il più breve termine possibile, e non oltre gli otto anni, a far tempo dalla finale collaudazione delle ferrovie, i terreni designati in conformità dell'Art. 33. come suscettibili di coltivazione ~~[illegible]~~

Art. 36.°

La società non potrà alienare in tutto od in parte i terreni ceduti se non farà prima constare d'aver speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita medesima.

† durante la costruzione delle strade a lei conceduta

18

X

al Ministero dei Lavori pubblici cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministro ed i concessionarii o la Società le contestazioni

Per ferro

Essa sarà soggetta per tutto ciò che si riferisce al possesso, al godimento od all'alienazione di quei terreni alle tasse fissate dalle leggi generali dello Stato.

Art. 37°

Le vendite dei terreni che potrà occorrere alla Società di fare saranno vincolate alle condizioni, come sopra, alla medesima imposte.

~~[illegible]~~

Art. 38°

~~La Società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute impiegare esclusivamente degl'Italiani salve le eccezioni rispetto ai posti di Direttore ed Ingegneri Capo Servizio.~~

~~0~~ La Società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute impiegare possibilmente degl'Italiani —

I posti del servizio attivo dell'esercizio delle strade saranno dalla Società.

a pari condizioni, di preferenza accordati va ai militari congedati.

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

Art. 39.°

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

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

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

Art. 40.°

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto dal presente Capitolato o dalla Convenzione cui il medesimo va annesso, i concessionarj o la Società dovranno rivolgersi direttamente

al Ministero dei Lavori pubblici cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministro ed i concessionarii o la società, le contestazioni verranno definite nei modi e per le vie prescritte dalle Leggi Generali del Regno.

Fatto a Torino oggi 14 Luglio 1872

firmato all'originale

Il Ministro dei Lavori pubblici
= Depretis =

Il Ministro delle Finanze
= Minghetti =

Il Ministro dell'agricoltura e del commercio
G. Cantoni

Gaetano Lemenza per se e consorj come da procura depositata presso il Ministero dei Lavori pubblici

Il Capo di Segione nel Ministero dei Lavori pubblici
= Loboedich

Per copia conforme
Il Capo di Segione
Loboedich

N° 3 bis.

Progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto coll'Onorevole delle finanze e di agricoltura e commercio (Depretis, Sella, Scialoia)

Convenzione per la concessione delle strade ferrate nell'Isola di Sardegna

Tornata del 15 luglio 1862.

# CAMERA DEI DEPUTATI

## PROGETTO DI LEGGE

**presentato dai ministri dei lavori pubblici, finanze e d'agricoltura, industria e commercio**

(DEPRETIS, SELLA, PEPOLI)

nella tornata del 15 luglio 1862

## Convenzione per la concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna.

SIGNORI! — Nella tornata del 7 corrente allorchè discutevasi la proposta di legge relativa ad una maggiore estensione a darsi ai lavori delle strade ordinarie nell'isola di Sardegna ebbi occasione, o signori, di annunciarvi che con diligenza ed attività si conducevano le trattative iniziate per dotare quell'isola di linee ferroviarie, e vi dava assicuranza che nulla sarebbe dal Governo trasandato per porsi in grado di presentare prima dello scioglimento dell'attuale Sessione i risultati delle intraprese trattative.

È per me molto soddisfacente il poter in oggi compiere alla fatta promessa sottoponendo alla vostra approvazione la convenzione che d'accordo coi miei colleghi, i ministri delle finanze e dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, conchiusi nel giorno di ieri col signor Gaetano Semenza di Londra, il quale a nome proprio e di diversi capitalisti inglesi si assume l'incarico di costrurre entro il periodo di anni sei, e nei termini speciali per alcune sezioni assegnati, una linea principale che congiunga fra loro le due più importanti città dell'isola, e tre diramazioni per avvicinare Iglesias a Cagliari, Porto Torres a Sassari, e mettere in relazione colla predetta linea principale l'importante porto di Terranova ed il golfo degli Aranci.

Note come sono al Parlamento le condizioni speciali dell'isola ed il vantaggio che può ridondare agli abitanti della medesima in particolare dalle meglio attivate comunicazioni che profitterebbero anche allo Stato in generale, cui per ragioni militari, politiche ed economiche deve, massime dopo l'operato accrescimento di territorio, star molto a cuore il progressivo sviluppo dell'isola, io non credo, o signori, di dover entrare in minuti dettagli per dimostrarvi l'opportunità, la convenienza, o dirò meglio la necessità di estendere alla Sardegna quel sistema di più facile e spedita comunicazione che in diverse delle antiche provincie dello Stato fu già attuato da lunghi anni, e che trovasi iniziato anche in quelle che vennero di recente aggiunte all'attuale regno, sicchè può ben dirsi che nel territorio di cui in oggi si compone lo Stato, la sola Sardegna è quella che finora rimase defraudata di tale beneficio.

Fin dal 1860, con lodevole proposito, le rappresentanze provinciali di Cagliari e di Sassari, per propria iniziativa, fecero procedere ad alcuni studi per una rete ferroviaria. Da questi risulta che, per porre in comunicazione la città di Cagliari con Sassari, si richiedono chilometri 271 e 1|2 di strada che importerebbero, compreso il materiale fisso e mobile necessario per l'esercizio, la spesa di 54 milioni; che per la diramazione dalla linea principale a Terranova ed al golfo degli Aranci occorrono chilometri 72 e 1|2 ed un dispendio di lire 14,550,000, e che per la continuazione della linea da Sassari al mare in Porto Torres, si hanno ad eseguire chilometri 18 e 1|2 di strada colla spesa di 4 milioni.

Partendo da questi dati la società, che dal Governo ha chiesto la concessione, dovrebbe presumibilmente eseguire, salvo il risultato di più accertati studi per le quattro linee notate ai numeri 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 1 della convenzione, la quantità di chilometri 362 e 1|2 di strada, ed esporre un capitale di 72 milioni da aumentarsi a 77, per far fronte alle spese che può richiedere la diramazione da Cagliari ad Iglesias, per la quale non si hanno studi, ma che si può calcolare della lunghezza di 25 chilometri. Quest'ultima diramazione venne a preferenza di altre proposta dai concessionari, attesa la molta importanza del territorio che verrebbe dalla medesima percorso, e che forma la parte dell'isola che più abbonda di prodotti minerali.

Le condizioni che furono intese fra la società ed il Governo relativamente alla costruzione, all'esercizio ed al possesso della linea sono in tesi generale desunte dalla legge 20 novembre 1859 in quanto riguarda tal ramo di servizio; e non furono d'altra parte ommessi quelli speciali accordi che coerentemente al voto del Parlamento nazionale furono in altre convenzioni utilmente introdotti per ottenere ai cittadini dello Stato il mezzo di esercitare la loro attività, applicandosi alla costruzione ed all'esercizio delle linee delle quali si tratta.

Gli oneri particolari che il Governo si assume nel fare la concessione di cui ragionasi, consistono nella guarentigia di lire 9,000 di prodotto netto per chilometro e nella cessione di 200000 ettari di terreno, fra quelli posseduti dallo Stato nell'isola, in compartecipazione coi comuni.

Dopochè nell'anzidetta tornata del 7 chiaramente enunciava che aveva fondata speranza di venire ad una conclusione non *molto splendida*, ma realizzabile, non potrei al certo sostenere dinanzi a voi che la concessione in discorso non importi, per quanto ha tratto alla garanzia, un onere non lieve alle finanze dello Stato. Ho però la ferma convinzione che se queste per dotare la Sardegna di tale nuovo mezzo di comunicazione avranno a sopportare temporariamente un qualche sagrificio, non tarderanno a venirne ad usura compensate alloraquando meglio conosciute, mercè l'apertura delle nuove linee, le ricchezze naturali dell'isola si avrà in essa l'agricoltura, il commercio e l'industria, quello sviluppo che altra volta la rese invidiata, e che in oggi forma costante oggetto dei voti del Governo e della nazione. D'altra parte è da osservare che, mercè gli stipulati accordi, non mancherà allo Stato fin dai primi anni dell'esercizio delle decretate linee un compenso, massime per il carico che gli verrebbe tolto di provvedere alla corrispondenza postale.

Fra i sistemi di garanzia fu preferito quello che ha base sul ricavo netto della linea, poichè si ravvisò il medesimo più adatto a viemmeglio eccitare l'attività dei concessionari per tentare ogni mezzo di migliorare l'esercizio e rendere più produttive le linee. A prevenire qualunque difficoltà potesse all'atto pratico insorgere per accertare in modo chiaro e preciso le spese d'esercizio, vennero queste, mercè espliciti accordi, determinate al 50 per cento sul prodotto lordo, fatta però eccezione per i primi cinque anni, nei quali essendo fondatamente a prevedersi che il prodotto delle linee sarà di molto limitato, fu fatto diritto alla società di prelevare consimili spese nella somma corrispondente ai due terzi del prodotto lordo, ove questo non superi le lire 10 mila per chilometro.

Per quanto si attiene alla cessione che, a compenso in parte degli assunti impegni verrebbe fatta alla società della quantità di 200 mila ettari di terreno già adempriviie, permetterete, o signori, che, valendomi delle indicazioni favoritemi dal mio collega il ministro dell'agricoltura e del commercio, entri in alcuni dettagli che valgano a farvi apprezzare in tutta la sua portata l'opportunità delle intelligenze prese a tale riguardo.

La concessione delle strade ferrate di Sardegna ha dato al Governo propizia occasione allo scioglimento di una delle più vitali quistioni economiche, da cui dipende il consolidamento della proprietà nell'isola. Esiste quivi un'estensione di circa 400000 ettari di terreni quasi improduttivi perchè soggetti

 agli usi comuni di pascolare, legnare, raccogliere ghiande, formare carbonaie e recidere piante.

Questa triste condizione ha origine nei feudi da cui l'isola era quasi intieramente spartita.

Re Carlo Alberto ne vide i danni immensi, e con carta reale del 21 agosto 1838 ne decretò in massima l'abolizione, previo riscatto.

Ma ciò non essendo sufficiente al suo scopo, concepì il benefico pensiero di sciogliere quei terreni dai vincoli che ne inceppavano la coltura, e quindi di consolidarne la proprietà.

La carta reale del 26 febbraio 1839 venne opportunamente a manifestarne il generoso concetto.

Con le disposizioni nella medesima contenute, mentre si ordinava la divisione dei beni comunali, si disponeva altresì per l'assegnamento dei già feudali a favore dei comuni, in quelle proporzioni che fossero giudicate sufficienti ai loro bisogni, riservandosi di disporre dei terreni superflui nel modo più conveniente.

Le disposizioni di questa carta reale rimasero nella massima parte ineseguite, sia per le difficoltà che dovevano superarsi, sia per la soppravvenienza di tempi che dovevano richiamare il Governo ad altro sistema.

Intanto quello stato di cose inceppando continuamente il progresso dell'agricoltura e una ben intesa pastorizia, il miglioramento e la coltura di questa vasta estensione di terreni si rendeva impossibile con danno di tutti.

Il Governo pertanto fino dal 1858 affrontò arditamente la quistione, proponendo alla sanzione del Parlamento il progetto di legge, col quale quella massa di terreni, dividendosi pressochè per metà fra il demanio ed il comune, li svincolava tutti dagli usi e servitù.

Ma quella legge, sebbene approvata dopo lungo e serio dibattimento dalla Camera dei deputati ed in parte anche dal Senato, non potè avere il suo compimento, nè la sovrana sanzione.

D'allora in poi la quistione subì una fase inaspettata, poichè i comuni dell'isola protestarono al Senato con migliaia di petizioni contro il fatto riparto, dimandandone i due terzi a loro favore, e non pochi, contrastando finanche al demanio la sua proprietà.

In questo stato di cose l'attuale Ministero, per ovviare il danno che al demanio ed ai comuni dell'isola sopravverrebbe sempre più maggiore dal perdurare nell'incertezza di un'equa soluzione, si disponeva anch'esso a studiare la quistione, facendo omaggio più che all'applicazione rigorosa di contestati principii, alla mente benefica del legislatore che abolì i feudi della Sardegna e sancì la carta reale del 1839.

Ma il corso dei suoi studi e di quelli di una Commissione all'uopo nominata, fu interrotto dalla domanda di 300 mila ettari di terreni demaniali fatta da una compagnia italo-inglese coll'obbligo di costrurre le ferrovie nell'isola.

Il Ministero vide tosto che una concessione di terreni fatta per tale oggetto veniva opportuna non solo a sciogliere la questione degli ademprivi nel modo il più soddisfacente, ed a consolidare al più presto nell'isola la privata proprietà, ma anche a veder data alla Carta reale del 1859 quell'esplicazione che era nei voti del legislatore, che sebbene si riservasse la facoltà di disporre di quanto sopravanzasse all'assegnamento in terreni da farsi ai comuni in ragione del loro bisogno, era notorio come intendesse disporre di quel sopravanzo a vantaggio delli stessi comuni.

Comunicata la domanda alla Commissione suddetta ed ai senatori e deputati dell'isola, i medesimi concorsero in questa sua opinione, restringendo però la concessione a soli 200 mila ettari onde ne sopravanzasse una quantità sufficiente per dismettere i cussorgiali e sovvenire agli altri bisogni delle comunità.

Confortato dal voto autorevole dei rappresentanti delle sarde provincie, il Ministero è lieto di proporre la soluzione dell'ardua quistione degli ademprivi nel modo più soddisfacente per gl'interessati, rendendo omaggio e prendendo quasi a base il voto espresso dal Parlamento nel 1859.

I comuni di Sardegna, anche i più tenaci nel sostenere la comunale proprietà dei terreni ademprivili, non potranno che far plauso a questa soluzione, poichè senza questa cessione di terreni la costruzione delle ferrovie nell'isola, attese le condizioni finanziarie del regno, sarebbe forse stata per lungo tempo un puro desiderio; ed in pari tempo si persuaderanno che, mentre dal loro godimento si toglie una parte di terreni ademprivili, dall'altra se ne compensa la perdita con un beneficio ch'è il più grande che si possa impartire, quale è quello della costruzione delle strade ferrate: e mentre il resto dei terreni va ad acquistare immediatamente un inaspettato valore, vedranno facile e possibile la coltura dei terreni che invano per lungo tempo ancora si sarebbe atteso.

I benefizi conseguenti dalla costruzione delle ferrovie in ogni ramo d'industria e commercio si possono presumere ed immaginare, ma non compiutamente apprezzare.

Il demanio poi per suo verso ritrae da tale cessione inaspettati vantaggi, poichè, mentre alla scadenza della concessione rimanendo proprietario della ferrovia riceverà il compenso pella cessione dei suddetti terreni, e pei sacrifizi pecuniari temporaneamente incontrati, si sgrava nel frattanto dalle contribuzioni comunali e provinciali che pesano sui ceduti terreni, le quali ascendono ad annue lire 75,000 circa, ed annualmente si rende certa la riscossione dell'imposta prediale, che approssimativamente ascende a lire 140,000, somma per lo passato perduta, nè compensata da utile alcuno.

Entrando poi quei terreni in libera circolazione, non sarà certo indifferente l'introito nelle finanze dello Stato di cospicue somme per tasse di registro ed insinuazione.

La trasformazione d'altronde che avverrà di questi terreni in seguito agli obblighi imposti alla compagnia per la coltura dei medesimi, e miglioramento delle foreste sarà tale, che allorquando si verrà ad una nuova operazione catastale le finanze dello Stato si troveranno in grado di riscuotere somme vistose per causa del corrispondente tributo.

Il Governo finalmente abilitatosi per mezzo di questa concessione di terreni a dotare anche l'isola di Sardegna di strade ferrate senza far subire alle finanze dello Stato un peso insopportabile, mentre soddisfa un voto giustissimo di quelle popolazioni, si apre la via a far subire con proprio vantaggio una trasformazione morale ed economica all'isola, da cui l'aumento del commercio, lo sviluppo dell'industria ed il benessere generale.

Eliminato ogni dubbio ed ogni difficoltà sulla convenienza e vantaggio della cessione di quei 200 mila ettari, altre se ne presentarono sull'uso dei rimanenti terreni, sul sistema da seguire per scorporare quei 200 mila ettari da assegnarsi alla compagnia, e sul modo di rendere quanto meno possibile gravosa quella scorporazione ai comuni che possiedono ed ora godono di quei terreni, e fu quindi mestieri indagare se per avventura potesse trovarsi un mezzo per cui, come è generale a tutti i comuni dell'isola il benefizio delle ferrovie, fosse parimente generale il sacrifizio.

Intorno all'uso dei rimanenti terreni il Ministero, anche per togliere ogni sinistra apprensione ai comuni, ha creduto necessario fin d'ora coll'articolo 12 di stabilire il principio che tutti gli altri terreni, ad eccezione dei 200 mila ettari di cui sopra, debbono rimanere ai comuni; e siccome vi sono compensi a determinare fra gli utenti ed utili prescrizioni da sancire, ha creduto che questa non fosse la sede opportuna a tali disposizioni di legge che quasi esclusivamente interessano i comuni dell'isola; si riserva perciò di presentare fra breve il relativo progetto di legge.

In quanto al sistema pratico da seguire per la scorporazione dei 200 mila ettari, il Ministero crede che cogli articoli proposti siasi sufficientemente provveduto ad ogni difficoltà che possa insorgere, e crede pur anche che ogni altro sistema avrebbe dato luogo a serie difficoltà, a contestazioni lunghe ed inestricabili.

Ma essendo varia e diversa, quanto son vari e diversi i Comuni, la quantità di terreni ademprivili da essi posseduti, e non pochi quelli che maggiormente profittando della ferrovia non hanno terreni da cedere; considerandosi altronde la concessione delle ferrovie come un compenso del sacrifizio dei terreni ceduti, era necessario adottare un sistema per cui tutti i comuni avessero equamente a concorrere nel sacrifizio. Se ciò non fosse, le città di Cagliari, Oristano, Sassari, Ozieri, Tempio ed altre cospicue comunità dell'isola godrebbero maggiormente delle ferrovie senza sacrificio alcuno di terreni che non possiedono, mentre altre per posizione topogra-

fica lontane dalla ferrovia sarebbero state costrette a cedere una buona metà dei loro terreni ademprivili.

Questa considerazione indusse il Ministero a stabilire coll'articolo 8 che il valore catastale di quei 200000 ettari fosse ripartito fra tutti i comuni in ragione dell'imposta principale diretta, sicchè tutti avessero a contribuire egual valore o in terreni od in numerario a vantaggio di quegli altri che fossero per contribuire in terreni un'eccedenza del valore catastale ripartito.

Se si fosse trattato di scorporare quella massa di terreni a solo ed esclusivo vantaggio del demanio, considerandolo come proprietario, ogni e qualunque riparto sarebbe stato ingiusto; ma quando questa scorporazione avviene per conseguire un beneficio che si risentirà da tutti i comuni indistintamente e più specialmente da quelli che non hanno terreni a contribuire, la giustizia del riparto, come compenso d'un danno, è evidente come è evidente il danno dei comuni, che per tal fatto perdono il diritto d'uso che assorbiva l'intero prodotto dei beni medesimi, o ne perdono la proprietà, se voglionsi considerare quali terreni esclusivamente comunali.

Ma il Ministero non ebbe in mira soltanto di evitare questo anacronismo, ma pur anche di fornire ai comuni, che soffriranno il danno di quello scorporo di terreni, i mezzi necessari per la costruzione di strade acciò possano al più presto mettersi in comunicazione colla ferrovia; opere queste che, mentre migliorano la loro posizione economica, sono pur anche di vantaggio a quei comuni dai quali hanno avuto un compenso pel maggior valore in terreni da essi contribuito.

Vogliasi o no chiamare un consorzio allo scopo di eliminare un atto di una giusta ripartizione, e di accrescere un benessere generale il più equamente possibile ripartito, egli è certo che non potrebbe rinvenirsi un espediente più facile e più opportuno per far sentire a tutti indistintamente i comuni dell'isola il grande benefizio della strada ferrata.

Nè si dica eccessivo il gravame del compenso imposto ai comuni, che poco o nulla contribuiranno in terreni, poichè mentre la loro condizione economica verrà immediatamente e gradatamente a migliorarsi colla costruzione delle ferrovie, sarà loro agevole, anzi insensibile, il pagamento della rata a ripartirsi annualmente in dodicesimi senza interessi.

Il Ministero poi crede che, seguendo questo sistema, si ovvieranno i lamenti di quelle popolazioni che avranno maggiormente contribuito in terreni, e se ne vedranno d'un tratto spogliate di una parte; e che le popolazioni le quali poco o nulla contribuiranno in terreni, e per altro verso profitteranno maggiormente del benefizio delle ferrovie, saranno ben liete con siffatto sacrifizio, quasi a compenso di danni, di venire in aiuto e sollievo della posizione pur troppo gravosa ed eccezionale loro fatta dallo smembramento dei

terreni che possiedono, o di cui in forza dei loro ademprivi godono il prodotto.

Il Ministero poi ha tanto più francamente seguita questa via ed abbracciato questo sistema in quanto che ha veduto in esso quasi interamente concorde l'avviso dei senatori e deputati delle sarde provincie da lui sul proposito consultati.

Confida il Ministero che la Camera, valutando le esposte considerazioni, vorrà accordare il favorevole suo voto al progetto che le si sottomette, e tanto più si conforta che questa speranza non verrà delusa e che sarà equamente provveduto ai diritti ed ai bisogni della Sardegna, in quanto che non ha guari in questa medesima Assemblea fu fatta unanime adesione alle franche parole pronunciate da un egregio deputato che, lamentando il poco che il piccolo regno subalpino potè fare per l'interesse materiale dell'isola e delle altre parti del regno, poichè era unico suo scopo di prepararsi alla guerra in pro dell'Italia, dichiarava essere giusto che in oggi col voto del Parlamento italiano si restituissero alla Sardegna le economie che si dovettero fare per la causa italiana.

# VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862 intesa fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ed il signor Gaetano Semenza di Londra contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna.

Art. 2.

Per gli effetti di cui all'articolo 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di *cussorgie*, ettari 200 mila da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie dell'isola.

Art. 3.

La scorporazione dei terreni che sopra si farà dividendo per metà tutte le estensioni dei terreni ademprivili situati nella giurisdizione di ciaschedun comune.

La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai concessionari.

Art. 4.

Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti, dei quali l'uno rappresenterà i concessionari, un altro i comuni, il terzo sarà nominato d'ufficio dal ministro d'agricoltura e commercio.

Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale, ed in caso di disaccordo fra loro, dalla deputazione provinciale.

Art. 5.

Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per decreto del prefetto reso immediatamente esecutorio.

Art. 6.

Se la porzione per tal modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200 mila, o vi fosse eccedenza, le de-

(314) putazioni provinciali delibereranno riunite, come, e per quali terreni parimente ademprivili debba farsi l'aumento o la diminuzione.

Art. 7.

I decreti dei prefetti di cui all'articolo 5 corredati dalle relative perizie e verbali avranno forza di atti pubblici, e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto.

Art. 8.

Il valore catastale dei terreni ceduti, capitalizzato al 5 per cento, sarà posto a carico di tutti i comuni dell'isola e ripartito in proporzione dell'imposta diretta in principale dai medesimi pagata.

Art. 9.

Quei comuni che cederanno una estensione di terreni censiti per un valore maggiore della quota loro attribuita nel riparto, saranno indennizzati della differenza colle quote imposte agli altri comuni senza diritto ad interessi.

Art. 10.

Il pagamento dell'indennizzazione avrà luogo in rate uguali nel termine di 12 anni, inscrivendo ciascun comune nel rispettivo bilancio la quota da esigersi e da pagarsi a tal titolo, a tenore delle determinazioni della deputazione provinciale.

Art. 11.

Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionari.

Art. 12.

Colla legge sugli ademprivi si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad esse dei rimanenti terreni in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge.

*Convenzione fra i signori ministri per i lavori pubblici, per le finanze e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente a nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, per la concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna.*

---

ART. 1.

È accordata al signor Gaetano Semenza, di Londra, ed ai consocii da lui rappresentati signori Guglielmo Lefeaux, Giacomo White m. p., Enrico Lind, Vincenzo Mazini, Riccardo Combert, Fabricotti Bernardo e Giuseppe Mackrill Smith, pure di Londra, la concessione delle seguenti linee di strade ferrate nell'isola di Sardegna:

1° Da Cagliari ad Iglesias;
2° Da Cagliari ad Oristano;
3° Da Oristano ad Ozieri;
4° Da Ozieri a Porto Torres per Sassari;
5° Da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci.

ART. 2.

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

1° Per quella da Cagliari ad Iglesias, il 1° febbraio 1865;
2° Per quella da Cagliari ad Oristano, il 1° giugno 1865;
3° Per quella da Sassari a Porto Torres, il 1° febbraio 1865;
4° Per quella da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci il 1° luglio 1866.

Le altre linee o sezioni di linee dovranno essere compiute nel periodo di sei anni dalla data della legge che approva la presente convenzione.

Nei termini come sopra fissati per il compimento della costruzione dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee contemplate nella presente.

ART. 3.

La durata della concessione è stabilita in anni 99 a partire dal 1° gennaio 1865.

ART. 4.

I concessionari si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

È un vero che per una
disposizioni estranee all'a
bilità, e convenienza delle ope
re che si propongono
sui rapporti stranieri
determiniamo ec.

Questa legge è il più
grande attraggio che
possa porti alla Sar
gna per l'uso che si
fa delle sue terre
si tratta come una
isola che sopra oggi sco
verta. un'isola selvaggia
Oggi si solleva della
confusione di Scalini
la confusione è del signor
Ministro — Egli non ha che
voluto abbia detto, che cosa
abbia scritto. Questo ~~[illegible]~~
progetto è un co
polavoro —



Art. 5.

La sede della società sarà nella capitale del regno d'Italia.

Art. 6.

La società è autorizzata a realizzare per un terzo almeno in azioni e per il rimanente in obbligazioni il capitale necessario per l'esecuzione della presente convenzione.

Art. 7.

Lo Stato guarentisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto di lire novemila per ogni chilometro di strada in esercizio.

Nella determinazione dei compensi, che in vista dell'accordata guarentigia potessero essere dovuti alla società, le spese di manutenzione e di esercizio saranno tassate al 50 per 0[0 degli introiti.

Però per i primi cinque anni immediatamente successivi all'apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, qualora il prodotto lordo dell'esercizio sulla medesima non superi la misura di lire diecimila al chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del vero prodotto lordo verificatosi.

Art. 8.

Sono ceduti alla società a titolo di sussidio 200 mila ettari di terreni già ademprivili nell'isola di Sardegna nello stato in cui si trovano sotto le condizioni e norme di cui nell'annesso capitolato.

Art. 9.

I concessionari all'atto di firmare la presente convenzione hanno fatto constare di aver depositato a titolo di cauzione primordiale nella Cassa dei depositi e prestiti la somma di lire cinquecento mila in rendita dello Stato al valor nominale.

Art. 10.

Essi dovranno inoltre entro tre mesi dalla data della legge d'approvazione della presente depositare per cauzione definitiva la somma di tre milioni in rendita come sopra, includendovi il deposito provvisionale.

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato, per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno cento chilometri di strada; per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente.

Art. 11.

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

Art. 12.

A parità di condizioni e durante la di lei concessione, la società godrà del diritto di prelazione per tutte le linee d

strada ferrata, che in diramazione da quelle contemplate nella presente si volessero aprire nell'isola, sempre che dichiari di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

Art. 13.

Ove nel termine fissato al compimento dei lavori della sezione di strada di cui al numero 5 dell'articolo 1 non fosse reso praticabile, a cure e spese dello Stato, ai bastimenti di forte tonnellaggio il porto di Terranova, la società dovrà spingere la linea fino al golfo degli Aranci, dove sarà stabilito uno sbarcatoio per i viaggiatori e per le merci.

Art. 14.

Per il corso di dieci anni a partire dalla data della presente convenzione 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. 15.

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

Art. 16.

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

Art. 17.

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

Art. 18.

I concessionari sino a costituzione della società anonima, eleggono domicilio presso la casa bancaria fratelli Bolmida in Torino.

Art. 19.

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

*Articolo addizionale.*

La società dichiara di assumere gl'impegni che per la compilazione degli studi delle ferrovie dell'isola risultino a ca-

(314)

La soluzione degli adempimenti è tale che il governo per soddisfarli questo andamento fa dopo la piccola spesa di ~~4 milioni~~ 3 1/2 milioni

Le cose che si son dette nell'Ufficio, ne impongono ~~di fare un'imposizione~~ una grande riserva per non esprimerci tutta la sgradevole impressione che mi à prodotto il presente progetto

(314) rico delle provincie di Cagliari e di Sassari dalla convenzione del 10 dicembre 1860.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino questo giorno quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
DEPRETIS

*Il ministro delle finanze*
Q. SELLA

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. PEPOLI

GAETANO SEMENZA *per sè e per i consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
COBOEVICH

Per copia conforme:

*Il capo di sezione*
COBOEVICH

*Capitolato annesso alla convenzione in data 14 luglio 1862 stipulata fra i ministri pei lavori pubblici, per le finanze, e per l'agricoltura e commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati.* (314)

---

## Capitolo I.

### *Tracciato e costruzione.*

#### Art. 1.

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

Ottenuta dal Governo l'approvazione dei progetti di massima, i concessionari dovranno per ciascuna sezione di linea preventivamente all'intraprendimento dei lavori assoggettare all'approvazione del Governo i progetti particolareggiati di esecuzione così per la strada che per i fabbricati delle stazioni, per gli edifizi principali e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre.

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 di 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.

Tutte indistintamente le suddette linee saranno costrutte ad un solo binario, salvo i raddoppiamenti necessari per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. La distanza fra i binari nei raddoppiamenti sarà di metri 2.

La massicciata sulle medesime potrà essere disposta o libera od incassata fra banchine a seconda delle varie circostanze di località.

Nel primo caso la larghezza del corpo stradale al piano sul quale verrà posata la massicciata, non potrà essere minore di metri 5 50; nel secondo caso la strada al livello delle

 ruotaie dovrà presentare una larghezza almeno di quattro metri comprese le banchine.

Nelle trincee la larghezza sul fondo sarà tale che, oltre al corpo stradale stabilito come sopra, ci sia il sito sufficiente per praticarvi da ambo i lati un fossetto di scolo di dimensioni proporzionate alla massa d'acqua che vi può essere raccolta.

Art. 3.

Gli acquedotti, i ponti ed i viadotti nel corpo della strada e nelle sue dipendenze, saranno esclusivamente di struttura murale o mista di laterizi, pietrame e ferro. La larghezza della strada fra le interne faccie dei parapetti sui punti e sui viadotti non dovrà mai discendere al disotto di metri 4 50.

Art. 4.

Alla stessa misura di metri 4 50 potrà essere limitata la larghezza delle gallerie fra le faccie interne delle loro pareti verticali al livello delle rotaie.

La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave non sarà mai minore di metri 5 50.

Nei fianchi delle gallerie dovranno praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei guardiani.

Art. 5.

L'armamento della strada sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 60 di forma prismatica, parallelepipeda o semicilindrica, combacianti col piano della massicciata per una larghezza di 25 centimetri almeno.

Le traversine o saranno di legname di essenza forte, o se di essenza dolce dovranno essere preparate con materie antisettiche, secondo i migliori sistemi di preservazione.

Art. 6.

Le ruotaie saranno di ferro battuto di buona qualità, del peso di 33 chilogrammi per metro corrente: accordata una tolleranza in meno che non ecceda il 3 per cento.

La lunghezza di ciascuna spranga sarà di metri 5 40, e questa sarà sostenuta da sei traversine regolarmente spaziate fra loro.

Le estremità di due successive spranghe dovranno essere congiunte con stecche di ferro (*éclisses*) inchiavardate.

Art. 7.

Si stabiliranno lungo le diverse linee ed in quei punti ed in quel numero che ad un conveniente servizio del pubblico sarà riputato necessario degli scali, delle stazioni o fermate per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita la società, fisserà la posizione e l'ampiezza di questi scali, stazioni o fermate, e determinerà la natura e le condizioni dei fabbricati o meccanismi che vi si dovranno stabilire in proporzione dei bisogni ai quali dovranno soddisfare.

Art. 8.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno praticate traversate a raso, che dovranno essere mu-

nite di cancelli o di semplici barriere, secondo l'importanza delle strade destinate a servire.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui dovrebbersi collocare codeste traversate ed indicato il modo di loro chiusura.

Art. 9.

Nel tracciato planimetrico delle strade contemplate nella presente concessione, le curve dovranno nella loro generalità essere descritte con raggio non minore di metri 450.

In quei tratti però in cui la pendenza della strada non ecceda il 5 a 1000, potrà ammettersi anche il raggio minimo di metri 350; nel caso in cui senza troppo gravi difficoltà non si potesse prescindere dall'adottare un tal limite.

Le curve descritte con raggio non maggiore di metri 450 non potranno immediatamente riunirsi a flessi contrari, ma dovranno essere separate fra loro da tratti rettilinei della lunghezza almeno di metri 60.

Art. 10.

Le pendenze dominanti su tutte le linee non potranno eccedere il 10 a 1000.

Saranno però tollerate nel limite massimo del 25 a 1000 delle più forti pendenze in quei tratti in cui per le naturali condizioni dei luoghi non si potesse senza troppo gravi spese o grandissime difficoltà di costruzione farne a meno.

Art. 11.

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

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetti ai loro uffizi. Per provvedere a queste spese non che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'articolo 16, 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. 12.

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. 13.

La guarentigia pattuita all'articolo 7 della convenzione in data d'oggi sarà applicata 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 pei viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misure delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta ai due terzi del totale.

Art. 14.

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. 15.

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

Questa anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito lordo sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione prima degl'interessi, poscia del capitale.

Art. 16.

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 opportuni, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente materiale circolante, al numero ed alla distribuzione dei treni sì di viaggiatori che di merci sulle diverse linee che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio sulle medesime 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. 17.

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 approvigionamenti d'ogni genere, al prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

Art. 18.

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

Art. 19.

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 notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Quest'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. 20.

Nel caso previsto dall'articolo 18, 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. 21.

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

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

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

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni sul 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. 22.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione, sono autorizzate le tariffe in vigore sulla strade ferrate dello Stato.

#### Art. 23.

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

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

#### Art. 24.

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. 25.

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 pareggiate alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

#### Art. 26.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale e i tabacchi per conto dello Stato alla metà del prezzo stabilito dalla tariffa per le merci dell'infima classe.

#### Art. 27.

I detenuti, nonchè gli agenti della forza pubblica che li

scortano, verranno trasportati per metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe. (314)

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. 28.

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

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

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

Art. 30.

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 per le sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 31.

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

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica,

(314) 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 il materiale occorrente sia per lo stabilimento, che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

## Capitolo V.

### *Stipulazioni diverse.*

Art. 32.

I boschi compresi negli ettari duecentomila di terreno già ademprivile che verranno assegnati alla società concessionaria non potranno essere recisi, disboscati o dissodati senza l'adempimento delle formalità prescritte per i boschi comunali dalle disposizioni forestali in vigore nell'isola o che saranno sancite per forza di future leggi.

Art. 33.

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati nel precedente articolo verrà formata una Commissione composta dal sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla società e dall'agente forestale del distretto o del circondario, la quale dovrà procedere alla visita dei terreni e boschi concessi, e stabilire quali devono essere conservati d'alto fusto, quali messi a ceduo e quali ridotti a domestica coltura.

Art. 34.

La società concessionaria avrà obbligo di governare secondo i principii di sana economia forestale i boschi designati dalla Commissione a rimanere tali, conservando l'alto fusto, coltivando i sugheri ed introducendo la coltura a ceduo.

Art. 35.

Sarà egualmente obbligo della società di ridurre a coltura domestica entro il più breve termine possibile, e non oltre gli otto anni, a far tempo dalla finale collaudazione delle ferrovie, i terreni designati, in conformità dell'articolo 33, come suscettibili di coltivazione.

Art. 36.

La società non potrà, durante la costruzione delle strade a lei concedute, alienare in tutto od in parte i terreni ceduti se non farà prima constare di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita medesima.

Essa sarà soggetta per tutto ciò che si riferisce al possesso, al godimento od all'alienazione di quei terreni alle tasse fissate dalle leggi generali dello Stato.

Art. 37.

Le vendite dei terreni che potrà occorrere alla società di fare, saranno vincolate alle condizioni, come sopra, alla medesima imposte.

Art. 38.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle

strade a lei concedute, impiegare possibilmente degl'italiani.

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

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

ART. 39.

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

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

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

ART. 40.

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

Fatto a Torino oggi quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
DEPRETIS.

*Il ministro delle finanze*
Q. SELLA.

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. PEPOLI.

GAETANO SEMENZA *per sè e consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
COBOEVICH.

Per copia conforme:

*Il capo di sezione*
COBOEVICH.

Sorabi

21ª

Le modificazioni dell'art.º 33 ~~sono dirette a tutelare~~ di maggior forza legale la ~~disciplina~~ norma stabilite onde sottomettere ~~in modo~~ ~~determinare~~ fissa alla più conveniente determinazione i termini ceduti alla Società.

E per ultimo ~~si intercalano~~ ~~le seguenti~~ alcune aggiunte all'art.º 36 ~~alle~~ ~~all'art.º 36 sono inserite delle~~ allo oggetto che non passino in mani terze ~~interessi che hanno lo Stato e la Sardegna di vedere frattanto~~ i tronchi ceduti o nel ~~lungo~~ menomato ~~deperimento~~ il valore senza che lo Stato e la Sardegna ~~ne~~ trovino compensate da ~~altrettanto~~ valore in strade ferrate

11

ferrate già costrutte

Signori,

Tutti Commissari hanno creduto che cogli emendamenti che per mezzo del sottoscritto vi propongono, la concessione delle ferrovie in Sardegna raggiungerà più compiutamente il suo scopo, Non manca ora a coronare l'opera che il vostro voto. La Sardegna attende fiduciosa ~~dal vostro~~ ~~appagamento i legittimi~~ che le sue tristi condizioni presenti ~~vi~~ ~~desiderii. Tutte dunque~~ si trasformino in quelle più ~~che~~ felici che esistono già a tutte le altre provincie d'Italia. Appagatela dunque nei suoi legittimi desiderii.

~~Il relatore~~

Antonio Costa, relatore

20°

# III

## Capitolato d'oneri

Le varianti ~~degli~~ aggiunte agli art.i 9, 10 16 del Capitolato mirano alla più chiara intelligenza dei diritti del Governo e dei doveri della Società concessionaria.

Si aggiunge con un chiarimento all'art.o 22 la facoltà nel Governo ove il riconosca opportuno, di imporre alla Società nella tariffa dei trasporti una ~~da~~ quota classe di viaggiatori, ad esempio della Toscana e della ~~Ital~~ Inghilterra, ~~ritenuto~~ in vista ~~ritenuto~~ delle condizioni economiche eccezionali in cui trovasi la Sardegna.

Signori,

Il voto che, tra poco, dotava la Sardegna di una rete di strade ferrate mentre dà in ciò la trasformazione civile dell'isola, rappresenta un atto che a buon diritto, non ammirando fra gli atti i più solenni del primo Parlamento Italiano

L'importanza della Sardegna per troppo di rostata in recenti discussioni di questa Camera per non essersi trasfusa in tutti la convinzione che rendette il massimo interesse dalla Italia se per qualche straordinario provvedimento si potesse di un tratto far raggiungere della Sardegna quel grado avanzato di coltura in cui più di lei fortunate trovansi già molte altre delle provincie italiane

Il vostro voto immanzi tutto risponderà ad un dovere di giustizia. Dantò la Sardegna nel 1848 per annessione al comune politico ed amministrativo delle antiche provincie del Regno subalpino, ossia per condizione la disposizione dello Statuto senza nulla stessa misura dei popoli del Continente sottoposta a tutti i tributi a tutti i gravami dello Stato, e le immunità i privilegi di cui in addietro per legge o per fondamentale accesso godeto furono da lei abbandonati.

Fu la Sardegna egualmente ammessa a godere dei benefizi dello Stato largiti in pro delle provincie del Continente? Delle strade ferrate, questo grande bisogno dei tempi moderni di cui si ordinò la costruzione

nestro

perfino nell'anima laccrija, fu anche dotata la Sardegna?

L'insufficienza dei mezzi di cui potea disporre il piccolo Regno Subalpino, il dovere che gl'incumbeva di provvedere al conseguimento della indipendenza nazionale hanno impedito che anche alla Sardegna venisse estesa il beneficio delle ferrovie.

Oggi mancano il piccolo Piemonte, la Sardegna è provincia del gran Regno d'Italia. Oggi questo gran Regno già assicurò a tutte le altre provincie la costruzione delle ferrovie. Non dovrà pure la Sardegna, sarebbe un escluderla da quella parità di trattamento la quale giustizia vuole che sia indistintamente usata verso tutte le parti dello Stato.

Aggiungo e dico che tutte le altre provincie dovranno essere pervenute nelle ferrovie, sarebbe inoltre errore economico privarne la Sardegna, avvertendo al tenore che il capitale necessario non apporti per avventura nei primi anni di esercizio un conveniente frutto. Lo Stato deve curare il vantaggio di tutte le risorse che può accumulare d'intorno a sè stesso fecondando in egual misura tutte le sorgenti di ricchezza che il paese nel suo complesso gli offre.

5a

Vogliamo di ricchezza che si trova nel suo complesso gli offre. Se lo Stato non fa il che lo sviluppo della ricchezza maggiorata procede lungo ed uniforme in tutta la superficie del paese in conseguenza che le stesse provincie più favorite da lui si trovano dello intrattenimento che lo sviluppo della ricchezza subirà nelle provincie neglette, egli ~~in conseguenza che dell'atto~~ cambiava la ~~sua~~ base intera economia con una italica consegna indebolita, e si da crifica. Lungi nel caso concreto il danno e l'indebolimento sarebbero tanto più sensibili ~~ancora~~ in quanto che la provincia che negligenbbe è vastissima nella estensione è proverbiale nella ~~sua~~ fertilità; il danno e l'indebolimento ~~sarebbero tanto più~~ ~~[illegible]~~ gravi in quanto che ~~nel prendere~~ contro lo Stato ~~[illegible]~~ dalla stessa condizione delle sue finanze ~~[illegible]~~ e ~~[illegible]~~ con gravi sussidi l'incremento della ricchezza in tutto il ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ Regno, lascierebbe in abbandono la provincia nella quale con sussidi di gran lunga inferiori lo sviluppo della ricchezza si manifesterebbe più ~~[illegible]~~ vigoroso ed energicamente massimo.

Se non che è egli poi vero che il capitale ~~richiesto~~ necessario per le ferrovie in Sicilia

o rimarrà lunga pezza improduttivo, o lunga pezza almeno darà un insignificante prodotto.

Alla vostra Commissione non sfuggì come il concetto delle ferrovie in Sardegna sbiadì dinanzi alla mente di molti contro la loro ~~attuabilità~~ produttività due ~~gravi~~ obbiezioni, cioè lo scarso numero dei suoi abitanti, ed i tratti di via oltre il consueto lunghissimi che dovranno percorrersi onde mettere in contatto i punti popolati dell'isola.

Ma non è a tutti noto che tanta è la potenza produttiva della Sardegna da ~~competere~~ gareggiare in comparazione colle antiche provincie continentali del ~~Piemonte~~ ~~tale~~ ~~colle antiche provincie~~ ~~continentali~~ (del ed anzi superarle sol che si tolga dal totale dei prodotti ~~Regno Subalpino~~ dell'antico Regno Subalpino la seta di cui difettava finora la Sardegna ~~[illegible]~~ ~~dove da qualche anno appena~~ e di cui ~~[illegible]~~ non molto per aver posto mano ~~da qualche anno poi si[illegible] a prepararne~~ ~~[illegible]~~ nell'isola ~~a prepararne~~ da ~~[illegible]~~ qualche anno ad ~~estesa~~ coltivazione ~~[illegible]~~ del ~~[illegible]~~ e di cui ben ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ in grande il gelso ~~in più larga proporzione dello antico Piemonte la Sardegna~~ recherà le sue offerte nei mercati d'Italia anche in più larga proporzione dell'antico Piemonte.

Le esportazioni infatti dell'Antico Regno Subalpino rappresentavano nell'anno 1859 secondo la Statistica Ufficiale che ci sotto tocchiamo un valore ~~[illegible]~~ Commerciale di L it. 183,410,646 nella qual cifra la seta figurava per L it. 82,922,803. Le esportazioni particolari della Sardegna ~~[illegible]~~ rappresentano ugualmente commerciale un valore di L it 16,453,099. ~~La popolazione della Sardegna di 5[illegible],000 anime in~~ Sardegna ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~

Sardegna essendo in numeri rotondi il decimo sul quello dell'intero Regno Subalpino, cioè sopra abitanti 1.000.000; l'esatta proporzione delle esportazioni della Sardegna sulle esportazioni dell'ora compreso Regno sarebbe di £ it. 18,[illegible]067 mentre la cifra reale è invece di £ it. 16,433,099, due milioni circa in meno della cifra esattamente proporzionale. Non dedotta dalla cifra dell'esportazione del (estato Regno) il valore della tratta, dedotta cioè da £ it. 183,410,675
£ it. 82,922,803, il valore delle esportazioni dell'intero Regno Subalpino ridurrebbesi a £ 100,787,872, il cui decimo non sarebbe che di £ 10,078,787, sarebbe quasi inferiore della metà a quella oggidì effettivamente rappresentata dall'esportazione particolare della Sardegna.

Certo dirimpetto alla cospicua produzione della Sardegna sembrerebbe a prima giunta inesplicabile lo scarso e sproporzionato numero dei suoi abitanti e la loro relativa miseria. Riflettasi però che l'abbondanza dei prodotti della Sardegna più dalla naturale fecondità del suolo che dalla mano dell'uomo deve ripetersi; aggiungasi che la divisione del lavoro vi è quasi che nulla, e che per la lontananza o l'imperfezione delle comunicazioni nella più gran parte dell'isola, la terra produttiva è costretta per

dar

dare sfogo al suo prodotto recandolo fino in riva al mare facendogli percorrere a chiocciola di cavallo parecchie decine di chilometri e spendendovi un tempo ~~per lungo~~, ~~per il trasporto~~ e di leggieri si farà ~~[illegible]~~ imporre questa verità che il prezzo del prodotto non lascia al produttore che una piccola rimunerazione, quando gliene lascia, la quale è appena bastevole al proprio sostentamento.

In ciò soltanto deve ripetersi il tardo accrescimento della popolazione in Sardegna, a ciò soltanto deve ascriversi l'arretrata coltura in cui essa si trova. Non havvi concetto migliore delle ferrovie per effettuarsi la salutare rivoluzione economica di ~~[illegible]~~ ingenerare al produttore una più larga rimunerazione nel prezzo del suo prodotto, e da questa rivoluzione naturalmente naturali ~~[illegible]~~ ~~[illegible] della popolazione~~ e la coltura degli abitanti, l'accrescimento del loro numero.

Sebbene la ~~[illegible]~~ Sardegna sia poco popolata relativamente alla sua superficie totale, tuttavia chi nella scorta seguisse il tracciato delle proposte ferrovie ingenuamente scorgerà che le distanze tra stazione e stazione non presentano alcun che di eccezionale in comparazione colle ferrovie dei centri più popolati di Europa, benchè sia a ritenere che esse scorreranno per le regioni più popolate ~~[illegible]~~

9ª

Le condizioni speciali in cui trovasi la Sardegna come isola ~~[illegible]~~ a differenza delle provincie continentali verso lo Stato impongono che il tema ~~[illegible]~~ delle ferrovie ~~[illegible]~~ si studi ~~considerano~~ non solo in vista del reddito presunto che il movimento delle merci e dei viaggiatori può ~~permettere~~ fino ~~[illegible]~~ sotto certe riserve di probabilità permettere di calcolare, ma si ~~[illegible]~~ esamini ~~[illegible]~~ anche i vantaggi in vista dei risparmi in certe spese di cui oggi per dovere di buona amministrazione non può lo Stato fare a meno, in vista anche di certi ~~[illegible]~~ interessi ~~che~~ dalla loro costruzione potrà lo Stato conseguire.

Dopo ~~[illegible]~~ con ~~[illegible]~~ mai abbastanza lodato ardimento il Commendatore Matteucci ~~[illegible]~~ di Governatore di Cagliari prese a dimostrare nel Consiglio di quelli provincia l'attuabilità e la convenienza delle ferrovie in Sardegna, il riferente avendo stimato giovevole per il trionfo di quel concetto di consultare alla fonte del Ministero delle Finanze i Registri Doganali e ricavarne le cifre previste del movimento d'importazione e di esportazione dell'isola.

Dalle tabelle che sono il risultato

di

di ~~questo~~ siffatto lavoro, dal movimento giornaliero dei passeggieri in arrivo ~~a Cagliari~~ dall'interno dell'Isola a Cagliari accertato dal Commendatore Mathieu che è di N.° 1000 (1) da quello egualmente giornaliero in arrivo a Sassari dall'interno accertato in quel Sindaco a richiesta ~~mossa~~ del Prefetto Commendatore Zagnoni che è di N.° 400 a 490. (2) dalla macellazione del Bestiame Bovino nelle due più popolose Città proveniente quasi tutto da Ozieri, la quale pesando ~~che~~ è di N.° 7349 capi a Cagliari e si presume di N.° 5000 a Sassari; dal movimento di diligenze al giorno che partono in senso opposto da Cagliari e da Sassari, da quello dei passeggieri ~~da molti altri dati statistici~~ provenienti dal Continente per ~~questa~~ ove ogni settimana e da molti altri dati statistici di cui ~~il~~ il referente ~~[illegible] procurato~~ aveva fatta raccolta ~~[illegible]~~ sarebbe stato ~~potuto [illegible] potuto istituire una serie~~ agevole istituire una serie di calcoli per i quali si sarebbe ~~potuto [illegible]~~ addivenuto alla dimostrazione del reddito probabile delle ferrovie in discorso.

~~Ma~~ Ma la vostra Commissione non ha creduto opportuno di attenersi a codesto partito, sebbene sia il partito solito a praticarsi quando diventano ~~[illegible]~~ concessioni ~~[illegible] per la costruzione~~ di qualche ferrovia. Essendo opinione di ~~molti~~ alcuni che le ferrovie in Sardegna renderanno ~~poco~~ poco o nulla nei primi anni del loro esercizio, ~~ma~~ la Commissione preferì di limitarsi a corredare la presente relazione della stampa delle suriferite ~~di quelle~~ tabelle e di qualche altro documento astenendosi così dal prevenire in alcuna guisa con suoi ragionamenti ed induzioni il criterio della Camera sul possibile reddito della Sarda Ferrovia

Si ~~questo~~

---

(1) Vedi discorso del Commendatore Mathieu negli Atti del Consiglio Provle di Cagliari ~~per~~ 1860 stampati in Cagliari 1861 pag. 17

(2) Vedi lettera del Sindaco di Sassari ~~per~~ Doc. N.° in fine di questa Relazione

11a

Di questo però la nostra Commissione dichiara essere convinta che allo stato attuale del movimento commerciale dell'isola e senza tener conto ~~dirò che~~ dell'aumento che il massimo ricavo dalle ferrovie aumenterà ~~se le ferrovie~~ opportunamente ~~verrà l'esempio~~ in tutti i paesi del mondo, una improduttività assoluta delle ferrovie in Sardegna è ~~inopportuna~~ ~~e inopportuna~~.

Rilevanti sono i risparmi che lo Stato conseguirà, i ~~benefizi~~ profitti che realizzerà colla costruzione delle ferrovie.

Oggidì il servizio postale interno della Sardegna costa allo Stato ~~per le~~ linee cui verranno costituite le ferrovie una convenzione annua di L. it. 40,162.45 ~~Il servizio però è assai lo stesso del resto~~ ~~le ferrovie costruite lo Stato è liberato~~ ~~da obbligo o [illegible] della [illegible] Nella [illegible]~~ per l'impresa dei questa specie ~~ferrovie [illegible] popolate della Sardegna~~ ~~e dove il servizio postale interno può~~ ~~dirsi perfetto, il Governo Francese paga~~ ~~[illegible] [illegible] convenzione di L. 200,000~~ ~~Nè il Governo Italiano, [illegible] non in Sardegna le ferrovie, [illegible] disposto dal portarsi il servizio postale al livello di quello di Corsica~~ ~~[illegible] [illegible] [illegible] L. 40,162.45 spenderebbe più di L. annue 200,000~~

Il servizio postale marittimo tra la Sardegna ed il Continente, ~~stato~~ secondo ~~sulla~~ la Convenzione Rubattino approvata dalla legge 13 Aprile 1871 e tuttora vigente presenta una percorrenza di 58,027 leghe marine all'anno. La corrispondenza del Governo per questo servizio è in ragione di L. it. 21 per ogni lega, ~~[illegible] per il servizio~~ ~~tutte~~ tutte

~~[illegible]~~
~~tirsi~~ l'annuo carico ~~di~~ Lit. 1,218,567.

Ora ~~ef~~ costrutte in Sardegna le ferrovie non havvi più bisogno che la corrispondenza marittima tra ~~la Sardegna~~ lei e il Continente si effettui con corse da Genova o da Livorno per P.to Torres Cagliari od altri porti Sardi. Una sola corsa ogni due giorni dal porto S.to Stefano o da Civitavecchia al Golfo degli Aranci o Terranova avvicinerà ~~la~~ Sardegna al Continente assai più che non l'avvicinino le corse attuali e modificherà al ~~[illegible]~~ massimo possibile l'isolamento fisico in cui l'ha collocata la natura. Ora la distanza da Porto S. Stefano o da Civitavecchia al Golfo degli Aranci non essendo che di 22 leghe marine ~~per cui~~ ogni corsa d'andata e ritorno su questa linea ne rappresenterebbe 84 ed il totale annuo servizio 15,330, cosicchè l'annua sovvenzione pel servizio della Sardegna ridurrebbesi a ₤ 321,930 ed il risparmio conseguito dallo ~~dello~~ Stato ~~conseguibile~~ ascenderebbe a ₤ 896,637

₤ 40,162.75
" 896,637
₤ 936,799 75
163,200 25
₤ 1,100,000 00

~~I risparmi da~~
Se più piccola somma che lo Stato mercè la ferrovia economizzerà si aggiunga ai due sovra descritti capi di risparmio, per trasporto di generi di privativa, di colpiti dalla giustizia di truppe e per tanti altri eventuali bisogni governativi ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ la ferrovia avranno sgravato ~~lo~~ il bilancio ~~dello~~ nazionale ~~annuo~~ di una ~~spesa che~~ somma annua non inferiore di ₤ 1,050,000

Un altro risparmio è quello già notato nella Relazione Ministeriale, capo 5 di ₤ 75,000
~~tutta la popolazione della Sardegna~~
~~[illegible] porto [illegible]~~
~~[illegible] dalla capitale~~
~~[illegible] a poste di distanza~~
~~d'Italia~~
~~per contribuzioni Provinciali e Comunali pesanti~~
~~[illegible] dalla capitale d'Italia~~
sui terreni ademprivili ora ~~[illegible]~~ indotati in

~~I profitti dello che lo Stato ricaverà~~ esso al Demanio e che per effetto di questa Legge passeranno parte alla Compagnia Concessionaria parte ai Comuni;

I profitti realizzabili dallo Stato in virtù del presente progetto di legge altri sono ~~certi e quanti~~ noti e si determinano dalla imposta prediale dei suddetti beni ed ammontano la quale in avvenire sarà incassata dallo Stato per annue £ 140,000; altri ~~sono incerti~~ sono ignoti ma sono i più sicuri.

Impossibile la ferrovia in Sardegna non speriamo solo lo stretto avvicinamento degli abitanti sparsi in piccoli gruppi su di un isola ferrovia ma riuniremo loro la via dei mari mettendoli ~~alla~~ a parte con dalla capitale d'Italia Roma. Ciò o signori è questo un fatto di cui non è dato a mente umana di calcolare appieno all'ingrosso le conseguenze in rapporto allo sviluppo della industria in Sardegna e quindi ~~e~~ in rapporto agl'introiti che ne deriveranno allo Stato.

Non riguardi di giustizia e di economia soltanto, ma anche riguardi di politica raccomandano le ferrovie in Sardegna.

Nelle ~~imprevedibili~~ eventualità del futuro è a desiderarsi, ~~poi che~~ ~~nelle emozioni~~ che non scoppi una guerra Europea, ma se l'umanità sarà colpita da tale sventura non può cader dubbio che quella guerra sarà anche combattuta forse definitivamente combattuta sul mare d'Italia con Roma per capitale potrà in quel caso da un istante all'altro ~~essere~~ trattenuta nella necessità

di

di gettare un corpo di truppe in Sardegna per difendere la costa occidentale, quella costa nella quale è facilissimo uno sbarco nei 4 porti ~~indifesi~~ di Cagliari, Palmas, Oristano, Porto Conte, tutti, ad eccezione del primo, indifesi. Non è altrettanto facile difendere con sufficiente forza armata una costa che presenta lo sviluppo di circa 400 miglia, e quando anche si potesse disporre di tanta truppa quanta in quell'uopo ne occorrerebbe, nol si potrebbe, secondo i casi, concentrare la tutta con celerità nel punto dell'attacco nemico se si dovesse fare assegno unicamente sui mezzi ordinari di comunicazione. Mentre facile e rapida sarebbe la traversata del Tirreno tra i porti continentali ed il Golfo degli aranci o tramonte colle Rivfregate, le difficoltà dei movimenti comincierebbero appunto dal primo istante in cui le truppe toccherebbero la terra di Sardegna. Queste difficoltà saranno scomparse quel giorno in cui le progettate ferrovie saranno costrutte, ~~imperocchè~~ comincierà il loro tracciato rispondendo eminentemente alle esigenze della difesa dell'isola, permetterà al corpo di truppa sbarcato nel Golfo degli aranci di recarsi in poche ore in qualunque dei porti minacciati dal nemico, ad eccezione di un solo, Porto Conte, il quale nel progetto ministeriale fu contro il voto dei Consigli Provinciali di Sardegna imprevvidamente obbliato, sebbene non occorrano che 30 circa Chilom. per congiungerlo ~~a lavori~~ alla linea tra Sassari e Porto Torres.

15ª

Appoggiandosi a queste considerazioni maggioranza della ~~la~~ commissione opinò in massima che la proposta legge debbasi approvare. Resta che il relatore riferisca in ordine alle modificazioni ~~nella~~ ~~redazione~~ introdotte, ~~per~~ tanto alla legge che nella convenzione e capitolato che vi si riferiscono.

1°

Le legge

Gli emendamenti degli art.i 3°, 4° e 12°

~~Le varianti degli art.i 3°, 4° e 12°~~

~~proposte proposte~~ ~~motivate di tradurre più~~

~~fuzzo motivate~~ dal proposito di tradurre più ~~nettamente imposto lo spirito che informa~~ nettamente nella redazione lo spirito che informa la legge.

Non altrimenti operò la commissione intitolò l'art.o 6° che ritenendo per intesa la sottomissione dei concessionari alle decisioni dei Consigli Provinciali minuti.

Motivi più gravi la consigliarono la soppressione degli art.i 8, 9, 10.

Questa legge unisce agli altri vantaggi pur quello di sciogliere

17a

~~#1°~~

~~Aggiuntate queste considerazioni la nostra Commissione opinione unanime che la legge presente debbasi approvare. Basta che il rifiuto si dia ragione delle modificazioni che introdotte nella medesima e nella Convenzione legislativa relativa~~

~~#~~ ~~Questa legge ha~~ ~~unica agli effetti vantaggi~~ per quello ~~il vantaggio~~ di sciogliere l'intricata questione degli ademprivi.

La Camera dei Deputati prima, poscia il Senato l'avevano risolta nel 1858 (e 1859) ~~la questione degli ademprivi~~ assegnando la metà dei beni ademprivili ai Comuni utenti, l'altra metà al Demanio. Straordinarii avvenimenti verificatisi nel frattempo che la discussione s'aggiornò ora in un ramo del Parlamento ora nell'altro impedirono che lo scioglimento della medesima fosse consacrato da una legge perfetta.

La questione oggi si scioglie sulla stessa base: però mentre i Comuni avranno in proprietà assoluta come nel primitivo progetto la metà dei beni ademprivili, l'altra metà oggi non vien più riservata al Demanio ma si applica alla realizzazione di un'Opera i di cui più diretti benefizi saranno raccolti dai Comuni della Sardegna.

Il potere legislativo il cui intervento fu sempre riputato indispensabile per troncare una vertenza che è cagione di danni incalcolabili per la Sarda Agricoltura, se a giudizio di tutti i Deputati della Sardegna e di tutti i Sardi Senatori la risolve in senso molto favorevole alla Sardegna, la risolve però, e vuolsi bene avvertirlo, anziché

basandosi

N.B. Questo brano va nella pag. seguente

# Furono di già accennati gli effetti vantaggiosi ~~vantaggi~~ propriamente derivanti dalla costruzione della ferrovia, non sono meno benefici gli effetti ~~che apporterà~~ eventuali che vanno attribuiti ~~[illegible]~~ alla soppressione degli ademprivi ed alla trasformazione di 200m ettari di terreni ademprivili in una ~~[illegible] colla partizione [illegible]~~ compagnia obbligata a coltivarli; ~~Attenta~~ alla partizione eventuale attenteranno ben fuori la partizione tabellaria, il valore dei terreni atti a coltura si avvicinerà non in ragione del puro capitale, ma si bensì in ragione della produzione ~~[illegible]~~ che ne ~~[illegible]~~ emergerà sotto una ~~delle uno dei climi più fortunati~~ delle latitudini più privilegiate d'Europa e ~~tutta la proprietà~~ di questo aumento di valore ~~immobiliare dell'isola~~ si risentirà naturalmente tutta la proprietà immobiliare dell'isola!

H vedi prog. retro

barcendosi nella più stretta
appartenenza del diritto della
proprietà dei beni, prendendo di mira
a preferenza i vantaggi reali ed
immediati che la Sardegna ne ritrarrà
dopo ~~[illegible]~~ lo scioglimento di
~~questa~~ ~~[illegible]~~ vertenza, mette oggi il Parlamento
ed il Ministero in grado di dotare la
Sardegna di ferrovie.

H ~~Questa cosa~~
premesse, porrò alla vostra
considerazione che il progetto ministeriale
presentato negli artt. 8, 9, e 10
(inconveniente di una disposizione che
non può riuscire senza pertica del
principio che tutti i beni indemaniali
fossero ~~dei Comuni~~ proprii dei Comuni
nel qual caso poi il Parlamento non
potrebbe disporre dei 200 chilometri ceduti
dalla Compagnia concessionaria

N° 1.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna all'estero delle merci prodotte nell'isola durante il 1859, ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | — Acque, bevande ed olii . . . . . | 245562 | 48,156 |
| 2ª Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici, articoli diversi . . . . . | 44462242 | 1,501,354 |
| 3ª Id. | — Frutti e semenze, ortaglia, foraggi e piante . | 119340 | 77,265 |
| 4ª Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina . . . . . | 939356 | 600,324 |
| 5ª Id. | — Pesci . . . . . | 113324 | 73,378 |
| 6ª Id. | — Bestiame: Cavalli, buoi e vacche . N° 6975<br>Vitelli, caproni e porci . » 2613<br>N° 9588 | » | 882,855 |
| 7ª Id. | — Pelli . . . . . | 278958 | 833,3[illegible] |
| 8ª Id. | — Canapa, lino e manifatture relative . . . | 3080 | 2,460 |
| 9ª Id. | — Cotone e manifatture relative . . . . . | 178 500 | 228 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative . . | 217 | 340 |
| 11ª Id. | — Seta e manifatture relative. *Negativa.* | | |
| 12ª Id. | — Biade, cereali e paste . . . . . | 1049415 | 226,622 |
| 13ª Id. | — Legnami o lavori di legno, sughero e carbone . | 12135471 | 704,367 |
| 14ª Id. | — Carta e libri. *Negativa.* | | |
| 15ª Id. | — Mercerie, chincaglierie, stracci ed oggetti diversi . . . . . | 691729 | 1,469,389 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi . . . . | 15016113 | 2,114,162 |
| 17ª Id. | — Oro, argento e pietre preziose. *Negativa.* | | |
| 18ª Id. | — Pietre, terre ed altri fossili . . . . . | 304360 | 11,500 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli . . . . . | 586 | 501 |
| 20ª Id. | — Tabacchi . . . . . | 14348 | 1,654 |
| Totale capi di bestiame grosso N° 6975, minuto 2613, merci | | 75,374,281 500 | 8,547,4[illegible] |

N° 2.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna al continente (antichi Stati) delle merci prodotte nell'isola durante il 1859, ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | — Acque, bevande ed olii . . . . . | 6260950 | 2,134,646 |
| 2ª Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici . . | 600585 | 613,180 |
| 3ª Id. | — Frutti e semenze, ortaglie, foraggi e piante . | 480144 | 344,824 |
| 4ª Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina . . . . . | 130477 | 126,783 |
| 5ª Id. | — Pesci . . . . . | 798482 | 796,168 |
| 6ª Id. | — Bestiame. Cavalli e vacche, n° 891. . . . . | » | 268,725 |
| 7ª Id. | — Pelli . . . . . | 254780 | 337,013 |
| 8ª Id. | — Canapa, lino e manifatture relative . . . | 1007 | 1,007 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative . . | 38714 | 38,071 |
| 11ª Id. | — Sete e manifatture relative . . . . . | 455 | 4,559 |
| 12ª Id. | — Biade, cereali e paste . . . . . | 89554 0 | 1,991,854 |
| 13ª Id. | — Legnami e lavori di legno . . . . . | 5167339 | 549,627 |
| 15ª Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi . | 218890 | 64,260 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi . . . . | 2787211 | 580,088 |
| 17ª Id. | — Oro, argento, lavori relativi e pietre preziose | 160 | 1,600 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli . . . . . | 721033 | 41,525 |
| | Capi di bestiame grosso n° 891. Merci | 26,415,687 | 7,904,921 |

N° 3.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna al continente (Stati antichi) delle merci nazionalizzate nell'isola col pagamento dei dritti di entrata durante il* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|
| 3ª Categoria | — Frutti, semenze, ortaglie, foraggi e piante . | 160 | 100 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative . . | 36 | 180 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi . . . . | 150 | 75 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli . . . . . | 372 | 381 |
| | Totale . . . | 718 | 736 |

N° 4.

# RIEPILOGO GENERALE

## delle asportazioni dalla Sardegna durante il 1859

## PER CATEGORIE

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| All'estero . . . . . | Bestiame grosso capi 6975 | Bestiame minuto capi 2613 | . . . . . | Merci . . . . . | Chilogr. | 75374281 500 | L. it. | 8.517,142 | » |
| Agli antichi Stati continentali | Id. | » 891 | Id. | Prodotti nazionali | Id. | 26415687 | » | 7,901,921 | » |
| Id. Id. | Id. | | Id. | Id. nazionalizzati | Id. | 718 | » | 236 | » |
| Totale | Bestiame grosso capi 7866 | Bestiame minuto capi 2613 | | | Chilogr. | 101,790,686 500 | L. it. | 16,419,099 | » |

N° 5.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna all'estero delle merci prodotte nell'isola durante il* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | 906 | 223 | 52225197 940 | 3,643,721 » |
| Terranova.... | 1372 | 886 | 9813026 990 | 1,122,718 » |
| Alghero..... | 30 | 18 | 2788599 600 | 1,053,037 » |
| Oristano..... | 594 | 461 | 7625219 | 1,363,514 » |
| Porto-Torres.. | 4073 | 1025 | 1339481 | 1,115,349 » |
| Orosei..... | » | » | 1582757 | 249,103 » |
| Totali... | 6,097 | 2,613 | 75,374,281 500 | 8,547,442 » |

*N. B.* Non fu possibile per mancanza di documenti a ciò necessari presso il Ministero delle finanze formare i quadri per principalità doganali delle asportazioni dei prodotti della Sardegna al continente (Stati antichi) e delle asportazioni dei prodotti nazionalizzati in Sardegna al continente (Stati antichi). Per conseguenza non si potè neppure formare il riepilogo generale delle asportazioni dalla Sardegna. Mancano quindi tre tabelle che avrebbero portato i numeri 6, 7, e 8 della serie.

N° 9.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna dall'estero nel* 1859, *escluso il commercio di transito, ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | | — Acque, bevande ed olii | 295282 930 | 260,076 » |
| 2ª | Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici, articoli diversi | 2894490 590 | 3,000,224 » |
| 3ª | Id. | — Frutti e semenze, ortaglie, foraggi e piante | 152226 865 | 23,742 » |
| 4ª | Id. | — Carne salata, formaggio, ed altri generi di grascina | 19764 706 | 20,661 » |
| 5ª | Id. | — Pesci | 51697 936 | 25,078 » |
| 6ª | Id. | — Bestiame: Cavalli e vacche n° 41. Giovenchi e capre n° 11 | » | 7,840 » |
| 7ª | Id. | — Pelli | 34236 100 | 102,186 » |
| 8ª | Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 220167 373 | 104,775 » |
| 9ª | Id. | — Cotone e manifatture relative | 187843 415 | 1,022,143 » |
| 10ª | Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 43958 436 | 44,849 » |
| 11ª | Id. | — Sete e manifatture relative | 3081 991 | 122,236 » |
| 12ª | Id. | — Biade, cereali e paste | 1372563 400 | 261,855 » |
| 13ª | Id. | — Legnami e lavori di legno | 3520134 925 | 626,755 » |
| 14ª | Id. | — Carta e libri | 9055 916 | 17,048 » |
| 15ª | Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 170131 326 | 196,639 » |
| 16ª | Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 866367 447 | 348,316 » |
| 17ª | Id. | — Oro, argento, loro lavori, e pietre preziose | 7 946 | 1,028 » |
| 18ª | Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 5276366 300 | 183,516 50 |
| 19ª | Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 384478 638 | 94,590 » |
| 20ª | Id. | — Tabacchi | 62 180 | 342 » |
| Totale capi di bestiame grosso n° 41, minuto n° 11, merci | | | 15,502,118 420 | 6,463,899 50 |

N° 10.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci di produzione del continente (Stati antichi) durante l'anno 1859, ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | Categoria | — Acque, bevande ed olii | 157481 | 117,838 |
| 2ª | Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinte o concia, prodotti chimici | 170745 | 174,673 |
| 3ª | Id. | — Frutti, semenze, ortaglie e piante | 37821 | 18,910 |
| 4ª | Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina | 29912 | 41,740 |
| 5ª | Id. | — Pesci | 1467 | 1,173 |
| 6ª | Id. | — Bestiame: Cavalli N° 2 | » | 600 |
| 7ª | Id. | — Pelli | 74905 500 | 243,739 |
| 8ª | Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 77194 | 423,674 |
| 9ª | Id. | — Cotone e manifatture relative | 406746 | 3,289,755 |
| 10ª | Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 48238 | 873,811 |
| 11ª | Id. | — Sete e manifatture relative | 10992 | 799,750 |
| 12ª | Id. | — Biade, cereali e paste | 838228 | 259,501 |
| 13ª | Id. | — Legnami e lavori di legno | 2760003 | 679,499 |
| 14ª | Id. | — Carta e libri | 138601 | 197,980 |
| 15ª | Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 89823 | 519,968 |
| 16ª | Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 216637 | 278,68 8 |
| 17ª | Id. | — Oro, argento, lavori relativi e pietre preziose | 4 600 | 12,400 |
| 18ª | Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 7314156 570 | 57,9 70 |
| 19ª | Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 322052 | 246,086 |
| | | Totale capi di bestiame grosso N° 2, merci | 12.694,946 670 | 8,237,655 |

N° 11.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci nazionalizzate nel continente (Stati antichi) col pagamento dei dritti d'entrata durante l'anno* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | — Acque, bevande ed olii | 77607 | 87,663 |
| 2ª Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta o concia, prodotti chimici | 142568 | 198,942 |
| 3ª Id. | — Frutti, semenze, ortaglie, foraggi e piante | 9843 | 9,151 |
| 4ª Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina | 3707 | 5,703 |
| 5ª Id. | — Pesci | 43489 | 34,791 |
| 7ª Id. | — Pelli | 63648 | 123,933 |
| 8ª Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 5298 | 31,094 |
| 9ª Id. | — Cotone e manifatture relative | 28414 | 204,166 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 16840 | 224.309 |
| 11ª Id. | — Sete e manifatture relative | 1002 | 97,470 |
| 12ª Id. | — Biade, cereali e paste | 19200 | 4,460 |
| 13ª Id. | — Legnami e lavori di legno | 22901 | 2,380 |
| 14ª Id. | — Carta e libri | 22317 | 32,701 |
| 15ª Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 20935 | 188,040 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 105520 | 105,520 |
| 18ª Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 343500 | 5,793 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 29006 | 29,006 |
| | Totale | 955,795 | 1,390,122 |

N° 12.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna dall'estero, escluso il commercio di transito nel* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIATI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | » | 1 | 8595513 804 | 4,149,223 » |
| Terranova .... | 37 | » | 1639953 376 | 466,157 » |
| Alghero ..... | » | » | 382495 356 | 139,452 » |
| Oristano..... | » | 10 | 1167350 590 | 249,708 » |
| Porto-Torres.. | 4 | » | 3653641 604 | 1,432,944 » |
| Orosei..... | » | » | 63163 690 | 26,415 50 |
| **Totali...** | **41** | **11** | **15,502,118 420** | **6,463.899 50** |

N° 13.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci di produzione del continente (Stati antichi) durante l'anno* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | 2 | » | 7552714 520 | 4,570,506 » |
| Terranova .... | » | » | 268521 590 | 151,134 » |
| Alghero ..... | » | » | 316948 160 | 171,637 » |
| Oristano ..... | » | » | 2771595 | 774,378 » |
| Porto-Torres.. | » | » | 1471563 260 | 2,477,681 » |
| Orosei..... | » | » | 313604 140 | 92,319 » |
| Totali... | 2 | » | 12694946 670 | 8,237,655 » |

N° 14.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci nazionalizzate nel continente (Stati antichi) col pagamento dei dritti d'entrata durante l'anno* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | » | » | 258632 380 | 646,806 » |
| Terranova .... | » | » | 151681 639 | 190,816 » |
| Alghero ..... | » | » | 49322 | 26,731 » |
| Oristano..... | » | » | 190875 550 | 62,419 » |
| Porto-Torres.. | » | » | 294965 820 | 449,455 » |
| Orosei..... | » | » | 10317 641 | 13,895 » |
| Totali... | » | » | 955,795 000 | 1,390,122 » |

N° 15.

# RIEPILOGO GENERALE

## delle importazioni in Sardegna durante il 1859

## PER CATEGORIE

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dall'estero . . . . . | Bestiame grosso | capi | 41 | Bestiame minuto | capi | 11 | Merci | chilogr. . . . . | 15502118 420 | L. it. | 6,463,899 50 |
| Dagli Stati antichi continentali | Id. | » | 2 | Id. | » | | Prodotti nazionali. . | Id. | 12694946 670 | » | 8,237,655 » |
| Id. Id. | Id. | » | » | Id. | » | | Id. nazionalizzati | Id. | 955795 | » | 1,390,122 » |
| | TOTALE | Bestiame grosso | capi | 43 | Bestiame minuto | capi | 11 | Merci | chilogr. 29,152,860 090 | L. it. | 16,091,676 50 |

N° 16.

# RIEPILOGO GENERALE delle importazioni in Sardegna durante l'anno 1859

## PER PRINCIPALITÀ

| PRINCIPALITÀ | IMPORTAZIONI DALL'ESTERO | | | | IMPORTAZIONI DAL CONTINENTE (STATI ANTICHI) | | | | | | TOTALE Capi Bestiame grosso di ciascuna principalità | TOTALE Capi Bestiame minuto di ciascuna principalità | TOTALE peso in chilogrammi di ciascuna principalità | TOTALE valore in lire italiane di ciascuna principalità |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Prodotti nazionali | | | | Prodotti nazionalizzati | | | | | |
| | BESTIAME | | MERCANZIE | | BESTIAME | | MERCANZIE | | MERCANZIE | | | | | |
| | Capi grossi | Capi minuti | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | Capi grossi | Capi minuti | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | | | | |
| Cagliari . . . | » | 1 | 8595513 804 | 4,149,223 » | 2 | » | 7552714 520 | 4,570,506 » | 258632 380 | 646,806 » | 2 | 1 | 16406860 704 | 9,366,535 » |
| Terranova . . | 37 | » | 1639953 376 | 466,157 » | » | » | 268521 590 | 151,134 » | 151681 639 | 190,816 » | 37 | » | 2060156 605 | 808,107 » |
| Alghero . . . | » | » | 382495 356 | 139,452 » | » | » | 316948 160 | 171,637 » | 49322 | 26,731 » | » | » | 748765 516 | 377,820 » |
| Oristano . . . | » | 10 | 1167350 590 | 249,708 » | » | » | 2771595 | 774,378 » | 190875 550 | 62,419 » | » | 10 | 4129821 140 | 1,086,505 » |
| Porto-Torres . | 4 | » | 3653641 604 | 1,432,944 » | » | » | 1471563 260 | 2,477,681 » | 294965 820 | 449,455 » | 4 | » | 5420170 684 | 4,360,080 » |
| Orosei. . . . | » | » | 63163 690 | 26,415 50 | » | » | 313604 140 | 92,319 » | 103176 [illegible] | 13,895 » | » | » | 387085 441 | 132,699 50 |

N° 17.

*Copia di lettera diretta dal sindaco di Sassari al signor Governatore della provincia, sotto la data delli 27 agosto 1861, numero 107.*

A seguito delle informazioni prese dai varii impiegati del dazio di consumo, risulterebbe la media delle persone che s'introducono giornalmente dai varii punti del circondario di questa Città nella cifra fluttuante dai 700 agli 800 individui per giorno, ripartiti questi nel modo seguente: 479

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Porta Castello | da | 500 | a | 550 |
| » Rosello | da | 100 | a | 120 |
| » S. Antonio | da | 80 | a | 90 |
| » Utzeri | da | 20 | a | 30 |
| | | 700 | | 790 |

Tanto pregiomi comunicare alla S. V. Illustrissima a sfogo della incombenza avutane.

*Il sindaco*
Firmato: S. Marco.

Per copia conforme ad uso amministrativo:
S. Seccai, *segretario.*

Antonio Costa Relatore

PROGETTO DI LEGGE

(314)

# VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

## RE D'ITALIA

Art. 1.

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862 intesa fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ed il signor Gaetano Semenza di Londra contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna.

Art. 2.

Per gli effetti di cui all'articolo 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di *cussorgie*, ettari 200 mila da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie dell'isola.

Art. 3.

La scorporazione dei terreni che sopra si farà dividendo per metà tutte le estensioni dei terreni ademprivili situati nella giurisdizione di ciaschedun comune.

La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai concessionari.

Art. 4.

Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti, dei quali l'uno rappresenterà i concessionari, un altro i comuni, il terzo sarà nominato d'ufficio dal ministro d'agricoltura e commercio.

Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale, ed in caso di disaccordo fra loro, dalla deputazione provinciale.

Art. 5.

Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per decreto del prefetto reso immediatamente esecutorio.

Art. 6.

Se la porzione per tal modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200 mila, o vi fosse eccedenza, le de-



Come conto fino all'articolo 2 inclusivo.

Art.º 3.º

La scorporazione dei terreni ~~de~~ di sopra si farà dividendo in due lotti di qualità e valore eguali i terreni ~~ademprivili situati nella giurisdizione~~ il resto come di contro.

Art.º 4.º

Il riparto ~~come di contro~~

Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale a maggioranza assoluta di voti ed in caso che non si ottenesse la maggioranza suddetta, dalla deputazione provinciale

Come conto fino all'articolo 4 inclusivo.

putazioni provinciali delibereranno riunite, come, e per quali terreni parimente ademprivili debba farsi l'aumento o la diminuzione.

Art. 7.

I decreti dei prefetti di cui all'articolo 5 corredati dalle relative perizie e verbali avranno forza di atti pubblici, e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto.

Art. 8.

Il valore catastale dei terreni ceduti, capitalizzato al 5 per cento, sarà posto a carico di tutti i comuni dell'isola e ripartito in proporzione dell'imposta diretta in principale dai medesimi pagata.

Art. 9.

Quei comuni che cederanno una estensione di terreni censiti per un valore maggiore della quota loro attribuita nel riparto, saranno indennizzati della differenza colle quote imposte agli altri comuni senza diritto ad interessi.

Art. 10.

Il pagamento dell'indennizzazione avrà luogo in rate uguali nel termine di 12 anni, inscrivendo ciascun comune nel rispettivo bilancio la quota da esigersi e da pagarsi a tal titolo, a tenore delle determinazioni della deputazione provinciale.

Soppressi gli Art.i 8, 9 e 10.

Art. 11

Identico al qui contro.

Art. 11.

Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionari.

Art. 12.

Colla legge sugli ademprivi si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad esse dei rimanenti terreni in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge.

Art. 12.

Con legge sugli ademprivi si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni ademprivili in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge.

strada ferrata, che in diramazione da quelle contemplate nella presente si volessero aprire nell'isola, sempre che dichiari di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

ART. 13.

Ove nel termine fissato al compimento dei lavori della sezione di strada di cui al numero 5 dell'articolo 1 non fosse reso praticabile, a cure e spese dello Stato, ai bastimenti di forte tonnellaggio il porto di Terranova, la società dovrà spingere la linea fino al golfo degli Aranci, dove sarà stabilito uno sbarcatoio per i viaggiatori e per le merci.

ART. 14.

Per il corso di dieci anni a partire dalla data della presente convenzione 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. 15.

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

ART. 16.

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

ART. 17.

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

ART. 18.

I concessionari sino a costituzione della società anonima, eleggono domicilio presso la casa bancaria fratelli Bolmida in Torino.

ART. 19.

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

*Articolo addizionale.*

La società dichiara di assumere gl'impegni che per la compilazione degli studi delle ferrovie dell'isola risultino a ca-

(314) rico delle provincie di Cagliari e di Sassari dalla convenzione del 10 dicembre 1860.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino questo giorno quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
DEPRETIS

*Il ministro delle finanze*
Q. SELLA

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. PEPOLI

GAETANO SEMENZA *per sè e per i consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
COBOEVICH

Per copia conforme:

*Il capo di sezione*
COBOEVICH

*Convenzione fra i signori ministri per i lavori pubblici, per le finanze e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente a nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, per la concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna.*

Borgo

Come contro fino all'articolo 7 inclusive

ART. 1.

È accordata al signor Gaetano Semenza, di Londra, ed ai consocii da lui rappresentati signori Guglielmo Lefeaux, Giacomo White m. p., Enrico Lind, Vincenzo Mazini, Riccardo Combert, Fabricotti Bernardo e Giuseppe Mackrill Smith, pure di Londra, la concessione delle seguenti linee di strade ferrate nell'isola di Sardegna:

1° Da Cagliari ad Iglesias;
2° Da Cagliari ad Oristano;
3° Da Oristano ad Ozieri;
4° Da Ozieri a Porto Torres per Sassari;
5° Da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci.

ART. 2.

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

1° Per quella da Cagliari ad Iglesias, il 1° febbraio 1865;
2° Per quella da Cagliari ad Oristano, il 1° giugno 1865;
3° Per quella da Sassari a Porto Torres, il 1° febbraio 1865;
4° Per quella da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci il 1° luglio 1866.

Le altre linee o sezioni di linee dovranno essere compiute nel periodo di sei anni dalla data della legge che approva la presente convenzione.

Nei termini come sopra fissati per il compimento della costruzione dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee contemplate nella presente.

ART. 3.

La durata della concessione è stabilita in anni 99 a partire dal 1° gennaio 1865.

ART. 4.

I concessionari si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

Art. 5.

La sede della società sarà nella capitale del regno d'Italia.

Art. 6.

La società è autorizzata a realizzare per un terzo almeno in azioni e per il rimanente in obbligazioni il capitale necessario per l'esecuzione della presente convenzione.

Art. 7.

Lo Stato guarentisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto di lire novemila per ogni chilometro di strada in esercizio.

Nella determinazione dei compensi, che in vista dell'accordata guarentigia potessero essere dovuti alla società, le spese di manutenzione e di esercizio saranno tassate al 50 per 0|0 degli introiti.

Però per i primi cinque anni immediatamente successivi all'apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, qualora il prodotto lordo dell'esercizio sulla medesima non superi la misura di lire diecimila al chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del vero prodotto lordo verificatosi.

Art. 8.

Sono ceduti alla società a titolo di sussidio 200 mila ettari di terreni già ademprivili nell'isola di Sardegna nello stato in cui si trovano sotto le condizioni e norme di cui nell'annesso capitolato.

Art. 9.

I concessionari all'atto di firmare la presente convenzione hanno fatto constare di aver depositato a titolo di cauzione primordiale nella Cassa dei depositi e prestiti la somma di lire cinquecento mila in rendita dello Stato al valor nominale.

Art. 10.

Essi dovranno inoltre entro tre mesi dalla data della legge d'approvazione della presente depositare per cauzione definitiva la somma di tre milioni in rendita come sopra, includendovi il deposito provvisionale.

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato, per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno cento chilometri di strada; per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente.

Art. 11.

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

Art. 12.

A parità di condizioni e durante la di lei concessione, la società godrà del diritto di prelazione per tutte le linee d

Art. 8

Sono ceduti alla società a titolo di sussidio 200 mila ettari di terreni ademprivili (stesso come contro)

Art. 9

Stesso della Convenzione come contro.

Art. 10.

Essi dovranno inoltre (come contro)

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno cento cinquanta chilometri ~~[illegible]~~ di strada, per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente

Qualora però i Concessionari non completino la cauzione la cauzione definitiva di tre milioni di cui nel presente articolo o non adempiano al prescritto dell'art. 4° 1° comma di £ 500,000 depositata a titolo di cauzione primordiale secondo l'art. 9° sarà perduta dai Concessionari i quali si avranno perduti dalla concessione, e si devolverà alla Finanza dello Stato

Stesso della Convenzione come contro

(314)

*Capitolato annesso alla convenzione in data 14 luglio 1862 stipulata fra i ministri pei lavori pubblici, per le finanze, e per l'agricoltura e commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati.*

Rossi

Come contro Jno all'atto 8 inclusivo.

## Capitolo I.

### *Tracciato e costruzione.*

#### Art. 1.

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

Ottenuta dal Governo l'approvazione dei progetti di massima, i concessionari dovranno per ciascuna sezione di linea preventivamente all'intraprendimento dei lavori assoggettare all'approvazione del Governo i progetti particolareggiati di esecuzione così per la strada che per i fabbricati delle stazioni, per gli edifizi principali e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre.

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 di 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.

Tutte indistintamente le suddette linee saranno costrutte ad un solo binario, salvo i raddoppiamenti necessari per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. La distanza fra i binari nei raddoppiamenti sarà di metri 2.

La massicciata sulle medesime potrà essere disposta o libera od incassata fra banchine a seconda delle varie circostanze di località.

Nel primo caso la larghezza del corpo stradale al piano sul quale verrà posata la massicciata, non potrà essere minore di metri 5 50; nel secondo caso la strada al livello delle

(314) ruotaie dovrà presentare una larghezza almeno di quattro metri comprese le banchine.

Nelle trincee la larghezza sul fondo sarà tale che, oltre al corpo stradale stabilito come sopra, ci sia il sito sufficiente per praticarvi da ambo i lati un fossetto di scolo di dimensioni proporzionate alla massa d'acqua che vi può essere raccolta.

ART. 3.

Gli acquedotti, i ponti ed i viadotti nel corpo della strada e nelle sue dipendenze, saranno esclusivamente di struttura murale o mista di laterizi, pietrame e ferro. La larghezza della strada fra le interne faccie dei parapetti sui punti e sui viadotti non dovrà mai discendere al disotto di metri 4 50.

ART. 4.

Alla stessa misura di metri 4 50 potrà essere limitata la larghezza delle gallerie fra le faccie interne delle loro pareti verticali al livello delle rotaie.

La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave non sarà mai minore di metri 5 50.

Nei fianchi delle gallerie dovranno praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei guardiani.

ART. 5.

L'armamento della strada sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 60 di forma prismatica, parallelepipeda o semicilindrica, combacianti col piano della massicciata per una larghezza di 25 centimetri almeno.

Le traversine o saranno di legname di essenza forte, o se di essenza dolce dovranno essere preparate con materie antisettiche, secondo i migliori sistemi di preservazione.

ART. 6.

Le ruotaie saranno di ferro battuto di buona qualità, del peso di 33 chilogrammi per metro corrente: accordata una tolleranza in meno che non ecceda il 3 per cento.

La lunghezza di ciascuna spranga sarà di metri 5 40, e questa sarà sostenuta da sei traversine regolarmente spaziate fra loro.

Le estremità di due successive spranghe dovranno essere congiunte con stecche di ferro (*éclisses*) inchiavardate.

ART. 7.

Si stabiliranno lungo le diverse linee ed in quei punti ed in quel numero che ad un conveniente servizio del pubblico sarà riputato necessario degli scali, delle stazioni o fermate per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita la società, fisserà la posizione e l'ampiezza di questi scali, stazioni o fermate, e determinerà la natura e le condizioni dei fabbricati o meccanismi che vi si dovranno stabilire in proporzione dei bisogni ai quali dovranno soddisfare.

ART. 8.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno praticate traversate a raso, che dovranno essere mu-

nite di cancelli o di semplici barriere, secondo l'importanza delle strade destinate a servire.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui dovrebbersi collocare codeste traversate ed indicato il modo di loro chiusura.

ART. 9.

Nel tracciato planimetrico delle strade contemplate nella presente concessione, le curve dovranno nella loro generalità essere descritte con raggio non minore di metri 450.

In quei tratti però in cui la pendenza della strada non ecceda il 5 a 1000, potrà ammettersi anche il raggio di metri 350; nel caso in cui senza troppo gravi difficoltà non si potesse prescindere dall'adottare un tal limite.

Le curve descritte con raggio non maggiore di metri 450 non potranno immediatamente riunirsi a flessi contrari, ma dovranno essere separate fra loro da tratti rettilinei della lunghezza almeno di metri 60.

ART. 10.

Le pendenze dominanti su tutte le linee non potranno eccedere il 10 a 1000.

Saranno però tollerate nel limite massimo del 25 a 1000 delle più forti pendenze in quei tratti in cui per le naturali condizioni dei luoghi non si potesse senza troppo gravi spese o grandissime difficoltà di costruzione farne a meno.

ART. 11.

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

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetti ai loro uffizi. Per provvedere a queste spese non che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'articolo 16, 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. 12.

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

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

Art.° 9.

Nel tracciato planimetrico (come contro)
In quei tratti però in cui la pendenza della strada non eccede il 5 a 1000, potrà ammettersi dal Governo anche il raggio di metri 350 (come contro) dell'articolo

Art.° 10.

Le pendenze dominanti (come contro)
Potranno però dal Governo essere tollerate (come contro)
Come contro fino all'articolo 18 inclusivo

## Capitolo II.

### *Applicazione della guarentigia.*

**Art. 13.**

La guarentigia pattuita all'articolo 7 della convenzione in data d'oggi sarà applicata 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 pei viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misure delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta ai due terzi del totale.

**Art. 14.**

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. 15.**

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

Questa anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito lordo sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione prima degl'interessi, poscia del capitale.

**Art. 16.**

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 opportuni, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente materiale circolante, al numero ed alla distribuzione dei treni sì di viaggiatori che di merci sulle diverse linee che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio sulle medesime 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.

Art. 16

Il Governo si riserva (come contro) la sorveglianza ed il controllo di cui sopra (come contro)

Nulla

Come scritto fino all'articolo 21 inclusivo.

## Capitolo III.

### *Riscatto e scadenza.*

Art. 17.

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 approvigionamenti d'ogni genere, al prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

Art. 18.

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

Art. 19.

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 notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Quest'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. 20.

Nel caso previsto dall'articolo 18, 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. 21.

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

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

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

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni sul 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.° 22

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione sono autorizzate le tariffe che sono o saranno in vigore sulle strade ferrate dello Stato.

Qualora ~~Stato~~ Governo lo riconosca opportuno potrà ordinare una 4.a classe per i viaggiatori

Come sotto ins. all'articolo 92 inclusiva.

### Art. 22.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione, sono autorizzate le tariffe in vigore sulla strade ferrate dello Stato.

### Art. 23.

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

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

### Art. 24.

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. 25.

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 pareggiate alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

### Art. 26.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale e i tabacchi per conto dello Stato alla metà del prezzo stabilito dalla tariffa per le merci dell'infima classe.

### Art. 27.

I detenuti, nonchè 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. 28.

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

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

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

Art. 30.

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 per le sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 31.

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

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica,

(314) 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 il materiale occorrente sia per lo stabilimento, che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

### Capitolo V.

*Stipulazioni diverse.*

Art. 32.

I boschi compresi negli ettari duecentomila di terreno già ademprivile che verranno assegnati alla società concessionaria non potranno essere recisi, disboscati o dissodati senza l'adempimento delle formalità prescritte per i boschi comunali dalle disposizioni forestali in vigore nell'isola o che saranno sancite per forza di future leggi.

Art. 33.

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati nel precedente articolo verrà formata una Commissione composta dal sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla società e dall'agente forestale del distretto o del circondario, la quale dovrà procedere alla visita dei terreni e boschi concessi, e stabilire quali devono essere conservati d'alto fusto, quali messi a ceduo e quali ridotti a domestica coltura.

Art. 34.

La società concessionaria avrà obbligo di governare secondo i principii di sana economia forestale i boschi designati dalla Commissione a rimanere tali, conservando l'alto fusto, coltivando i sugheri ed introducendo la coltura a ceduo.

Art. 35.

Sarà egualmente obbligo della società di ridurre a coltura domestica entro il più breve termine possibile, e non oltre gli otto anni, a far tempo dalla finale collaudazione delle ferrovie, i terreni designati, in conformità dell'articolo 33, come suscettibili di coltivazione.

Art. 36.

La società non potrà, durante la costruzione delle strade a lei concedute, alienare in tutto od in parte i terreni ceduti se non farà prima constare di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita medesima.

Essa sarà soggetta per tutto ciò che si riferisce al possesso, al godimento od all'alienazione di quei terreni alle tasse fissate dalle leggi generali dello Stato.

Art. 37.

Le vendite dei terreni che potrà occorrere alla società di fare, saranno vincolate alle condizioni, come sopra, alla medesima imposte.

Art. 38.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle

Art.° 33

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati nella presente concessione sarà formata una Commissione composta dal sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla società e dall'agente forestale del distretto o del circondario, la quale dovrà procedere alla visita dei terreni e boschi concessi, e proporre quali devono essere conservati d'alto fusto, quali messi a ceduo, e quali ridotti a domestica coltura.

Le proposte della Commissione saranno esecutorie per decreto della Prefettura

Art.° 36

La società non potrà durante la costruzione delle strade a lei concedute alienare in tutto od in parte i terreni ceduti nè tagliare i boschi d'alto fusto, se non farà prima constare alla prefettura della provincia di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita, od il triplo del prezzo attribuito ai boschi da tagliarsi dalla perizia contemplata dagli art.i 4 e 5 della legge.

Essa sarà soggetta ~~al tratto~~ come contro

Moyto dell'capitolato come contro

strade a lei concedute, impiegare possibilmente degl'italiani. (314)

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

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

Art. 39.

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

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

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

Art. 40.

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

Fatto a Torino oggi quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
Depretis.

*Il ministro delle finanze*
Q. Sella.

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. Pepoli.

Gaetano Semenza *per sè e consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
Coboevich.

Per copia conforme:

*Il capo di sezione*
Coboevich.

N° 314. A

Relazioni

Panizzi Cavour Salvoni, Salery
Assanti Cadolino, Frinzi
~~Salerif~~, Ferraccin, Costa

Firmata il 2 Agosto 1862.

E Pellati

SESSIONE 1861 N° 314-A

# CAMERA DEI DEPUTATI

## RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**PASINI, CAVOUR, SALVONI, SALARIS, ASSANTI, CADOLINI, FINZI, FERRACCIU, COSTA**

sul progetto di legge presentato dai ministri dei lavori pubblici, delle finanze, d'agricoltura, industria e commercio

*nella tornata del 15 luglio 1862*

## Convenzione per la concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna.

Tornata del 2 agosto 1862

Signori! — Il voto che sta per dotare la Sardegna di una rete di strade ferrate, racchiude in sè la trasformazione civile dell'isola, sanzionerà un atto che a buon diritto sarà annoverato fra gli atti i più solenni del primo Parlamento italiano.

L'importanza della Sardegna fu troppo dimostrata in recenti discussioni di questa Camera per non essersi trasfusa in tutti voi la convinzione che sarebbe del massimo interesse dell'Italia, se per qualche straordinario provvedimento si potesse di un tratto far raggiungere dalla Sardegna quel grado avvanzato di coltura in cui, più di lei fortunate, trovansi già molte altre delle provincie italiane.

Innanzi tutto il vostro voto risponderà ad un dovere di giustizia. Dacchè la Sardegna nel 1848 fu ammessa nel consorzio politico ed amministrativo delle antiche provincie del regno subapino, essa per cardinale disposizione dello Statuto venne, nella stessa misura dei popoli del continente, sottoposta a tutti i tributi, a tutti i gravami dello Stato, e le immunità, i privilegi, di cui in addietro per legge sua fondamentale aveva goduto, furono da lei abbandonati.

Fu la Sardegna egualmente ammessa a godere dei benefizi dallo Stato largiti in pro delle provincie del continente?

(514-A) Delle strade ferrate, questo grande bisogno dei tempi moderni, di cui si ordinò la costruzione perfino nell'arida Savoia, fu anche dotata la Sardegna?

L'insufficienza dei mezzi di cui poteva disporre il piccolo regno subalpino, il dovere che gli incumbeva di prepararsi al conseguimento della indipendenza nazionale hanno impedito che anche alla Sardegna venisse esteso il benefizio delle ferrovie.

Oggi, scomparso il piccolo Piemonte, la Sardegna è provincia del gran regno d'Italia. Oggi questo gran regno già assicurò a tutte le altre provincie la costruzione delle ferrovie. Il non dotarne pure la Sardegna sarebbe un escluderla da quella parità di trattamento, la quale giustizia vuole che sia indistintamente usata verso tutte le parti dello Stato.

Ammesso e deciso che tutte le altre provincie dovranno essere percorse dalle ferrovie, sarebbe inoltre errore economico privarne la Sardegna, arrestandosi al timore che il capitale necessario non apporti per avventura nei primi anni di esercizio un conveniente frutto. Lo Stato deve curare di rafforzarsi di tutte le risorse che può accumulare d'intorno a sè stesso, fecondando in eguale misura tutte le sorgenti di ricchezza che il paese nel suo complesso gli offre.

Se lo Stato non fa sì che lo sviluppo della ricchezza nazionale proceda largo ed uniforme su tutta la superficie del paese, ne conseguita che le stesse provincie più favorite da lui si risentono dello intristimento che lo sviluppo della ricchezza subisce nelle provincie neglette; egli, scambiando la bene intesa economia con una stolida avarizia, s'indebilita e si dannifica. E nel caso concreto il danno e l'indebolimento sarebbero tanto più sensibili, inquantochè la provincia che negligerebbe è vastissima nella estensione, è proverbiale nella fertilità; il danno e l'indebolimento sarebbero tanto più gravi, inquantochè, costretto lo Stato dalla stessa condizione delle sue finanze a suscitare con gravi sacrifizi l'incremento della ricchezza in tutto il regno, lascierebbe in abbandono la sola provincia, nella quale con sacrifizi eccezionalmente minimi, lo sviluppo della ricchezza si manifesterebbe eccezionalmente massimo.

Se non che è egli poi vero che il capitale necessario per le ferrovie in Sardegna o rimarrà lunga pezza improduttivo, o lunga pezza almeno darà un insignificante prodotto?

Alla vostra Commissione non isfuggì come il concetto delle ferrovie in Sardegna schieri dinanzi alla mente di molti contro la loro produttività due obbiezioni, cioè lo scarso numero de' suoi abitanti ed i tratti di via, oltre il consueto, lunghissimi che dovranno percorrersi onde mettere in contatto i punti popolati dell'isola.

Ma non è a tutti noto che tanta è la potenza produttiva della Sardegna da gareggiare in comparazione colle antiche provincie continentali del Piemonte, ed anzi superarle, sol che si tolga dal totale dei prodotti dell'antico regno subalpino

la seta di cui difetta finora la Sardegna, e di cui fra non molto, per aver posto mano da qualche anno a coltivare in grande il gelso, recherà le sue offerte nei mercati d'Italia in eguale proporzione dell'antico Piemonte.

Le asportazioni infatti dell'antico regno subalpino rappresentano, nell'anno 1859, secondo la statistica uffiziale che è sotto torchio, un valore commerciale di lire 185,710,676, nella qual cifra la seta vi figura per lire 82,922,803. Le asportazioni particolari della Sardegna rappresentano un valore egualmente commerciale di lire 16,453,099.

La popolazione della Sardegna essendo in numeri rotondi, il decimo su quella dell'intero regno subalpino, cioè 500000 abitanti sopra 5000000, l'esatta proporzione delle asportazioni della Sardegna sull'asportazione dell'ora scomparso regno sarebbe di lire 18,371,067, due milioni circa in meno della cifra esattamente proporzionale. Ma dedotto dalla cifra dell'asportazione del cessato regno il valore della seta, dedotte cioè:

da L. 183,710,675
» 82,922,803, il valore delle asportazioni dell'intero regno subalpino ridurrebbesi
a L. 100,787,872, il cui decimo non sarebbe che di lire 10,078,787, somma quasi inferiore della metà a quella oggidì effettivamente rappresentata dall'asportazione particolare della Sardegna.

Certo, dirimpetto alla cospicua produzione della Sardegna, sembreranno a prima giunta inesplicabili lo scarso e sproporzionato numero dei suoi abitanti e la loro relativa miseria. Riflettasi però che l'abbondanza dei prodotti della Sardegna più dalla naturale fecondità del suolo che dalla mano dell'uomo deve ripetersi; avvertasi che la divisione del lavoro vi è pressochè nulla, e che per la mancanza o l'imperfezione delle comunicazioni nella più gran parte dell'isola, lo stesso produttore è costretto, per dare sfogo al suo prodotto, recarlo fino in riva al mare, facendogli percorrere a schiena di cavallo parecchie decine di chilometri, e spendendo perciò un tempo ben lungo; e di leggieri si farà conoscere questa verità, che il prezzo del prodotto non lascia al produttore che una piccola rimunerazione, quando gliene lascia, la quale è appena bastevole al proprio sostentamento.

Da ciò soltanto deve ripetersi il tardo accrescimento della popolazione in Sardegna, a ciò soltanto deve ascriversi l'arretrata coltura in cui essa si trova. Non havvi concetto migliore delle ferrovie per effettuarvi la salutare rivoluzione economica, di assicurare al produttore una più larga rimunerazione sul prezzo del suo prodotto, e da questa rivoluzione scaturiranno naturali la coltura degli abitanti, l'accrescimento del loro numero.

Sebbene la Sardegna sia poco popolata relativamente alla sua superficie totale, tuttavia, chi sulla carta seguirà il trac-

(314-A) ciato delle proposte ferrovie, agevolmente scorgerà che le distanze tra stazione e stazione non presentano alcun che di eccezionale in comparazione colle ferrovie dei centri più popolati d'Europa, locchè serve a ritenere che esse scorreranno per le regioni più popolate dell'isola.

Le condizioni speciali in cui trovasi la Sardegna come isola, a differenza delle provincie continentali, verso lo Stato, impongono che il tema delle ferrovie si studi non solo in vista del reddito presunto che il movimento delle merci e dei viaggiatori può fin d'ora, sotto certe riserve di probabilità, permettere di calcolare, ma si esamini altresì in vista dei risparmii in certe spese di cui oggi, per dovere di buona amministrazione, non può lo Stato fare a meno, in vista anche di certi introiti che dalla loro costruzione potrà lo Stato conseguire.

Dopo che con non mai abbastanza lodato ardimento il commendatore Mathieu, un dì governatore di Cagliari, prese a dimostrare nel Consiglio di quella provincia l'attuabilità e la convenienza delle ferrovie in Sardegna, il riferente aveva stimato giovevole per il trionfo di quel concetto di consultare alla fonte del Ministero delle finanze i registri doganali, e ricavarne le cifre precise del movimento d'importazione e di esportazione dell'isola.

Dalle tabelle (1), che sono il risultato di siffatto lavoro; dal movimento giornaliero dei passeggieri in arrivo dall'interno dell'isola a Cagliari, accertato dal commendatore Mathieu, che è di numero 1000 (2); da quello egualmente giornaliero in arrivo dall'interno a Sassari, accertato da quel sindaco a richiesta del prefetto commendatore Daziani, che è di numero 700 a 790 (3); dalla macellazione del bestiame bovino nelle due più popolose città, proveniente quasi tutto da Ozieri, la quale è di numero 7379 capi per anno a Cagliari, e si presume di numero 5000 a Sassari; dal movimento di due diligenze al giorno che partono in senso opposto da Cagliari e da Sassari, da quello dei passeggieri provenienti dal continente nell'isola per quattro corse ogni settimana; da molti altri dati statistici di cui il riferente aveva fatta raccolta, sarebbe stato agevole istituire una serie di calcoli, per i quali si sarebbe addivenuto alla dimostrazione del reddito probabile delle ferrovie in discorso.

Ma la vostra Commissione non ha creduto opportuno di attenersi a codesto partito, sebbene sia il partito solito a praticarsi quando discutonsi concessioni di qualche ferrovia.

Essendo opinione di alcuni che le ferrovie in Sardegna renderanno o nulla o poco nei primi anni del loro esercizio,

(1) Vedi queste tabelle in fine di questa relazione.

(2) Vedi discorso del commendatore Mathieu negli *Atti del Consiglio provinciale di Cagliari del* 1860, stampati in Cagliari 1861, pagina 17.

(3) Vedi lettera del sindaco di Sassari, *Documento* numero 17 in fine di questa relazione.

la maggioranza della Commissione preferì di limitarsi a corredare la presente relazione della stampa delle surriferite tabelle, astenendosi così dal prevenire in alcuna guisa con suoi ragionamenti od induzioni il criterio della Camera sul possibile reddito delle sarde ferrovie.

Di questo però la maggioranza della vostra Commissione dichiara essere convinta che allo stato attuale del movimento commerciale dell'isola, e senza tener conto dell'accrescimento che il medesimo riceverà dalle ferrovie, accrescimento che le ferrovie apportarono in tutti i paesi del mondo, una improduttività assoluta delle ferrovie in Sardegna è insostenibile.

Rilevanti sono i risparmi che lo Stato conseguirà, i profitti che realizzerà colla costruzione delle ferrovie.

Oggidì il servizio postale interno della Sardegna costa allo Stato, per le linee cui verranno sostituite le ferrovie, una sovvenzione annua di lire 40,162 75. Le ferrovie costrutte, lo Stato è liberato per sempre da questa spesa.

Il servizio postale marittimo tra la Sardegna ed il continente, secondo la convenzione Rubattino, approvata dalla legge 15 aprile del corrente anno, presenta una percorrenza di 58027 leghe marine all'anno. La sovvenzione del Governo per questo servizio è in ragione di lire 21 per ogni lega, locchè costituisce l'annuo carico di 1,218,567 lire.

Ma costrutte in Sardegna le ferrovie, non havvi più bisogno che la corrispondenza marittima tra lei ed il continente si effettui con corse da Genova o da Livorno per Porto Torres, Cagliari ed altri porti sardi. Una sola corsa ogni due giorni dal porto Santo Stefano o da Civitavecchia al golfo degli Aranci o Terranova, avvicinerà la Sardegna al continente assai più che non l'avvicinino le corse attuali, e modificherà al massimo possibile l'isolamento fisico in cui l'ha collocata la natura.

Ora la distanza da porto Santo Stefano o da Civitavecchia al golfo degli Aranci non essendo che di 42 leghe marine, ogni corsa di andata e ritorno su questa linea ne rappresenterebbe 84, ed il totale annuo servizio 15330, cosicchè l'annua sovvenzione pel servizio della Sardegna ridurrebbesi a lire 321,930 ed il risparmio conseguito dallo Stato ascenderebbe a lire 896,637.

La più piccola somma che lo Stato economizzi mercè le ferrovie, e si aggiunga ai due sovra descritti capi di risparmio, per trasporto di generi di privativa, di colpiti dalla giustizia, di truppe e per tanti altri eventuali bisogni governativi, le ferrovie avranno sgravato il bilancio nazionale di una somma annua non inferiore a lire 1,050,000.

Un altro risparmio è quello già notato nella relazione ministeriale, a pagina 5, di lire 75,000 per contribuzioni provinciali e comunali pesanti sui terreni ademprivili, ora cadastati in capo al demanio, e che per effetto di questa legge passeranno parte alla compagnia concessionaria, parte ai comuni.

(314-A) I profitti realizzabili dallo Stato in virtù del presente progetto di legge altri sono noti, e si determinano dalla imposta prediale dei suddetti beni ademprivili, la quale in avvenire sarà incassata dallo Stato per annue lire 140,000, altri sono ignoti, ma sono i più cospicui, imperocchè le ferrovie in Sardegna non opereranno solo lo stretto ravvicinamento degli abitanti sparsi in piccoli gruppi su di un'isola feracissima, ma schiuderà loro la via dei mari, mettendoli a poche ore dalla capitale d'Italia, Roma.

Ora, o signori, è questo un fatto di cui non è dato a mente umana di calcolare neppure all'ingrosso le conseguenze, sia in rapporto allo sviluppo della ricchezza in Sardegna, sia in rapporto agl'introiti che ne deriveranno allo Stato.

Non riguardi di giustizia e di economia soltanto, ma anche riguardi di politica raccomandano le ferrovie in Sardegna.

Nelle arcane eventualità del futuro è a desiderarsi che non iscoppi una guerra europea; ma se l'umanità sarà colpita da tale sventura, non può cader dubbio che quella guerra sarà anche combattuta, forse decisivamente combattuta, sul mare. L'Italia, con Roma per capitale, potrà in quel caso da un istante all'altro essere tratta nella necessità di gettare un corpo di truppe in Sardegna per difenderne la costa occidentale, quella costa nella quale è facilissimo uno sbarco nei quattro porti di Cagliari, Palmas, Oristano, Porto Conte, tutti, ad eccezione del primo, indifesi.

Non è altrettanto facile difendere con sufficiente forza armata una costa che presenta lo sviluppo di circa 400 miglia, e quando anche si potesse disporre di tanta truppa quanta a quell'uopo ne occorrerebbe, mal si potrebbe, secondo i casi, concentrarla tutta con celerità nel punto dell'attacco nemico se si dovesse fare assegno unicamente sui mezzi ordinari di comunicazione. Mentre facile e rapida sarebbe la traversata del Tirreno tra i porti continentali ed il golfo degli Aranci o Terranova colle pirofregate, le difficoltà dei movimenti comincierebbero appunto dal primo istante in cui le truppe toccherebbero la terra di Sardegna. Queste difficoltà saranno svanite quel giorno in cui le progettate ferrovie saranno costrutte, conciossiachè il loro tracciato rispondendo eminentemente alle esigenze della difesa dell'isola, permetterà al corpo di truppa sbarcato nel golfo degli Aranci di recarsi in poche ore in qualunque dei porti minacciati dal nemico, ad eccezione di un solo, Porto-Conte, il quale, nel progetto ministeriale, fu contro il voto dei Consigli provinciali di Sardegna improvvidamente obliato, sebbene non occorrano che trenta circa chilometri per congiungerlo alla linea tra Sassari e Porto Torres.

Appoggiandosi a queste considerazioni, la maggioranza della vostra Commissione opinò in massima che la proposta legge debbasi approvare. Resta che il sottoscritto vi dia ragione delle modificazioni introdotte tanto nella legge che nella convenzione e capitolato che vi si riferiscono.

LEGGE.

Gli emendamenti degli articoli 3, 4 e 12 furono motivati dal proposito di tradurre più nettamente nella redazione lo spirito che informa la legge.

Non altrimenti lasciò la Commissione intatto l'articolo 6, che ritenendo per intesa la sottomissione dei concessionari alle decisioni dei Consigli provinciali riuniti.

Motivi più gravi le consigliarono la soppressione degli articoli 8, 9 e 10.

Questa legge unisce agli altri vantaggi pur quello di sciogliere l'intricata questione degli ademprivi. La Camera dei deputati prima, poscia il Senato l'avevano risolta nel 1858 e 1859, assegnando la metà dei beni ademprivi ai comuni utenti, l'altra metà al demanio. Straordinari avvenimenti verificatisi nel frattempo che la discussione si aggirò ora in un ramo del Parlamento, ora nell'altro impedirono che lo scioglimento della medesima fosse consecrato da una legge perfetta.

La questione oggi si scioglie sulla stessa base, però mentre i comuni avranno in proprietà assoluta, come nel primitivo progetto, la metà dei beni ademprivili, l'altra metà oggi non vien più riservata al demanio, ma si applica alla realizzazione di un'opera i di cui più diretti benefizi saranno raccolti dai comuni della Sardegna.

Il potere legislativo, il cui intervento fu sempre riputato indispensabile per troncare una vertenza che è causa perenne di danni incalcolabili per la sarda agricoltura, se a giudizio di tutti i deputati della Sardegna e di tutti i sardi senatori la risolve in senso molto favorevole alla Sardegna, la risolve però, e vuolsi bene avvertirlo, anzichè basandosi sulla più stretta apprezzazione del diritto della proprietà dei beni, prendendo di mira a preferenza i vantaggi reali ed immensi che la Sardegna ne risentirà, dappoichè lo scioglimento di questa vertenza mette il Parlamento ed il Ministero in grado di dotare fin d'oggi la Sardegna di ferrovie.

Furono di già accennati gli effetti vantaggiosi propriamente derivanti dalla costruzione delle ferrovie; non sono meno benefici gli effetti speciali che vanno attribuiti alla soppressione degli ademprivi ed al trasferimento di 200000 ettari ademprivili in mani di una compagnia obbligata a coltivarli. Alla pastorizia errante sottentrerà ben presto la pastorizia stabularia, il valore dei 200000 ettari posti a coltura si accrescerà non in ragione del puro capitale spesovi sopra, bensì in ragione della produzione che ne emergerà sotto una delle latitudini più privilegiate d'Europa, e di questo aumento di valore si risentirà naturalmente tutta la proprietà immobiliare dell'isola.

(314-A) Queste cose premesse, parve alla vostra Commissione che il progetto ministeriale presentasse negli articoli 8, 9 e 10 l'inconveniente di una disposizione che non potrebbe sussistere senza partire dal principio che tutti i beni ademprivili fossero propri dei comuni, nel qual caso poi il Parlamento non potrebbe disporre dei 200000 ettari chiesti dalla Compagnia concessionaria.

Senza pregiudicare quindi i diritti della proprietà dei beni ademprivili, quando, reietto questo progetto di legge, la quistione degli ademprivi non venisse risolta nel modo in esso contemplato, la vostra Commissione stimò opportuno di sopprimere gli articoli 8, 9 e 10 del progetto di legge, a ciò anche indotta dal riflesso che propri o non i beni ademprivili dei comuni, non era nella facoltà del Parlamento lo assoggettar tutti i comuni ad un consorzio generale per indennizzar quelli dal cui territorio dovranno scorporarsi i 200 mila ettari da darsi ai concessionari.

## II.

### CONVENZIONE.

All'articolo 8 della convenzione venne tolto dai vostri commissari l'avverbio *già*, non potendosi dir soppressi gli ademprivi finchè la loro soppressione non sia pronunziata per legge.

Nell'articolo 10 si estese il vincolo della cauzione fino a che non siano aperti 150 chilometri di ferrovie a vece di soli 100, tenuto conto della modica spesa che possono costare i primi 100 chilometri, e del valore in beni che passano, per effetto della concessione, nelle mani dei concessionari.

Si stimò aggiungere un alinea all'articolo 10 per mettere in maggior luce il legame che esso ha coll'articolo 4, e per eliminare ogni dubbio sulla sua interpretazione.

## III.

### CAPITOLATO D'ONERI.

Le varianti od aggiunte degli articoli 9, 10, 16 e 22 del capitolato mirano alla più chiara intelligenza dei diritti del Governo e dei doveri della società concessionaria.

Si aggiunse inoltre con un alinea all'articolo 22 la facoltà al Governo, ove il riconosca opportuno, d'imporre alla società nella tariffa dei trasporti una quarta classe di viaggiatori, ad esempio della Toscana e dell'Inghilterra, in vista delle condizioni economiche eccezionali in cui trovasi la Sardegna.

Le modificazioni dell'articolo 33 tuteleranno di maggior forza legale le norme stabilite onde sottomettere in modo fisso alla più conveniente destinazione i terreni ceduti alla società. E per ultimo s'interposero alcune aggiunte all'articolo 36 all'oggetto che non passino in mani terze i terreni ceduti o

ne venga menomato il valore, senza che lo Stato e la Sardegna trovinsi compensate da sufficiente maggior valore in strade ferrate già costrutte.

Signori,

La maggioranza dei vostri commissari ha creduto che cogli emendamenti propostivi per mezzo del sottoscritto la concessione delle ferrovie in Sardegna raggiungerà più compiutamente il suo scopo. Non manca ora a coronar l'opera che il vostro voto.

La Sardegna attende fiduciosa che le sue tristi condizioni presenti da voi si trasformino in quelle più felici che assicuraste già a tutte le altre provincie d'Italia. Appagatela dunque nei suoi legittimi desiderii.

ANTONIO COSTA, *relatore.*

N° 1. (514-A)

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna all'estero delle merci prodotte nell'isola durante il* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | — Acque, bevande ed olii . . . . . | 245562 | 48,156 |
| 2ª Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici, articoli diversi . . . . . | 44462242 | 1,501,354 |
| 3ª Id. | — Frutti e semenze, ortaglia, foraggi e piante . | 119340 | 77,265 |
| 4ª Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina . . . . . | 939356 | 600,324 |
| 5ª Id. | — Pesci . . . . . | 113324 | 73,378 |
| 6ª Id. | — Bestiame: Cavalli, buoi e vacche . N° 6975<br>Vitelli, caproni e porci . » 2613<br>N° 9588 | » | 882,855 |
| 7ª Id. | — Pelli . . . . . | 278958 | 833,280 |
| * 8ª Id. | — Canapa, lino e manifatture relative . . . | 3080 | 2,460 |
| 9ª Id. | — Cotone e manifatture relative . . . . . | 178 500 | 228 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative . . | 217 | 340 |
| 11ª Id. | — Seta e manifatture relative. *Negativa.* | | |
| 12ª Id. | — Biade, cereali e paste . . . . . | 1049416 | 226,622 |
| 13ª Id. | — Legnami o lavori di legno, sughero e carbone . | 12135471 | 704,367 |
| 14ª Id. | — Carta e libri. *Negativa.* | | |
| 15ª Id. | — Mercerie, chincaglierie, stracci ed oggetti diversi . . . . . | 691729 | 1,469,389 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi . . . . | 15016114 | 2,114,162 |
| 17ª Id. | — Oro, argento e pietre preziose. *Negativa.* | | |
| 18ª Id. | — Pietre, terre ed altri fossili . . . . . | 304360 | 11,500 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli . . . . . | 586 | 501 |
| 20ª Id. | — Tabacchi . . . . . | 14348 | 1,654 |
| Totale capi di bestiame grosso n° 6975, minuto 2613, merci | | 75,374,281 500 | 8,547,442 |

(314-A) N° 2.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna al continente (antichi Stati) delle merci prodotte nell'isola durante il* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | Categoria | — Acque, bevande ed olii . . . . . | 6260950 | 2,134,646 |
| 2ª | Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici . . | 600585 | 613,180 |
| 3ª | Id. | — Frutti e semenze, ortaglie, foraggi e piante . | 480144 | 344,824 |
| 4ª | Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina . . . . . | 130477 | 126,783 |
| 5ª | Id. | — Pesci . . . . . | 798482 | 796,168 |
| 6ª | Id. | — Bestiame, Cavalli e vacche, n° 891. . . . | » | 268,725 |
| 7ª | Id. | — Pelli . . . . . | 254780 | 337,013 |
| 8ª | Id. | — Canapa, lino e manifatture relative . . . | 1007 | 1,007 |
| 10ª | Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative . . | 38714 | 58,071 |
| 11ª | Id. | — Sete e manifatture relative . . . . . | 455 | 4,550 |
| 12ª | Id. | — Biade, cereali e paste . . . . . | 8955400 | 1,991,854 |
| 13ª | Id. | — Legnami e lavori di legno . . . . . | 5167339 | 540,627 |
| 15ª | Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi . | 218890 | 64,260 |
| 16ª | Id. | — Metalli comuni e lavori relativi . . . . | 2787211 | 580,088 |
| 17ª | Id. | — Oro, argento, lavori relativi e pietre preziose | 160 | 1,600 |
| 19ª | Id. | — Vasellami, vetri e cristalli . . . . . | 721093 | 41,525 |
| | | Capi di bestiame grosso, n° 891. Merci | 26,415,687 | 7,904,921 |

N° 3. (314-A)

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna al continente (Stati antichi) delle merci nazionalizzate nell'isola col pagamento dei dritti di entrata durante il* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 3ª Categoria | — Frutti, semenze, ortaglie, foraggi e piante | . | 160 | 100 |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | . . | 36 | 180 |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | . . . . | 150 | 75 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | . . . . . | 372 | 381 |
| | Totale | . . . | 718 | 736 |

N° 4.

# RIEPILOGO GENERALE

## delle asportazioni dalla Sardegna durante il 1859

## PER CATEGORIE

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| All'estero | Bestiame grosso | capi | 6975 | Bestiame minuto | capi | 2613 | Merci | chilogr. | 75374281 500 | L. it. | 8,547,442 » |
| Agli antichi Stati continentali | Id. | » | 891 | Id. | » | | Prodotti nazionali | Id. | 26415687 | » | 7,904,921 » |
| Id. Id. | Id. | | | Id. | | | Id. nazionalizzati | Id. | 718 | » | 736 » |
| Totale | Bestiame grosso | capi | 7866 | Bestiame minuto | capi | 2613 | | Chilogr. | 101,790,686 500 | L. it. | 16,453,099 » |

N° 5.

QUADRO *delle asportazioni dalla Sardegna all'estero delle merci prodotte nell'isola durante il* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | 906 | 223 | 52225197 910 | 3,643,721 » |
| Terranova.... | 1372 | 886 | 9813026 990 | 1,122,718 » |
| Alghero..... | 30 | 18 | 2788599 600 | 1,053,037 » |
| Oristano..... | 594 | 461 | 7625219 | 1,363,514 » |
| Porto Torres.. | 4073 | 1025 | 1339481 | 1,115,349 » |
| Orosei..... | » | » | 1582757 | 249,103 » |
| Totali... | 6,097 | 2,613 | 75,374,281 500 | 8,547,442 » |

*N.B.* Non fu possibile per mancanza di documenti a ciò necessari presso il Ministero delle finanze formare i quadri per principalità doganali delle asportazioni dei prodotti della Sardegna al continente (Stati antichi) e delle asportazioni dei prodotti nazionalizzati in Sardegna al continente (Stati antichi). Per conseguenza non si potè neppure formare il riepilogo generale delle asportazioni dalla Sardegna. Mancano quindi tre tabelle che avrebbero portato i numeri 6, 7 e 8 della serie.

(314-A)

N° 9.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna dall'estero nel* 1859, *escluso il commercio di transito, ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. | |
|---|---|---|---|---|
| 1ª Categoria | — Acque, bevande ed olii | 295282 930 | 260,076 | » |
| 2ª Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta e per concia, prodotti chimici, articoli diversi | 2894490 590 | 3,000,224 | » |
| 3ª Id. | — Frutti e semenze, ortaglie, foraggi e piante | 152226 865 | 23,742 | » |
| 4ª Id. | — Carne salata, formaggio, ed altri generi di grascina | 19764 706 | 20,661 | » |
| 5ª Id. | — Pesci | 51697 936 | 25,078 | » |
| 6ª Id. | — Bestiame: Cavalli e vacche n° 41. Giovenchi e capre n° 11 | » | 7,840 | » |
| 7ª Id. | — Pelli | 34236 400 | 102,186 | » |
| 8ª Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 220167 373 | 104,775 | » |
| 9ª Id. | — Cotone e manifatture relative | 187843 415 | 1,022,143 | » |
| 10ª Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 43958 436 | 44,849 | » |
| 11ª Id. | — Sete e manifatture relative | 3081 991 | 122,236 | » |
| 12ª Id. | — Biade, cereali e paste | 1372563 400 | 261,855 | » |
| 13ª Id. | — Legnami e lavori di legno | 3520134 925 | 626,755 | » |
| 14ª Id. | — Carta e libri | 9055 916 | 17,048 | » |
| 15ª Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 170131 326 | 196,639 | » |
| 16ª Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 866567 447 | 348,316 | » |
| 17ª Id. | — Oro, argento, loro lavori, e pietre preziose | 7 946 | 1,028 | » |
| 18ª Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 5276366 300 | 183,516 | 50 |
| 19ª Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 384478 638 | 94,590 | » |
| 20ª Id. | — Tabacchi | 62 180 | 342 | » |
| Totale capi di bestiame grosso n° 41, minuto n° 11, merci | | 15,502,118 420 | 6,463,899 | 50 |

N° 10. (314-A)

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci di produzione del continente (Stati antichi) durante l'anno* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | Categoria | — Acque, bevande ed olii | 157481 | 117,838 |
| 2ª | Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinte o concia, prodotti chimici | 170745 | 174,673 |
| 3ª | Id. | — Frutti, semenze, ortaglie e piante | 37821 | 18,910 |
| 4ª | Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina | 29912 | 41,740 |
| 5ª | Id. | — Pesci | 1467 | 1,173 |
| 6ª | Id. | — Bestiame: cavalli N° 2 | » | 600 |
| 7ª | Id. | — Pelli | 74905 500 | 243,739 |
| 8ª | Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 77134 | 423,574 |
| 9ª | Id. | — Cotone e manifatture relative | 406746 | 3,289,755 |
| 10ª | Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 48238 | 873,811 |
| 11ª | Id. | — Sete e manifatture relative | 10992 | 799,750 |
| 12ª | Id. | — Biade, cereali e paste | 838228 | 259,501 |
| 13ª | Id. | — Legnami e lavori di legno | 2760003 | 679,499 |
| 14ª | Id. | — Carta e libri | 138601 | 197,980 |
| 15ª | Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 89823 | 519,968 |
| 16ª | Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 216637 | 278,688 |
| 17ª | Id. | — Oro, argento, lavori relativi e pietre preziose | 4 600 | 12,400 |
| 18ª | Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 7314156 570 | 57,970 |
| 19ª | Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 322052 | 246,086 |
| | | Totale capi di bestiame grosso N° 2, merci | 12,694,946 670 | 8,237,655 |

(311-A)

N° 11.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci nazionalizzate nel continente (Stati antichi) col pagamento dei dritti d'entrata durante l'anno* 1859, *ripartite per categorie secondo la tariffa doganale.*

| | | | Peso in chilogr. | Valore dichiarato dai commercianti in lire ital. |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | Categoria | — Acque, bevande ed olii | 77607 | 87,663 |
| 2ª | Id. | — Derrate coloniali, sughi vegetali, generi per tinta o concia, prodotti chimici | 142568 | 198,942 |
| 3ª | Id. | — Frutti, semenze, ortaglie, foraggi e piante | 9843 | 9,151 |
| 4ª | Id. | — Carne salata, formaggio ed altri generi di grascina | 3707 | 5,703 |
| 5ª | Id. | — Pesci | 43489 | 34,791 |
| 7ª | Id. | — Pelli | 63648 | 128,933 |
| 8ª | Id. | — Canapa, lino e manifatture relative | 5298 | 31,094 |
| 9ª | Id. | — Cotone e manifatture relative | 28414 | 204,166 |
| 10ª | Id. | — Lana, crine, peli e manifatture relative | 16840 | 224,309 |
| 11ª | Id. | — Sete e manifatture relative | 1002 | 97,470 |
| 12ª | Id. | — Biade, cereali e paste | 19200 | 4,460 |
| 13ª | Id. | — Legnami e lavori di legno | 22901 | 2,380 |
| 14ª | Id. | — Carta e libri | 22317 | 32,701 |
| 15ª | Id. | — Mercerie, chincaglierie ed oggetti diversi | 20935 | 188,040 |
| 16ª | Id. | — Metalli comuni e lavori relativi | 105520 | 105,520 |
| 18ª | Id. | — Pietre, terre ed altri fossili | 343500 | 5,793 |
| 19ª | Id. | — Vasellami, vetri e cristalli | 29006 | 29,006 |
| | | Totale | 955,795 | 1,390,122 |

N° 12.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna dall'estero, escluso il commercio di transito nel* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIATI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | » | 1 | 8595513 804 | 4,149,223 » |
| Terranova .... | 37 | » | 1639953 376 | 466,157 » |
| Alghero ..... | » | » | 382495 356 | 139,452 » |
| Oristano..... | » | 10 | 1167350 590 | 249,708 » |
| Porto Torres.. | 4 | » | 3653641 604 | 1,432,944 » |
| Orosei..... | » | » | 63163 690 | 26,415 50 |
| Totali... | 41 | 11 | 15,502,118 490 | 6,463,899 50 |

(314-A)

N° 13.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci di produzione del continente (Stati antichi) durante l'anno* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | 2 | » | 7552714 520 | 4,570,506 » |
| Terranova .... | » | » | 268521 590 | 151,134 » |
| Alghero ..... | » | » | 316948 160 | 171,637 » |
| Oristano..... | » | » | 2771595 | 774,378 » |
| Porto Torres.. | » | » | 1471563 260 | 2,477,681 » |
| Orosei..... | » | » | 313604 140 | 92,319 » |
| Totali... | 2 | » | 12694946 670 | 8,237,655 » |

N° 14.

QUADRO *delle importazioni in Sardegna delle merci nazionalizzate nel continente (Stati antichi) col pagamento dei dritti d'entrata durante l'anno* 1859, *ripartite per le principalità doganali dell'isola.*

| PRINCIPALITÀ | CAPI DI BESTIAME GROSSO | CAPI DI BESTIAME MINUTO | CHILOGRAMMI | VALORE DICHIARATO DAI COMMERCIANTI |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari..... | » | » | 258632 380 | 646,806 » |
| Terranova.... | » | » | 151681 639 | 190,816 » |
| Alghero ..... | » | » | 49322 | 26,731 » |
| Oristano..... | » | » | 190875 550 | 62,419 » |
| Porto Torres.. | » | » | 294965 820 | 449,455 » |
| Orosei..... | » | » | 10317 611 | 13,895 » |
| Totali... | » | » | 955,795 000 | 1,390,122 » |

N° 15.

# RIEPILOGO GENERALE

## delle importazioni in Sardegna durante il 1859

## PER CATEGORIE

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dall'estero . . . . . | Bestiame grosso capi | 41 | Bestiame minuto capi | 11 | Merci chilogr. . . . . | 15502118 490 | L. it. | 6,463,899 | 50 |
| Dagli Stati antichi continentali | Id. | » | 2 | Id. | » | Prodotti nazionali . . | Id. | 12694946 670 | » | 8,237,655 | » |
| Id. Id. | Id. | » | » | Id. | » | Id. nazionalizzati | Id. | 955795 | » | 1,390,122 | » |
| | TOTALE | Bestiame grosso capi | 43 | Bestiame minuto capi | 11 | Merci chilogr. | 29,152,860 090 | L. it. | 16,091,676 | 50 |

N° 16.

# RIEPILOGO GENERALE delle importazioni in Sardegna durante l'anno 1859

## PER PRINCIPALITÀ

| PRINCIPALITÀ | IMPORTAZIONI DALL'ESTERO | | | | IMPORTAZIONI DAL CONTINENTE (STATI ANTICHI) | | | | | | TOTALE capi bestiame grosso di ciascuna principalità | TOTALE capi bestiame minuto di ciascuna principalità | TOTALE peso in chilogrammi di ciascuna principalità | TOTALE valore in lire italiane di ciascuna principalità |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Prodotti nazionali | | | | Prodotti nazionalizzati | | | | | |
| | BESTIAME | | MERCANZIE | | BESTIAME | | MERCANZIE | | MERCANZIE | | | | | |
| | Capi grossi | Capi minuti | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | Capi grossi | Capi minuti | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | Peso in chilogr. | Valore in lire it. | | | | |
| Cagliari . . . | » | 1 | 8595513 804 | 4,149,223 » | 2 | » | 7552714 520 | 4,570,506 » | 258632 380 | 646,806 » | 2 | 1 | 16406860 704 | 9,366,535 » |
| Terranova . . | 37 | » | 1639953 376 | 466,157 » | » | » | 268521 590 | 151,134 » | 151681 639 | 190,816 » | 37 | » | 2060156 605 | 808,107 » |
| Alghero . . . | » | » | 382495 356 | 139,452 » | » | » | 316948 160 | 171,637 » | 49322 | 26,731 » | » | » | 748765 516 | 337,820 » |
| Oristano . . . | » | 10 | 1167350 590 | 249,708 » | » | » | 2771595 | 774,378 » | 190875 550 | 62,449 » | » | 10 | 4129821 140 | 1,086,505 » |
| Porto Torres . | 4 | » | 3653641 604 | 1,432,944 » | » | » | 1471563 260 | 2,477,681 » | 294965 820 | 449,455 » | 4 | » | 5420170 684 | 4,360,080 » |
| Orosei . . . | » | » | 63163 690 | 26,415 50 | » | » | 313604 140 | 92,319 » | 10317 611 | 13,895 » | » | » | 387085 441 | 132,629 50 |

(314-A) N° 17.

*Copia di lettera diretta dal sindaco di Sassari al signor governatore della provincia, sotto la data del 27 agosto 1861, numero 107.*

A seguito delle informazioni prese dai varii impiegati del dazio di consumo, risulterebbe la media delle persone che s'introducono giornalmente dai varii punti del circondario di questa città nella cifra fluttuante dai 700 ai 790 individui per giorno, ripartiti questi nel modo seguente:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Porta Castello . . | da | 500 | a | 550 |
| » Rosello. . . | da | 100 | a | 120 |
| » S^t Antonio | da | 80 | a | 90 |
| » Utzeri. . . . | da | 20 | a | 30 |
| | | 700 | | 790 |

Tanto pregiomi comunicare alla S. V. illustrissima a sfogo della incombenza avutane.

*Il sindaco*
Firmato: S. Manca.

Per copia conforme ad uso amministrativo:

S. Secchi, *segretario.*

ANTONIO COSTA, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862 intesa fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna.

Art. 2.

Per gli effetti di cui all'articolo 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di *cussorgie*, ettari 200 mila da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie dell'isola.

~~Art. 3.~~

~~La scorporazione dei terreni che sopra si farà dividendo per metà tutte le estensioni dei terreni~~ ademprivili situati nella giurisdizione di ciaschedun comune.

La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai concessionari.

Art. 4.

Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti, dei quali l'uno rappresenterà i concessionari, un altro i comuni, il terzo sarà nominato d'ufficio dal ministro d'agricoltura e commercio.

Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale, ed in caso di disaccordo fra loro, dalla deputazione provinciale.

Art. 5.

Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per decreto del prefetto reso immediatamente esecutorio.

Art. 6.

Se la porzione per tal modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200 mila, o vi fosse eccedenza, le deputazioni provinciali delibereranno riunite, come, e per quali terreni parimente ademprivili debba farsi l'aumento o la diminuzione.

Art. 7.

I decreti dei prefetti di cui all'articolo 5 corredati dalle relative perizie e verbali avranno forza di atti pubblici, e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Come contro fino all'articolo 2 inclusivo.~~

Art. 3.

La scorporazione dei terreni di cui sopra si farà, dividendo *in due lotti di qualità e valore eguali i terreni* ~~ecc., il resto dell'articolo come contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Il riparto, ecc., come contro.~~

Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale *a maggioranza assoluta di voti* ed in caso *che non si ottenesse la maggioranza suddetta*, dalla deputazione provinciale.

~~Come contro fino all'articolo 7 inclusivo.~~

Art. 8.

Il valore catastale dei terreni ceduti, capitalizzato al 5 per cento, sarà posto a carico di tutti i comuni dell'isola e ripartito in proporzione dell'imposta diretta in principale dai medesimi pagata.

Art. 9.

Quei comuni che cederanno una estensione di terreni censiti per un valore maggiore della quota loro attribuita nel riparto, saranno indennizzati della differenza colle quote imposte agli altri comuni senza diritto ad interessi.

Art. 10.

Il pagamento dell'indennizzazione avrà luogo in rate uguali nel termine di 12 anni, inscrivendo ciascun comune nel rispettivo bilancio la quota da esigersi e da pagarsi a tal titolo, a tenore delle determinazioni della deputazione provinciale.

Art. ~~11.~~ 8°.

Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionari.

Art. 12.

Colla legge sugli ademprivi si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad esse dei rimanenti terreni in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge.

~~Soppressi gli articoli 8, 9 e 10.~~

~~Art. 8.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 9.

Con legge *soppressiva degli* ademprivi, si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni *ademprivili* in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge.

Approvato nella Tornata del 16. ~~Agosto~~ Novembre 1862.

Pellati

*Convenzione fra i signori ministri per i lavori pubblici, per le finanze e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente a nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, per la concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna.*

ART. 1.

È accordata al signor Gaetano Semenza, di Londra, ed ai consocii da lui rappresentati signori Guglielmo Lefeaux, Giacomo White (m. p.), Enrico Lind, Vincenzo Mazini, Riccardo Combert, Fabricotti Bernardo e Giuseppe Mackrill Smith, pure di Londra, la concessione delle seguenti linee di strade ferrate nell'isola di Sardegna:

1° Da Cagliari ad Iglesias;
2° Da Cagliari ad Oristano;
3° Da Oristano ad Ozieri;
4° Da Ozieri a Porto Torres per Sassari;
5° Da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci.

~~Come contro sino all'articolo 7 inclusivo.~~

ART. 2.

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

1° Per quella da Cagliari ad Iglesias, il 1° febbraio 1865;
2° Per quella da Cagliari ad Oristano, il 1° giugno 1865;
3° Per quella da Sassari a Porto Torres, il 1° febbraio 1865;
4° Per quella da Ozieri a Terranova o golfo degli Aranci il 1° luglio 1866.

Le altre linee o sezioni di linee dovranno essere compiute nel periodo di sei anni dalla data della legge che approva la presente convenzione.

Nei termini come sopra fissati per il compimento della costruzione dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee contemplate nella presente.

ART. 3.

La durata della concessione è stabilita in anni 99 a partire dal 1° gennaio 1863.

ART. 4.

I concessionari si obbligano a costituire nel termine di mesi sei e nelle forme prescritte dalle leggi una società anonima la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

ART. 5.

La sede della società sarà nella capitale del regno d'Italia.

Art. 6.

La società è autorizzata a realizzare per un terzo almeno in azioni e per il rimanente in obbligazioni il capitale necessario per l'esecuzione della presente convenzione.

Art. 7.

Lo Stato guarentisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto di lire novemila per ogni chilometro di strada in esercizio.

Nella determinazione dei compensi, che in vista dell'accordata guarentigia potessero essere dovuti alla società, le spese di manutenzione e di esercizio saranno tassate al 50 per 0[0 degli introiti.

Però per i primi cinque anni immediatamente successivi all'apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, qualora il prodotto lordo dell'esercizio sulla medesima non superi la misura di lire diecimila al chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del vero prodotto lordo verificatosi.

~~Art. 8.~~

~~Sono ceduti alla società a titolo di sussidio 200 mila ettari di terreni già ademprivili~~ nell'isola di Sardegna nello stato in cui si trovano sotto le condizioni e norme di cui nell'annesso capitolato.

Art. 9.

I concessionari all'atto di firmare la presente convenzione hanno fatto constare di aver depositato a titolo di cauzione primordiale nella Cassa dei depositi e prestiti la somma di lire cinquecento mila in rendita dello Stato al valor nominale.

Art. 10.

Essi dovranno inoltre entro tre mesi dalla data della legge d'approvazione della presente depositare per cauzione definitiva la somma di tre milioni in rendita come sopra, includendovi il deposito provvisionale.

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato, per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno cento chilometri di strada; per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente.

Art. 11.

Le linee di strade di ferro contemplate nella presente concessione saranno costrutte nel modo, possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dall'annesso capitolato, dalle leggi in vigore ed in particolare dalla legge 20 novembre 1859 in quanto il presente atto e

Art. 8.

Sono ceduti alla società a titolo di sussidio 200 mila ettari di terreni ademprivili ~~ecc., come contro.~~

~~Art. 9.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~Art. 10.~~

~~Essi dovranno inoltre, ecc., *come contro*.~~

Questa cauzione rimarrà nelle Casse dello Stato per una metà finchè non siano aperti all'esercizio almeno *cento cinquanta chilometri* di strada; per il rimanente fino alla compiuta costruzione di tutte le strade contemplate nella presente.

*Qualora però i concessionari non completino la cauzione definitiva di tre milioni di cui nel presente articolo, o non adempiano al prescritto dell'articolo 4, la somma di lire 500,000 depositata a titolo di cauzione primordiale, secondo l'articolo 9, sarà perduta dai concessionari, i quali si avranno per decaduti dalla concessione, e si devolverà alle finanze dello Stato.*

~~*Il resto della convenzione come contro.*~~

l'annesso capitolato esplicitamente non vi deroghino, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento.

ART. 12.

A parità di condizioni e durante la di lei concessione, la società godrà del diritto di prelazione per tutte le linee di strada ferrata, che in diramazione da quelle contemplate nella presente si volessero aprire nell'isola, sempre che dichiari di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

ART. 13.

Ove nel termine fissato al compimento dei lavori della sezione di strada di cui al numero 5 dell'articolo 1 non fosse reso praticabile, a cure e spese dello Stato, ai bastimenti di forte tonnellaggio il porto di Terranova, la società dovrà spingere la linea fino al golfo degli Aranci, dove sarà stabilito uno sbarcatoio per i viaggiatori e per le merci.

ART. 14.

Per il corso di dieci anni a partire dalla data della presente convenzione 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. 15.

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

ART. 16.

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

ART. 17.

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

ART. 18.

I concessionari sino a costituzione della società anonima, eleggono domicilio presso la casa bancaria fratelli Bolmida in Torino.

ART. 19.

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

*Articolo addizionale.*

La società dichiara di assumere gl'impegni che per la compilazione degli studi delle ferrovie dell'isola risultino a carico delle provincie di Cagliari e di Sassari dalla convenzione del 10 dicembre 1860.

Fatta, letta e sottoscritta a Torino questo giorno quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
DEPRETIS.

*Il ministro delle finanze*
Q. SELLA.

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. PEPOLI.

GAETANO SEMENZA *per sè e per i consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
COBOEVICH.

Per copia conforme:

*Il capo-sezione*
COBOEVICH.

*Capitolato annesso alla convenzione in data 14 luglio 1862 stipulata fra i ministri pei lavori pubblici, per le finanze, e per l'agricoltura e commercio del regno d'Italia, ed il signor Gaetano Semenza in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati.*

## Capitolo I.

### *Tracciato e costruzione.*

#### Art. 1.

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

Ottenuta dal Governo l'approvazione dei progetti di massima, i concessionari dovranno per ciascuna sezione di linea preventivamente all'intraprendimento dei lavori assoggettare all'approvazione del Governo i progetti particolareggiati di esecuzione così per la strada che per i fabbricati delle stazioni, per gli edifizi principali e per i ponti che avranno una luce da dieci metri in oltre.

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 di 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.

Tutte indistintamente le suddette linee saranno costrutte ad un solo binario, salvo i raddoppiamenti necessari per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. La distanza fra i binari nei raddoppiamenti sarà di metri 2.

La massicciata sulle medesime potrà essere disposta o libera od incassata fra banchine a seconda delle varie circostanze di località.

Nel primo caso la larghezza del corpo stradale al piano sul quale verrà posata la massicciata, non potrà essere minore di metri 5 50; nel secondo caso la strada al livello delle ruotaie dovrà presentare una larghezza almeno di quattro metri comprese le banchine.

~~*Come contro sino all'articolo 8 inclusivo.*~~

Nelle trincee la larghezza sul fondo sarà tale che, oltre al corpo stradale stabilito come sopra, ci sia il sito sufficiente per praticarvi da ambo i lati un fossetto di scolo di dimensioni proporzionate alla massa d'acqua che vi può essere raccolta.

ART. 3.

Gli acquedotti, i ponti ed i viadotti nel corpo della strada e nelle sue dipendenze, saranno esclusivamente di struttura murale o mista di laterizi, pietrame e ferro. La larghezza della strada fra le interne faccie dei parapetti sui punti e sui viadotti non dovrà mai discendere al disotto di metri 4 50.

ART. 4.

Alla stessa misura di metri 4 50 potrà essere limitata la larghezza delle gallerie fra le faccie interne delle loro pareti verticali al livello delle rotaie.

La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave non sarà mai minore di metri 5 50.

Nei fianchi delle gallerie dovranno praticarsi in proporzione della loro lunghezza quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei guardiani.

ART. 5.

L'armamento della strada sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 60 di forma prismatica, parallelepipeda o semicilindrica, combacianti col piano della massicciata per una larghezza di 25 centimetri almeno.

Le traversine o saranno di legname di essenza forte, o se di essenza dolce dovranno essere preparate con materie antisettiche, secondo i migliori sistemi di preservazione.

ART. 6.

Le ruotaie saranno di ferro battuto di buona qualità, del peso di 33 chilogrammi per metro corrente: accordata una tolleranza in meno che non ecceda il 3 per cento.

La lunghezza di ciascuna spranga sarà di metri 5 40, e questa sarà sostenuta da sei traversine regolarmente spaziate fra loro.

Le estremità di due successive spranghe dovranno essere congiunte con stecche di ferro (*éclisses*) inchiavardate.

ART. 7.

Si stabiliranno lungo le diverse linee ed in quei punti ed in quel numero che ad un conveniente servizio del pubblico sarà riputato necessario degli scali, delle stazioni o fermate per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il Governo, sentita la società, fisserà la posizione e l'ampiezza di questi scali, stazioni o fermate, e determinerà la natura e le condizioni dei fabbricati o meccanismi che vi si dovranno stabilire in proporzione dei bisogni ai quali dovranno soddisfare.

ART. 8.

Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno praticate traversate a raso, che dovranno essere munite di cancelli o di semplici barriere, secondo l'importanza delle strade destinate a servire.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui dovrebbersi collocare codeste traversate ed indicato il modo di loro chiusura.

ART. 9.

Nel tracciato planimetrico delle strade contemplate nella presente concessione, le curve dovranno nella loro generalità essere descritte con raggio non minore di metri 450.

~~In quei tratti però in cui la pendenza della strada non ecceda il 5 a 1000, potrà ammettersi anche il raggio~~ minimo di metri 550; nel caso in cui senza troppo gravi difficoltà non si potesse prescindere dall'adottare un tal limite.

Le curve descritte con raggio non maggiore di metri 450 non potranno immediatamente riunirsi a flessi contrari, ma dovranno essere separate fra loro da tratti rettilinei della lunghezza almeno di metri 60.

ART. 10.

Le pendenze dominanti su tutte le linee non potranno eccedere il 10 a 1000.

~~Saranno però tollerate~~ nel limite massimo del 25 a 1000 delle più forti pendenze in quei tratti in cui per le naturali condizioni dei luoghi non si potesse senza troppo gravi spese o grandissime difficoltà di costruzione farne a meno.

ART. 11.

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

Esse comprenderanno gli emolumenti degli ispettori e dei commissari a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetti ai loro uffizi. Per provvedere a queste spese non che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'articolo 16, 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. 12.

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. 13.

La guarentigia pattuita all'articolo 7 della convenzione in

~~ART. 9.~~

~~Nel tracciato planimetrico, ecc., *come contro.*~~

In quei tratti però in cui la pendenza della strada non ecceda il 5 a 1000, potrà ammettersi *dal Governo* anche il raggio ~~ecc., *come contro.*~~

~~ART. 10.~~

~~Le pendenze dominanti, ecc., *come contro.*~~

Potranno però dal Governo essere tollerate ~~ecc., *come contro sino all'articolo 15 inclusivo.*~~

data d'oggi sarà applicata 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 pei viaggiatori sopra qualche sezione di linea prima che si potesse sulla medesima effettuare anche il trasporto delle mercanzie, la misure delle guarentigie sarebbe temporariamente ridotta ai due terzi del totale.

ART. 14.

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. 15.

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

Questa anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito netto sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione prima degl'interessi, poscia del capitale.

ART. 16.

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 opportuni, uniformandosi inoltre a tutte quelle prescrizioni circa alla dotazione dell'occorrente materiale circolante, al numero ed alla distribuzione dei treni sì di viaggiatori che di merci sulle diverse linee che nell'interesse di un perfetto e soddisfacente esercizio sulle medesime 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.

~~ART. 16.~~

~~Il Governo si riserva, ecc., come contro.~~

La sorveglianza ed il controllo di cui sopra ~~ecc., come contro.~~

## CAPITOLO III.

### *Riscatto e scadenza.*

ART. 17.

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

~~*Come contro fino all'articolo 21 inclusivo.*~~

il valore del materiale mobile, degli strumenti ed utensili, dei mobili, degli approvigionamenti d'ogni genere, al prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

Art. 18.

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

Art. 19.

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 notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Quest'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. 20.

Nel caso previsto dall'articolo 18, 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. 21.

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

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

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

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni sul reso-

conto 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. 22.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione, sono autorizzate le tariffe in vigore sulla strade ferrate dello Stato.

### Art. 23.

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

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

### Art. 24.

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. 25.

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 pareggiate alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

### Art. 26.

La società si obbliga a trasportare sulle proprie linee il sale e i tabacchi per conto dello Stato alla metà del prezzo stabilito dalla tariffa per le merci dell'infima classe.

### Art. 27.

I detenuti, nonchè 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.

### Art. 22.

Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulle linee contemplate nella presente concessione sono autorizzate le tariffe *che sono o saranno*, in vigore sulle strade ferrate dello Stato.

Ove il Governo lo riconosca opportuno potrà ordinare una quarta classe per i viaggiatori.

~~*Come contro fino all'articolo 32 inclusivo.*~~

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

Art. 28.

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

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

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

Art. 30.

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 per le sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 31.

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

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno 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 il materiale

occorrente sia per lo stabilimento, che per la manutenzione delle linee telegrafiche suddette.

## Capitolo V.

### *Stipulazioni diverse.*

Art. 32.

I boschi compresi negli ettari duecentomila di terreno già ademprivile che verranno assegnati alla società concessionaria non potranno essere recisi, disboscati o dissodati senza l'adempimento delle formalità prescritte per i boschi comunali dalle disposizioni forestali in vigore nell'isola o che saranno sancite per forza di future leggi.

Art. 33.

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati nel precedente articolo verrà formata una Commissione composta dal sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla società e dall'agente forestale del distretto o del circondario, la quale dovrà procedere alla visita dei terreni e boschi concessi, e stabilire quali devono essere conservati d'alto fusto, quali messi a ceduo e quali ridotti a domestica coltura.

Art. 34.

La società concessionaria avrà obbligo di governare secondo i principii di sana economia forestale i boschi designati dalla Commissione a rimanere tali, conservando l'alto fusto, coltivando i sugheri ed introducendo la coltura a ceduo.

Art. 35.

Sarà egualmente obbligo della società di ridurre a coltura domestica entro il più breve termine possibile, e non oltre gli otto anni, a far tempo dalla finale collaudazione delle ferrovie, i terreni designati, in conformità dell'articolo 33, come suscettibili di coltivazione.

Art. 36.

La società non potrà, durante la costruzione delle strade a lei concedute, alienare in tutto od in parte i terreni ceduti se non farà prima constare di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita medesima.

Essa sarà soggetta per tutto ciò che si riferisce al possesso, al godimento od all'alienazione di quei terreni alle tasse fissate dalle leggi generali dello Stato.

Art. 37.

Le vendite dei terreni che potrà occorrere alla società di

Art. 33.

Nelle comunità in cui esistono dei terreni contemplati *nella presente concessione* verrà formata una Commissione composta dal sindaco o suo delegato, da un perito nominato dalla società e dall'agente forestale del distretto o del circondario, la quale dovrà procedere alla visita dei terreni e boschi concessi, e *proporre* quali devono essere conservati d'alto fusto, quali messi a ceduo, e quali ridotti a domestica coltura.

*Le proposte della Commissione saranno rese esecutorie da decreto della prefettura.*

~~Art. 34.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~Art. 35.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

Art. 36.

La società non potrà, durante la costruzione delle strade a lei concedute, alienare in tutto o in parte i terreni ceduti, *nè tagliare i boschi di alto fusto*, se non farà prima constare *alla prefettura della provincia* di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà per ricavarsi dalla vendita, *od il triplo del prezzo attribuito ai boschi da tagliarsi dalla perizia contemplata dagli articoli 4 e 5 della legge.*

~~Essa sarà soggetta, ecc.,~~ *come contro.*

~~*Il resto del capitolato come contro.*~~

fare, saranno vincolate alle condizioni, come sopra, alla medesima imposte.

ART. 38.

La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concedute, impiegare possibilmente degl'Italiani.

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

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

ART. 39.

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

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

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

ART. 40.

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

Fatto a Torino oggi quattordici luglio mille ottocento sessantadue.

Firmati all'originale:

*Il ministro dei lavori pubblici*
DEPRETIS.

*Il ministro delle finanze*
Q. SELLA.

*Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio*
G. N. PEPOLI.

GAETANO SEMENZA *per sè e consoci, come da procura depositata presso il Ministero dei lavori pubblici.*

*Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici*
COBOEVICH.

Per copia conforme:
*Il capo-sezione*
COBOEVICH.

Approvato nella Tornata del 14. ~~Agosto~~ Novembre 1862.

MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO

SEZIONE GABINETTO

N.° del Prot. G.le 281.

Risposta a lettera del 24 luglio Divisione — N.° 291.

Oggetto

2118.

Torino il 24 Luglio 1862.

Il sottoscritto si affretta a significare alla S. V. Ill.ma in risposta alla nota di questo stesso giorno n.° 291 che egli è pronto ad intervenire quando chessia nel seno della Commissione incaricata dell'esame della convenzione per la concessione delle Strade ferrate nell'Isola di Sardegna per dare quegli schiarimenti che la medesima desidera.

p. il Ministro

Berti

All' Ufficio della Presidenza

della Camera dei Deputati

Illmo Signore

2171.

Quando il Deputato Meloni-Baille ha presentato alla Camera, questa mattina, il suo desiderio che venga posto all'ordine del giorno la Legge = Sulle Strade ferrate Sarde = io non ho voluto muovergli la concorrenza, proponendo la Legge che già fu all'ordine del giorno = Sulle modificazioni intorno alla Legge della leva militare = Col mio silenzio ho voluto dare un attestato, agli onorevoli Deputati Sardi, dell'interessamento che io prendo per tutto ciò che può tornare ad utilità di quella importante isola.

Quanto importa a tutte le famiglie dello Stato la Legge sulla leva militare non ci ha chi non lo veggo. Prego quindi la S. V. Illma a volersi degnare d'impegnare la Camera perchè prima di sciogliersi, voglia pure discutere questa, che io ho l'onore di proporle.

Con tutto l'ossequio ho l'onore di protestarmi

Della S. V. Illma

Torino 6 agosto 1862.

Illmo Sig.r Presidente
della Camera dei Deputati

Devmo Servitore
Alessandro Majorana

1862 Luglio 23 La Commissione per le Ferrovie della Sardegna riunitasi alle 3 pom., nominò a presidente l'onorev. Sorini, a segretario Costa e Antonio.

Aperta la discussione generale, il P. Sorini sollevò 2 questioni pregiudiziali.

1ª Chi è il proprietario dei 200 m. ett. di terreno che si dovrebbero a Concessionari delle ferrovie?

2ª Può il potere legislativo, supposto che i 200 m. ett. di terreno siano di alcuni Comuni di Sardegna, obbligare tutti i Comuni dell'isola ad indennizzare per consorzio del valore di detti beni quei Comuni, dal cui territorio si ricavarono quei beni?

Dopo lunga discussione, la Commissione deliberò di chiamare nel nuovo seno i Ministri delle Opere Pubbliche e di Agricoltura e Commercio per dagli chiarimenti.

id. id. 25 Intervenuti gli Onorev. Ministri Depretis e Papoli, gli argomenti sviluppati sulla 1ª questione misero in chiaro che la proprietà dei beni ademprivili è controversa tra i Comuni sardi ed il Demanio, e che per risolvere l'intricata vertenza degli ademprivi, l'intervento del potere legislativo è indispensabile. Senza nulla pregiudicare quindi al diritto di proprietà, (sebbene il Ministro Papoli abbia dichiarato che sarebbe stata una interpretazione di applicare il ricavo del prezzo di 200 m. ett. di beni ademprivili, ove non si fosse presentata l'occasione d'impiegarli come consorzio alla costruzione delle ferrovie, ad opere pubbliche comunali dell'isola) si sarebbe dapprima sulla legge sulle ferrovie venisse stabilito che il rimanente dei beni ademprivili, detratti i 200 m. ett. da darsi alla Concessionaria delle ferrovie, si attribuiscano in piena proprietà ai Comuni consorziali, la legge sulle ferrovie non doveva occuparsi più nel suo corso.

Sulla 2ª questione l'Onorev. Depretis sostenne il diritto del Parlamento ad obbligare i Comuni sardi al consorzio sovraccennato, adesivo, e consentì anche l'Onorev. Papoli, a che la Commissione, che lo stimasse, sopprimesse gli art.i 8, e 11 della legge riguardanti il detto consorzio e l'indennizzo surriferito.

id. id. 26 Continuò la stessa discussione del giorno precedente e si decise che l'art.o 12 della legge non lasciasse più dubbio sulla soluzione della vertenza degli ademprivi e che si sopprimessero gli art.i 8 e 11.

id. id. 28 Si approvò in massima la legge nel suo complesso, le conseguenze dell'art.o 2º in relazione coll'art.o 6º avendo sollevato qualche difficoltà per il caso che la quantità totale dei beni ademprivili fosse risultata

infine

1862 Luglio 28 Inferior ad ett. 40 ecc., dietro alcune ragioni di fatto somministrate dagli Onorev. Cavour, Ferraris, Salvoni, Arconti, la Commissione rimanda la sua deliberazione al giorno 30 corr.te

id. id. 30 L'art.o 2.o in relazione colli art.i 6.o suggerì varii emendamenti, furono tutti respinti con invito per il relatore da nominarsi di dichiarare essere intendimento della Commissione che l'art.o 6.o assoggetti anche i Concessionari alle deliberazioni dei Consigli Provinciali viarii. Nel rimanente la legge fu approvata, salvo alcune variazioni di redazione per le quali si incaricò il predetto relatore

id. id. 31 Per la 1.a volta la Commissione oggi non è completa. Mancano l'Onorev. Salvoni. Si approva la Convenzione colle seguenti varianti.

"All'art.o 8.o si sopprime l'avverbio già.

All'art.o 10.o in vece di cento chilometri di strada, si dica cento cinquanta chilometri di strada, e vi si aggiunga un secondo alinea così concepito.

"Qualora però i Concessionari non completino la carreggiata di tre metri di cui nell'art.o 4.o, la somma di £ 500 per depositata a titolo di cauzione primordiale, secondo l'art.o 9.o, sarà perduta dai Concessionari i quali si avranno per decaduti da la concessione, e si devolverà alle finanze dello Stato"

Si approva anche il Capitolato colle seguenti convenzioni

All'art.o 9.o tra le parole ammettere ed anche il viaggio, si intenda la parola del Governo.

All'art.o 10.o Alle parole lavorano però a tollerata si sostituiscano le parole potranno però dal Governo essere tollerate ecc.

All'art.o 16.o all'alinea in vece di la sorveglianza ed il controllo di sopra, si dica la sorveglianza ed il controllo di cui sopra

All'art.o 22 in vece di tariffe in vigore si dica le tariffe che sono o saranno in vigore e si aggiunga in fine dell'art.o un alinea come segue

"Ove il Governo lo stimasse opportuno, potrà ordinare una quarta classe per i viaggiatori"

All'art.o 33 invece delle parole contemplati nel precedente art.o dicasi contemplati nella presente convenzione; invece della

parola

1862 Agosto 31 parola stabilire, dicendo proporre e poi si aggiunga alla
legge art.o una linea così concepita.

"Le proposte dalla Commissione comunale e provinciale da
demandarsi dalla prefettura,

All'art.o 36 tra le parole eduti e se non farà prima
l'interpongano le parole nè tagliare i boschi di alto fusto e tra le
parole contare e di avere l'interpongano le parole alla
prefettura della provincia e finalmente si aggiungano alla
fine dell'art.o queste parole "od il triplo del prezzo
attribuito ai boschi da tagliarsi dalla perizia contemplata
dagli articoli 4.o e 5.o della legge

Si passò poi alla nomina del relatore, e riuscì eletto
con quattro voti sopra 6 Antonio Costa.

Il relatore invita la Commissione per l'indomani
onde leggere la relazione.

id. Agosto 1.o La relazione è approvata dalla maggioranza
della Commissione.

Antonio Costa Segretario