

348

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 18. gennaio 1862
dal Ministro Di Lavori Pubb.*

OGGETTO

Cessione della ferrovia di Voltri

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore

Adottata nella tornata del

186

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Progetto di legge

- Art. 1° È approvata la convenzione firmata il 18. p. luglio tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze ed il rappresentante della Società anonima della ferrovia di Valtri per la cessione allo Stato di detta ferrovia e la commutazione delle azioni sociali in rendita del Debito Pubblico.
- Art. 2° È autorizzato in aumento al bilancio passivo del 1865. del Ministero dei Lavori Pubblici la iscrizione in apposito capitolo sotto la denominazione "Acquisto della ferrovia di Valtri" della somma di Lire 250 mila da pagarsi alla Società edente in termini dell'Art. 8° della Convenzione.
- Art. 3° È pure autorizzato lo stanziamento nel bilancio 1865 ed esercizi successivi del Ministero pred. della somma annuale per il servizio delle obbligazioni di cui all'Art. 6° della citata convenzione.

1/4 Ma 1878

Convenzione per la cessione allo Stato della Strada ferrata da Genova a Portofino

I Signori Ministri dei Lavori pubblici e dell'Industria del Regno d'Italia, per conto dell'interesse dello Stato, ed il Sig. Ingegnere Cav. Cesare Parodi, Direttore e rappresentante della Società Anonima della Strada ferrata da Genova a Portofino, specialmente autorizzato dalla deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di detta Società in data dell'8 maggio del corrente anno, convengono quanto segue.

Art. 1.^o La Società Anonima concessionaria della ferrovia da Genova a Portofino cede allo Stato la piena ed assoluta proprietà della Strada con tutte le ragioni, diritti ed oneri dipendenti dal Capitolato di Concessione approvato con legge 29 gennaio 1856 e così.

Il Corpo Stradale con ogni annesso e connesso ed ogni altro tenimento appartenente alla Società, le opere d'arte, i fabbricati per le stazioni, le barbe d'autonione, il materiale fisso, il materiale mobile, i mobili delle stazioni e degli uffici, gli attrezzi di manutenzione, gli utensili, la linea telegrafica e le macchine in opera di trazione, ed in generale tutto ciò che è di pertinenza della Società, la quale include come la strada, nella Stato in cui ora si trova e tutto il quale ora è ora tenuto e posseduto dallo Stato per effetto della Convenzione 31 gennaio 1856 e dell'atto di trasmissione 10 luglio 1859.

Art. 2.^o Poiché lo Stato ha già l'esercizio della Strada per effetto della Convenzione 31 gennaio 1856, così non occorre provvedere a nuova consegna della medesima, lo Stato s'intenderà messo al possesso della Strada per il solo effetto della legge che approverà la presente Convenzione.

Art. 3.^o In conseguenza della presente Cessione restano e s'intendono annullate e risolte le sopraindicate convenzioni 31 gennaio 1856 e 10 luglio 1859 le quali ceperanno di avere per l'avvenire qualsiasi effetto.

Art. 4.º La Società rimane tenuta di proprio alio-
dispimento ed alla estinzione di tutte le passività - da essa
incontrate nella costruzione della strada - che al momento
in cui prenderà vigore la presente Convenzione risulteranno
non ancora interamente estinte.

Art. 5.º Inosservanza di tal istruzione il Governo

a) Si affini il debito delle 2346 obbligazioni rima-
nenti delle 2418 emesse dalla Società in forza del Reale
Decreto 18 febbrajo 1863 come pure delle 3446 obbligazioni
residuate sulle 3200 emesse in forza dell'altro Reale Decreto
del 19 febbrajo 1864.

b) Il governo pagherà alla Società la somma di lire
250 mila in denari contanti.

c) Conseguirà tante cedole del debito pubblico assimilato al
l'istesso prestito italiano fruttanti il 5 1/2% quante corrispon-
dono alla rendita di L. 22,50 per ciascuna delle 6869 azioni
rimanenti delle 6890 emesse dalla Società, e tot. in totale
per L. 154.552,50 di rendita.

Art. 6.º Il servizio degli interessi e della estinzione delle
suddette obbligazioni a partire dal 1.º febbrajo 1863 sarà
continuato dal Governo sì e come venne finora praticato dalla
Società in forza dei sopracitati Decreti 18 febbrajo 1863 e
19 febbrajo 1864.

Tali obblighi pertanto saranno a peso della Società fino al
giorno 31 dicembre del corrente anno.

Art. 7.º La Società cessa di esigere la quota dei prodotti
che le spetta a termini dell'Art. 5.º (lettera f.) della Conven-
zione 31 febbrajo 1863 e datati dal 1.º febbrajo 1863 in cui
tali prodotti cominciavano ad essere devoluti per intero allo Stato.

Art. 8.º La somma di L. 250 mila verrà pagata dal
Governo alla Società entro un mese a partire dalla legge che
avrà autorizzato la presente Convenzione.

Art. 9.º La rendita di L. 154.552,50 di cui sopra verrà
conseguata dal Governo in varie riprese o secondo che ne sarà
fatta richiesta dall'Amministrazione della Società.

La consegna di questa rendita comincerà ad esser fatta entro il trimestre dalla data della legge d'approvazione di questa Convenzione o quella precisa epoca che sarà fatta di pubblica ragione dal Governo, e di mano in mano che dalla stessa Amministrazione della Società sarà rimesso ai Delegati delle Finanze in corrispondente numero di azioni in ragione di L. 22, 50 di rendita per ciascuna azione fino alla completa estinzione delle 6869 azioni.

Questa rendita avrà la decorrenza dal 1° gennaio 1863.

Art. 10. Oltre ai disegni ed ai piani della Fierovia, dei fabbricati e dipendenti e degli altri documenti già conseguiti dalla Società all'epoca della Collaudazione e della consegna della Fierovia stessa e dell'Atto di transazione 10 luglio 1859, la Società consegnerà all'Amministrazione Governativa tutti gli altri documenti e registri della gestione sociale che per il fatto della presente cessione spettano allo Stato il quale diventa proprietario della strada.

La consegna di tali documenti sarà fatta dietro appositi elenchi in quell'ordine ed in quel modo che l'Amministrazione Governativa vorrà stabilire.

Art. 11. Qualunque altra questione tra la Società e lo Stato per qualsiasi titolo scaturita anche dipendente dall'epoca della Fierovia fatta dallo Stato fino al presente giorno e dalle Convenzioni sopracitate s'intende transatta e compensata non rimanendo alla parte contraente alcuna obbligazione fuori di quella esplicitamente stipulata in questa Convenzione.

Art. 12. Il Sig. Ministro dei Lavori pubblici non si obbliga a presentare al Parlamento il Progetto di Legge relativa a questa Convenzione se non dopo che l'Amministrazione della Società avrà fatto constare della approvazione ottenuta dall'Assemblea Generale degli Azionisti, alla quale, a termini dell'Art. 24 degli Statuti sociali spetta esclusivamente la facoltà di cedere i diritti della Società e di deliberare lo scioglimento e la liquidazione dei diritti della Società medesima.

Art. 13. La presente Convenzione non sarà efficace se non dopo la sua approvazione per legge, e dopo esser rivoltata in pubblico

Strumento che non sarà soggetto alla tassa di registro.

Art. 14. Non avrà parimenti effetto la presente Convenzione se non sia stata approvata dall'Assemblea degli Azionisti nel termine di tre mesi da questa data.

Fatto e sottoscritto in doppia originale a Torino oggi diciotto luglio milleottocento septantidue.

Sottoscritti all'originale: Il Ministro dei Lavori pubblici Depretis - Il Ministro delle Finanze Quintino Sella - Cesare Patelli a nome della Società come Sopra.

Il Capo Sezione al Ministero dei Lavori pubblici Bobovich

Per copia conforme

Augusto Leone

Bobovich

Signori

Con atto del 18. Luglio corrente
anno il referente d'averdo col Ministro
delle Finanze stipulava appesita con-
venzione merite la quale veniva acquistata
dal Governo in piena ed assoluta proprietà
la strada da Genova a Voltri che una pri-
vata Società eseguirà in dipendenza del-
l'atto di concessione approvato colla legge
29 Gennaio 1853. e che trovasi già eserci-
tata a cure dello Stato per la facilità ottenu-
tane con altra legge del 24 Marzo 1856.

Dopo che, riusciti inutili i tentativi
replicatamente fatti per ottenere che la in-
dustria privata costruisse ed esercitasse la
linea da Voltri alla frontiera Francese, ven-
ne dallo Stato assunta per proprio conto la
costruzione della linea delle Due riviere del
litorale. L'ignare non può in alcun modo met-
tersi in dubbio la convenienza anzi la neces-
sità di ridurre in esclusiva proprietà dello
Stato il tronco predetto che rimanendo inter-
cluso nella linea litorale poteva nuocere alla
piena libertà di azione che il Governo deve
conservare per provvedere al più regolare
sviluppo della linea medesima in relazione

ai maggiori bisogni derivanti dallo intrapreso prolungamento senza trovarsi nelle due operazioni inceppato da particolari interessi che in qualche caso trovarsi potevano in conflitto collo interesse generale.

Occorse pertanto il Ministero concordare le proposte di massima che per iniziativa della Società gli vennero presentate e riuscite dopo replicate trattative a ridurre a termini che si riconoscevano moderati e conformi alle pratiche che in casi consimili si seguono, le pretese della Società conchiudendo citata Convenzione che è vestita dell'approvazione della Assemblea generale degli azionisti legalmente riunitasi nel 25. p. Settembre si sottopone in oggi alla sanzione del Potere legislativo.

Gli oneri che in corrispettivo della cessione vengono addossati allo Stato consistono:
1.^{mo} nel surrogare la Società nel debito derivante dalle 5452 obbligazioni residue su L. 5618 emesse ad L. 250. in dipendenza dei Reali Decreti 18 Febbrajo 1856. e 19 Gennajo 1857.

2.^o di cambiare in cedole dello Stato le 6869 azioni ancora anesse sulle 6890 emesse dalla Società dando per ciascuna di esse del valore nominale di Lire 500. una rendita di Lire 22.50

3.^o di pagare alla Società la somma in contanti di Lire 250/mila.

In sostanza l'acquisto di cui si tratta occasiona allo Stato una spesa in complesso di L. 3,948,460 „ Lire cioè.

Per le 5452, obbligazioni da rimborsarsi L. 1,363,000
Capitale corrispondente alle 6869 azioni di cui si assume il carico calcolato in ragione del 68 p % corso della rendita all'epoca della Convenzione. 2,335.460
L. 3,698.460

Risparmio L. 3,698.460
In contanti 250,000

3,948.460

Colla erogazione di questo fondo il Governo entra in possesso di undici chilometri di strada già riconosciuta in condizioni di regolare esercizio e provveduta in conseguenza di tutto il materiale mobile necessario, facendo per intero suo il prodotto dell'esercizio che oggi va diviso colla Società.

Se si tien conto del fatto già constatato coll'autorevole voto dell'esimio mio predecessore il Commendatore Paleocapa che nel riferire al Parlamento sulla legge per l'assunzione a cure dello Stato dell'esercizio del tronco pred.^o non peritavasì dall'ammettere che la spesa per la costruzione del tronco ^{stato} ~~prestatto~~ ad opera e provviste compiute toccar doveva una somma superiore alle Lire 340/mila per chilometro, stanti le particolari condizioni dei luoghi e rilevantiissime somme che si dovettero pagare per le molte coste e espropriazioni di terreni; se si por mente alla circostanza che il costo medio chilometrico di semplice costruzione, escluso il materiale mobile, della ferrovia del Litorale Ligure che si rattacca al pred.^o tronco di Voltri fu nella prima convenzione conclusa dal Governo fissato in Lire 394/mila e che in oggi è solo ridotto a Lire 371,674, si dedurrà ben di leggieri che non essendo deve ritenersi il prezzo medio di Lire 358,951. al quale rinviene il costo di ciascun chilometro del tronco di cui trattasi compiutamente provveduto dall'occorrente materiale mobile.

Non inopportuno stima il referente

di aumentare che i prodotti dell'indicato tronco sono
progressivamente in aumento. Infatti l'Erario
chilometrico che nel 1859 fu di Lire 17,099, nel
1860 si accrebbe a 17,933, elevossi nel 1861. a
20,873 e nell'anno corrente, tenuto conto del
l'incasso verificatosi a tutto ottobre nella com-
plessiva somma di Lire 265,706. 18, può ben
prevedersi abbia a verificarsi in Lire 21256.

Confida il referente che la convenzione
di cui trattasi riporterà la approvazione del
Parlamento e per tal fatto riducendo in atto
formale e definitivo i presi accordi si avrà il
mezzo di risolvere senza ulteriori ritardi ed in
modo soddisfacente gli interessi generali le
questioni in oggi pendenti relative alla più
adatta disposizione della stazione di Voltri e re-
steranno completamente eliminate le pretese
che la Società nel suo interesse credette nel tem-
po di metter in campo circa la osservanza
da parte del Governo della clausola portata
dagli Art. 66 e 67. del capitolato di concessione
29 gennaio 1853. per ciò che concerne il pro-
lungamento della linea.

N. 3118.

Progetto di legge presentato dal Ministro dei
Lavori pubblici ^{di cui si è discusso} ed inviato al Ministro delle
Finanze della

Provvidenza per la sezione allo Stato della
Stata ferrata da Genova a Voltri

Tratta del 18. Giugno 1862.



Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a
presentare al Parlamento nazionale l'unico progetto di legge per l'
approvazione della convenzione colla Società della strada ferrata da Genova
a Nervi per la apriam allo Stato della strada suddetta ed i termini di costruzione
la discussione. Torino 16 novembre 1862.

depreto