

Número della proposta

90

CAMERA DEI DEPUTATI

Settembre 1863.

Proposta di Legge presentata nella giornata del 11. luglio 1863.
dal Ministro di Lavori Pubbli

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

) 2°

) 3°

) 4°

) 5°

) 6°

) 7°

) 8°

) 9°

Relatore

Crispi

Adottata nella tornata del 1. agosto 1863.

Urgentissime

Agosto.

Progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici
e delle Poste, (Ministero delle Poste)

Referto

Progetto di Legge

per la Cessione allo Stato della ferrovia
Vittorio Emanuele - Siracusa - per
la conessione della Strada ferrata Calabro-

Sicula

Toronto dell' 11.aggio 1863

Reggio a Sagraro.

Se non che i motivi appurati che s'indussero a derogare alle prescrizioni della legge sindicata non appurati che la medesima era stata saudita, avevano fine dai primordj appaltosato che se colla medesima si era provveduto, in quel miglior modo che circostanze specifiche consentivano, alla costruzione delle ferrovie Catabro - Sicula, pur tuttavia attesa la peculiare natura del contratto stipulato, e le complicità forse malitie che si dovevano osservare prima di appaltare qualche sezione di linea, non si raggiungesse il rilevante scopo di agire con quella alacrità che le esigenze dei momenti ed i voti delle proposizioni richiedevano. D'altra parte anche attuali condizioni finanziarie il miglior modo di costruire ferrovie non era certamente quello di eseguirle a carico diretto dell' Stato nazionale, su cui deggono innanzitutto gravitare molte altre spese straordinarie, alle quali non saprebbero con altri mezzi opporsi.

In questa condizione d' cose il Ministro sentiva il debito di

a del credito pubblico

R

tentare ogni vial per ovviare agli inconvenimenti che potevano derivare dalla Convenzione Adamo, e per sgravare il Governo dal difficile carico di provvedere i capitali occorrenti per la costruzione delle ferrovie in questione. E perciò non osise di promuovere ed accogliere con favore proposte per una concezione assoluta alla industria privata delle ferrovie modestissime, nello mezzo che presentavasi per tagliarsi convenientemente dagli imbarazzi.

Fra le diverse proposte che furono presentate, una che in massima suscitarà molto, e che meritava grande attenzione, fu quella del Sig. Carlo Paffetti, il quale a nome e nome rappresentante della Società europeista maria della ferrovia Pittorio e mancò di proporre di assumere la rete ferroviaria contemplata nella convenzione Adamo, oltre ad una linea che dalla foce del Poasento per Potenza arrivasse a Contursi e quindi a Napoli e di cedere la proprietà allo Stato la parte di strada ferrata detta Pittorio, canale che trovasi su-

Lepre

La concezione

territorio italiano.

Le condizioni principali
che il Signor Laffitte proposerà
relativamente alla concezione delle
ferrovie Calabro-Sicule consisterebbero
nel chiedere l'affidazione di un
anno proctto bruto di 29000 al
chilometro, ed una sommazone di
ventun milioni di lire.

In quanto alla ferrovia
Vittorio Emanuele egli non metteva
immagine che la idea del redlerla,
senza proporre alcun prezzo d'ac-
quisto.

Questa proposta, come già
si disse, riceverà molto accettorevole al
Governo, Dappoichè, quando fossero
arrivati ad inviare il Sig: Laffitte
ad autorizzarsi di un concorso
ragionevole nella costruzione delle
Calabro-Sicule, e si fosse potuto con-
cludere con esso lui un contratto
(ad quei condizioni per la cessione
della Vittorio Emanuele servire.
Uscito, si otteneva il rilevante van-
taggio di avere una società già
regolarmente costituita e organizzata,
le cui azioni ed obbligazioni
sono già ammesse sul mercato
di Parigi, e si andava in posse
sopra di una linea che fra quelle
del Nord d'Italia è una delle

franquista) principali, & il Municipio che manca a sedurre sotto una totale amministrazione pressoché tutta la attuale rete ferroviaria sotto controllo delle provincie.

Qui cadrà perciò in accounto di provenire sia l'applicazione una obbizione, la quale da taluno potrebbe spiegare per arrivata sollevata sulla convenzione per parte dello Stato di rendere al acquirentore di una nuova ferrovia, nel momento appunto che si sta studiando la convenienza di cederla all'industria privata, eziandio le linee che sono dallo Stato medesimo possedute.

A questa obbizione però è facile il contrapporre che il Governo avrà maggiore facilità nel s'effettuare la cessione delle linee, oltreché all'incompleto gruppo delle ferrovie dello Stato le provinciali sia aggiunta anche quella Vittorio Emanuele la quale, abituata all'opere produttive per sé stessa, migliorando le condizioni delle altre linee dello Stato, ne renderà l'alienazione possibile a più convenienti condizioni.

In qualunque ipotesi del resto l'acquisto della ferrovia

Vittorio Emanuele non può sperare
d'alcun danno, quando s'è già sia
effettuato il patto contenuto in
l'ultima misura. Dal non procedere
alcuna perdita, allora che avverrà
nissi di cederla ad altri ed isolan-
ta ad insieme alle altre linee dello
Stato.

In questa persuasione il
Ministero credette di coltivare la
Supplica proposta; all'epoca tuttavia
di procedere con tutta quella pri-
orità e cautela che era richiesta
dall'importanza dell'argomento.
Si arrivò di sollecitare alla Commissione
una comitiva compo-
sta di alcuni competenti uomini
le proposizioni del Signor Laffitte
coll'incarico alla medesima di sug-
gerire al Ministero quali fossero
i limiti di spesa che potevano
accordarsi per lo acquisto della Ma-
tteria Emanuele, e quali quelli da
essere consentiti per concorso dello
Stato nella concezione delle balan-
ze sue.

La Commissione sub-
detta postasi in relazione col Sig.
Laffitte, specialmente per conoscere
se di lui proteste per riguardo
alla cessione della somma Vittorio
Emanuele le quali, come già si

Disse, non erano state indicate nella prima proposta, ebbe a dire il notare che il proponente faceva consistere il valore della Vittorio Emanuele in que parti distinte, final cioè riguardante la spesa che la Compagnia aveva sostenuta per lo Stabilimento della linea, e l'altra riguardante un premio da accordarsi per brillante avvenire che può acquistare la ferrovia. Dopo che sia stato ultimato il trasfero delle Alpi.

Proposta
Il capitale speso si faceva dal Signor Laffitte ascendere ad 116 milioni di lire. Ed il prezzo in altri Dieci milioni, quindi il valore complessivo esso attribuito alla sezione Vittorio Emanuele da cedersi risultava di cinquantasei milioni.

Dopo questo la Commissione sottopose al ministero il suo parere con una progevole ed elaborata relazione, per la quale il ministero ^{spese} poté convincersi che sarebbe concierto un buon affare quando per la sezione Della strada ferrata storico Emanuele si fosse pagata una redditual annua fdi £ 222,600.00 ed al massimo di £ 460,000.00

ed ora per la concessione della Gar-
tobio - Sicché non si fosse otten-
uta passata la "garanzia" di un
anno, prodotto brutto del sommario
di L. 25500 circa, oltre ad un
risparmio inferiore per quanto fissa
se possibile a quello chiesto dal
Sig: Lassitter.

A giustificare queste
conclusioni in cui venne il Minis-
tero, e dimostrare la convenienza,
bastava lo accennare che le lire
2226000 di rendita, corrispettiva
ammesso per la cessione della
Pittoria Garanzia, non rappresen-
tano che puramente il semplice
mento del medesimo prodotto netto ob-
tenuto sulla ferrovia suddetta
negli ultimi quattro anni, senza
punto tener conto dell'incremento
di cui è ancora suscettibile nebr
l'avvenire la ferrovia soprattutta;
e che la garanzia di un anno
prodotto brutto di L. 25500 al chi-
sone rappresenta soltanto un
equo e ragionevole interesse sul
capitale occorrente per la costru-
zione, oltre alle spese di eserci-
zio.

Infatti, è facile a con-
provare questa seconda propon-
sione, se si consideri che quelle

* per le ferrovie Gattobio Suda

"affibbiando in massima parte al
nuovato della linea ferroviaria finché
il nuovo non giunga a quota di lire
e un prodotto d'uso di 112.000 lire
di massima lire quando il nuovo
giungoff al punto de fare un prodotto massimo
lire di lire

Per

linee Della Calabria e Della Sicilia definitivamente concepsj, stellis
però quelle Della Basilicata. E' in
mi si partoris in appresso, le quali
riescranno, compresi le diramazioni
di chilometri 1077 circa, occorrendo
un capitale non minore di lire
24.500.000, compresi gli interaji
Durante la costruzione ed il canto
sia mobili, e che le spese di ser-
vizio, ~~non potranno mai superare~~
~~linee di normita lire que automotris.~~
linee, di normita lire que automotris.

"Voi, o Signori, vedrete
Dalla lettura della convenzione
annessa al progetto di Legge, che
il Ministero ha l'onore di sottos-
porre alle vostre Deliberazioni, che
i limiti ritenuti come sopra am-
misiibili e sia per la concepcion
Della Calabro-Sicula, e sia per
l'acquisto Della Vittorio Emanuele
sono stati accolti nel modo il
più vantaggioso pel Governo; in-
perioche nel mentre, per la co-
sione sopravindicata non si è pos-
tuto che il minimo prezzo delle
L. 222.600 di redditat, in quanto
alla concepcion Della Stado for-
zato Calabro-Sicula, alla quale
venne aggiunta una diramazione.

3

per Cosenza, anziché un prodotto
brutto chilometrico, segue ammesso
un massimum di ~~prodotti~~^{imposte} netto
di lire. L'isole per chilometri. D'
~~una~~^{sull'isola} ~~che~~^{che} dicono milioni
di lire.

Questo massimum Ci' qua-
rentigia fissato in Lire 1000 dovrà
essere pagato dal Governo sino al
che le strade finiate Ci' che si
tratta non diano un ammo-
dotto brutto chilometrico di dodici
milas lire.

Quando questo prodotto
brutto fosse oltrepassato, l'indirizzo
massimum di quarantigia vorrebbe
essere ridotto Della metà della Cosen-
za in più tra il prodotto lorde
reale e le lire Dodicimila prese
per limita minima.

In ogni caso però l'am-
montare del prodotto lorde insieme
alla quarantigia governativa, non
potrà mai eccedere le lire venticin-
quemila per chilometro, per cui
quando l'indirizzo lorde raggiungerà
se le dette lire venticinque mila, il
Governo non corrisponderebbe più
nulla.

Coll'accennato sistema
Ci' garanzia ~~che~~^{che} non si effe-
ggerà mai, o comunque ~~che~~^{che} qua-

6
per dilatatore)

gliere punto di Convitto in ogni
ipotesi pagare da rifido solo il
prodotto "brutto" di L 25,500, più si
il vantaggio di ottenere che la stessa
città non si affidi interamente
sul canale governativo e trascuri
di eseguire un regolare e buon chi-
rigo, ma già all'incontro è am-
mato di procedere con ogni pratica
il maggior incremento possibile di
viaggiatori e di merci, onde' giunge
di quel premio che il Governo si
accorda, lasciando per di lì ben
fico la metà della differenza coi
prodotti superiori alle L 12,000.

Non conviene poi pre-
tendere di osservare che noi com-
piti che servirono del guida e di
vittorio al Ministero per istabilire
quali garanzie protessero sagio-
nevolmente concedersi, non si è fa-
muto conto Della Strada di sovra
che per la signorata Della ferrovia
Dove' opere eseguita dalla società
di piano alla ^{modifica} strada fu' congi-
unita dell' art. 35 della concor-
zione, n. 1 del vario Di tagliare i
bachei per una distesa estensione
da una parte e dall'altra Della
strada, e nemmeno Della maggiore
ampiezza da darsi tosto ai punti
d' una linea superiore a 'metri'

Vicini, affinché servano anche per
passaggio delle strade ordinarie
finché non avverrà il bisogno di
stabilire la ferrovia al doppio
binario.

Per quanto può concernere
il suffidio di novet milioni, giova
avvertire la circostanza che nel man-
tene nelle altre concesioni in cui
identici suffidii sono stati accordati
questi vanno veramente in dedica-
zione del capitale che la società
degli imprenditori per costruire
le strade ferroviarie, nel presente
caso all'incontro esso non è che
il corrispettivo propria' poco di
quanto la società dovrà sforzarsi
per fare, come si è convenuto, sin
nuovare all'attuale società Ar-
dani ad ogni diritto che gli
compiete verso il Governo in forza
della Legge 28 Luglio 1861.

Ed ora il sottoscritto,
ritenendo di avere raggiunti antecedenti
si brevi e non giustificati le più
cifalissime condizioni ammose-
sia per l'acquisto della Toscana e
di Emanuele, che per la concesione
delle Calabria e Sicilia, non crede
inutile cosa, senza entrare in
troppi dettagli, di accennare ad
altre condizioni della concesione.

e del capitale ammesso al proget-
to di Legge di cui è questione,
che meritava speciale menzione,
e che doveva riconoscere del quale invi-
taggio allo Stato?

P. G. F.

Ed innanzi tutto
sarà il caso di far rilevare che,
coll'articolo 11^{mo} della convenzione
internazionale concordata a Parigi
addì 7 Maggio 1862 in ordine al
traffico delle Alpi ed alla separa-
zione della parte italiana da que-
la straniera della ferrovia Vito-
rio Emanuele, spesosi stipulato
che fra una delle due parti della
linea avesse dato un prodotto netto
superiore all'interesse del 4 $\frac{1}{2}$ per
cento che si quarantotto sui tutta la
ferrovia P. O., e l'altra ne avesse
dato uno inferiore, prudenziale. Ed
il primo prodotto sarebbe stata ap-
plicata a coprire la Deficienza
del secondo sino alla convergen-
za dell'interesse sindacato così
come avviene al periodo di non
avere intiramente disponibile a
favore dell'Orario nazionale il
prodotto netto della Società con
Cirico, sicché stabilito all'art. 13
della convenzione che la Società
si obbliga del rimborso ai Ciristi
che le possono competere in dia-

3

pendenza del disposto della suac
convenzione intorno a qualc.

Così pure per quarantotto
in ogni parte ed in qualsivoglia
epoca gli interphi dell'Osario pub
blico si è provveduto all'art. 6^o e q
perché la Società romana estin
qua) del proprio tutto le popolaz
che possono gravitare sulla ferro
via adatta, tenendo a questo scopo
intestati i titoli della società da
pagarsi in corrispettivo della infi
stione, suo a che non sia compor
tata l'estinzione delle proprie

4. E perché la rimozione dell'at
tuale società Adami ai diritti che

sindette.

la competenza in forza della legge 48

Tutta l'osservazione è pur
segno 1861, di cui si è già parlato, compresa una linea dalla foce del
potente fiume Po, assunta, e il Governo si Bascula fino alla longitudine di
troppo assolutamente svincolate da ogni Potenza, e l'eventuale suo prossimo
obbligo verso la società sindetta, e possono j'garantito fino a' Contiarsi, e per
pur quarantotto gli interphi degli azionisti questa importantissima linea nel
stò, il Ministro, come stabilito all'art. 30, rispetto economico e militare il
ha voluto avere in mano la prova che maximum della quarantina di
l'amministrazione della Bittoria Luminale portato a £ 16000 e capo a £ 2000 in
molti l'acquisto fatto di un numero di più di quella applicabile alle
azioni superiori a quello richiesto dagli altri parti della Rete.

Stante pur poter deliberare lo smembramento della grande difficoltà che
~~ella possiede~~ (attiva ormai e tenera) facoltà di promoverlo, giuse dalla gran difficoltà che
si ottiene, rimanga) quarantotto a riuscire prestata di trarre da attraversare
dei detentori di azioni lo stesso prezzo con le quali faranno ascendere il costo
renuto della società Bittoria Luminale per della costruzione ad una misura
elevata tali da meritare una speciale considerazione.

Proposta
Del resto il Ministero non
è riservata la facoltà di condurre la
linea dalla lungitudine di Pollica
a San Severino e Caneccio; e ciò
nonostante la convenienza di stabilire
la ferrovia della Basilicata appur-
to intorno le località del litorale,
ed in questo modo la quarantina
anni sarebbe più che quella stessa
conveniente per le altre linee.

Cogli articoli n. 22. bis.
la convenzione, il Governo si è re-
servata la facoltà di compiere entro
nella convenzione le linee dal Pollici-
mo a Trapani e Marsala e quella
da Taranto a Brindisi quando si
determini ad uscire ^{oltre} ~~entro~~ ^{oltre} quattro
anni dalla data della Legge di
approvazione della convenzione.

Il Ministero non dubita
che, trattandosi di due linee im-
portanti per molti rispetti, voi
vorrete rinmettere questa riserva
sottostando al giudizio del Governo
la determinazione di eseguire
e di distinguere per ciò l'epoca ap-
portata.

Coll'art. 37. della con-
venzione la Società ha assunto
l'obbligo di stabilire un servizio
di passeggeri attraverso lo stretto
di Messina in coincidenza cogli

amico e colle partecipi delle Strade ferate che vi fanno capo; nel il Governo è tenuto ad alcuna premiazione o suffidio, qualunque sia si posta al varco della Società Mefsa il trasporto gratuito dei disposti postali, e si sia convenuta una riduzione di tariffa per i trasporti di materiali ed oggetti fatti ai servizi del Governo, e per quelli di militari, impiegati civili ed altri.

Nel capitale di Socio fatto molto e più dettagliato per sorzioni tecniche di quello che non mai siasi più qui usato, e ciò allo scopo di sempre meglio guardare la buona costruzione del deposito e renderlo scaburante manido ed efficace il controllo governativo, sia durante la costruzione, sia nel tempo dell'esercizio.

Nelle prescrizioni sia guardando il materiale del traghettone si è avuto riguardo per ciò che riguarda le vitture al progresso che si è andato sviluppando soprattutto l'uso estero, ed alla maggiori comodità che otige la banchiera dei maggi' efficienze subite nella costruzione quindi si è imposto l'obbligo alla Società del

mantenere disponibile per viaggiatori vettura così detta "à salone" ed à coupi, come pure di adottare nel sistema delle vetture quei perfezionamenti statali attivati ammesso, specialmente per guadagni, per quanto è possibile la sicurezza dei viaggiatori da qualsiasi attacco.

Jaxo
Le tariffe sono intonate a quelle in vigore per le ferrovie dello Stato, ammesso pure per le ferrovie meridionali, e ciò per una opportuna uniformità, come avviene perchè dopo l'opposizione fatte, sembrano corrispondere convenientemente alle esigenze.

Soltanto per trasporti dei militari, del materiale di guerra e degli oggetti di privata maggioranza vennero portati (ad un tasso) molto inferiore di quelle convenute fin qui (e cioè appena) Società concessionaria, e le medesime vennero trasferite anche solo in modo proporzionalmente determinate, onde avviare a poco a poco quest'oggetto ed a moltissime complicazioni che si sollevavano quando trattasi di regolare i conti tra le amministrazioni governative e le Società.

Così per esempio poi

trasporto dei militari e dei marini
sia l'abili $50,025$ al chilometro
per la prima classe, $50,018$
per la seconda, e $50,0125$ per la
terza che corrisponde al quarto
della tassa ordinaria e poi man-
tenuti e le vettovaglie da spettan-
za delle amministrazioni (della
Guerra e della Marina) la tassa
costante di $50,06$ per tonnellata
e per chilometro senza distinzione
di classe.

Anche il modo di effe-
tuare il servizio della posta
venne di nuovo poco migliorato
introducendo nelle solite prescri-
zioni alcune aggiunte adatte a
chiariere sempre meglio gli obblighi
della Società.

Nel ministero omise
di preoccuparsi del molto pesante
imbarazzo che attualmente
trovavano di disponibilità ed in appre-
tativa obbligando la società ad
assumerne una parte al suo
servizio, utilizzando così l'opera
del personale senza agi-
grario alcuno per lo Stato.

Signore, voglate con-
cordare il vostro voto favorevole
al progetto di Legge che il ministro

stato ha l'onore di Sollippari,
ed all'uso di dare un uovo
degno della visita formata per
l'autorità di assicurare i voti delle
popolazioni calabresi e Siciliane
e d'adisfare ad una sollecitudine no-
rissima delle molte persone ipotelli,
piacevoli di dichiarare d'in-
genza la disapprovazione del pro-
getto di cui sopra D.

Progetto di Legge

art. 1°.

È approvata la convenzione con che l'amministrazione d'ogni im-
testi addì 9. luglio 1863 tra li
Ministri delle finanze e dei la-
vori pubblici ed il cavaliere Car-
lo Laffitte presidente del consiglio
d'amministrazione della Società
Vittorio Emanuele e riguardante
l'acquisto per parte dello Stato
della sezione della suddetta fer-
rovia denominata dal Ticino e
la concessione alla Società preme-
diana della costruzione e del
servizio delle strade ferrate
calabro - sicule.

art. 2°.

È autorizzato, in aumento al bilancio
passivo per 1863 del ministero
dei lavori pubblici, l'assegna-
mento di £ 168,610, onde sopri-
porire per gli ultimi cinquant'anni
dell'anno suddetto alle spese di
esercizio della ferrovia da Sesta
al Ticino per Novara e della
diramazioni di Ivrea e di Biella
dal risparmiarsi fra i raporti del
bilancio medesimo riferentesi al
servizio delle ferrovie dello Stato
nel modo che sarà determinato
per Decreto Reale.

Il prodotto brutto della ferrovia

dal Sesa al Cino e delle diramazioni d'Isoreal e di Biella sarà introdotto con applicazione al bilancio attivo.

Per pagamento delle quote dell'azie dello prodotto brutto dovuto ai detentori delle azioni della società di Sesa ed alle Società delle ferrovie d'Isoreal e di Biella è autorizzato un aumento di lire ~~167,100~~ ^{238,000} all'analogo rapporto inserito nel bilancio papiroso del Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 3°.

Con apposito stanziamento sul bilancio papiroso sopradetto per l'anno corrente da determinarsi per Decreto Reale, sarà provveduto per l'esecuzione del disposto dell'articolo 27 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento del suffidio di nuove misforni di lire, nonché per riporto del prezzo degli oggetti di consumo, ed altri approvvigionamenti contemplati nell'articolo 3° della convenzione medesima.

Art. 4°.

È autorizzata l'iscrizione sul gran libro del Debito pubblico di una rendita consolidata cinque per cento di £ 2226000 per corrispettivo della cessione della ferrovia Vittorio Emanuele seconda del Cino, Habilito all'articolo 9° della convenzione.

3

2

La sendita Società sarà iscritta
con ehcoranza dal 1^o luglio
1863, ma essa dovrà folsarsi
tutte a favore della Società co-
sideraria dell'opera. Stabilito
all'art^o 10^o di detta convegno.

Convenzione

Il più cospicuo Stato della Sicilia —
Vittorio Emanuele, Re d'Italia, per
parte della Società Concessionaria della
medesima, e per la concessione di questa
stessa Società della costruzione e del
servizio delle Strade Ferrate Calabro-Siciliane

Govi Ministro delle Finanze
e dei Lavori Pubblici contrattante in
 nome dello Stato e sotto la riserva del
l'approvazione del Parlamento Magis-
trale.

Ed il Signor Cavaliere Carlo Giffi
Presidente della Società della Strada
ferrata Vittorio Emanuele, quale
rappresentante della suddetta Società,
in confronto della salvezza avutasi
per deliberazione dell'Assemblea
generale degli azionisti presso udì
il maggio 1863, venne stipulato —
questo segue:

Art. 1.

La società anonima Concessio-
naria della strada ferrata Vittorio
Emanuele ed è in proprietà allo
Stato la parte di detta strada che
traversa sul territorio italiano da-

Circa il Circo, non oltre le g/100
azion della ferrovia di Susa, delle
quali la società modanese trae
in possesso, rimanendo così gravata
sull'obbligo di pagare al governo il
prezzo di canto lire approssimativa
della azione della ferrovia di Susa
stabilito dall'art. 18 del capitolo
s'esse ammesso alla legge 18 agosto
1857.

Art. 9^a

Il suddetto agiusto comprende:

a) Tutti le ragioni, diretti e
curichi appartenente alla società in base
del Capitolo di concessione offerto
presso colla legge 18 agosto 1857, non
che della Convenzione stipulata tra il
Governo Italiano e quello Imperiale
di Francia in ordine al trasfero
delle Alpi, e della strada d'accesso
nel territorio Italiano tra Susa e
Bardonecchia.

b) Il corso stradale comprendente
la ferrovia di esclusiva proprietà
della società Vittorio Emanuele
con ogni accesso e connesso, ed ogni
altro terreno appartenente alla
Società modenese e dipendente.

sulla ferrovia bisopra s'arca i fabbri
canti sotto stagioni e della Cava lenti
come e quanto vogliono dipendendo
della medesima.

C. Il materiali fanno esistere in
opere come favi e legname di
strumenti, piatti ferri e quei d'ac-
abbi, quei per carri e marci, tubi,
piatti a ferri, viveri e via grande,
non che l'altre di simili materiali
che deve, secondo l'uso, servire di
tutti quei alla Strada.

Tutto materiale da stagione
deve essere per qualità e quantità
conforme alla nota che si manda
alla presente convenzione sotto la
lettera A.

D. I mobili delle stagioni, in-
compresi quelli dell'ufficio di dire-
zione, ed altri oggetti destinati al
servizio dei viaggiatori e delle
merci, non che per le officie ed al-
loggi, gli utensili e le manuten-
delle officie, e gli attrezzi consi-
gnati alla manutenzione della
Strada, in conformità dell'inventario
redatto dal Sig: Commissario Paes in data
l'oggi e depositato al Magistrato del Lavori pubbli-

E. Entro il misterioso mobile

di branopiane e di legname con
ogni sorta di oggetto da riunire appartenente
mentre servizio della strada ferroviaria
di questo paese come risulta dallo
Stato dell' inventario di cui sopra, non
che gli amministratori ed altri che sono
ai trasporti delle merci e dei passeggeri
e di tutto quello che riguarda la
gestione della strada ferroviaria di
questo paese.

¶ L' unica telegrafia non esiste
di transmissione, è tutto il codice
necessario.

Art. 5.^a

Il Governo riconosce il prezzo d'estimo
quando gli oggetti di consumo sono
e combustibili, oli e grassumi ed
altri approssimativamente che
costessero in tutta la misura
della Società al momento della
consegna della strada. La quantità
di quegli oggetti di consumo
da rilevarsi non potrà
in nessun caso eccedere quella
necessaria per servizio di
mezi della strada ferroviaria.

Il prezzo d'estimo degli appartenenti
oggetti verrà pagato all' importo
del valore attribuito colla presentazione

alla costruzione della strada.

Art. 4.

La commissione della strada per parte della Società s'intende fatta così come composta allo medesimo; e constatossi da essa tenuta e presieduta, e la Società rimessa quindi a giudizio il diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni antecedente attuata dal Governo.

Art. 5.

La strada ed i suoi accessori non costituito il materiale fisso e mobile dovrà essere consegnato al Governo in stato ordinario di buona manutenzione ed esercizio, la qual cosa verrà riconosciuta da due appositi delegati, uno cioè per parte del Governo, e l'altro per parte della Società.

Se questi due Delegati non andassero d'accordo nel giudizio, sarà nominata una terza persona dall'arte la quale deciderà le differenze.

La Società sarà obbligata di riparare più buone dimensioni ed a proprie spese tutta la mancanze ed imperfezioni

che fosse riconoscute dai suddetti
partiti per conseguimento del buon
stato ordinario di manutenzione
ed esercizio sopravvivente.

Art. 6.

La Società sarà obbligata a provvedere del proprio e soddisfacimento
ad alla estinguisse di tutte le questioni
che si sia essa incontrata con lo
Stabilimento della Strada e suoi
successori e discendenti le quali non
fanno ancora interamente estinte
all'atto delle cessione della Strada,
e sarà pure di lei carico il riserva-
gio delle obbligazioni emesse dalla
stessa, e della precedente Società
della Strada ferrata di Novara.

Così pure la Società è obbligata
di tenere rilevato il governo in
tutte le questioni che essa potesse
avere con terzi relativamente alla
parte di strada ferrata costituita
oltre in questa cessione, e da un
qualsiasi pretesa contro terzi con-
sistenti sul corpo stradale per diritti
di proprietà, o per diritti d'passag-
gio, od altro.

Art. 7.

Ben intendo che la Società

si riserva di addossare alle lignee
prese dei crediti tributari esistenti
all'aperto della conagna, e tenendo
dei diritti anteriori alla medesima,
e di erigere in qualunque tempo
la sommatoria totale dei profitti.

Art. 8°

Il Governo sarà tenuto di soddisfare
a tutti gli obblighi spettanti alla
Società per ciò che si riferisce alle
parti si faranno attenzione in
rispondendo della congettura
stipulata fra il Governo Italiano,
quello Imperiale di Francia in
adine al traffico delle Alpi, ed
alla separazione della posta Cisal-
pina da quella transalpina —
sotto governo Vittorio Emanuele.
Senza pure obbligo del Governo me-
desimo di soddisfare in luogo —
per la Società a tutti quegli
altri obblighi che allo stesso
incombevano relativamente allo
merito della strada principale,
come di quella di Susa, di
Bella, e del tronco Lombardo al
fiume Ticino fino a Magenta,
appartamento alla Società della
ferrovia Lombarda non che quelle

relativa ai diversi servizi di trasporto delle merci e passeggeri attraverso il Moncenisio, in conformità delle rispettive convenzioni, e ciò fin tanto che le medesime convenzioni non una regola di essere mantenute in vigore.

Con una convenzione speciale si intenderà fra il Governo, e la Società sarsina stabilire apposite accordi onde assicurare il meglio possibile il servizio ordinario dei trasporti delle merci e dei viaggiatori attraverso il Moncenisio, come pure purgare fra il modo con cui dovranno nell'avvenire procedere alla manutenzione della strada ordinaria sul Moncenisio stesso.

Art. 9:

In considerazione della cessione della strada e sue dipendenze come sopra, il Governo pagherà alla Società una rendita annua di lire Due milioni segnata ventimila lire riservarsi sul Libro del Debito pubblico italiano, mantenendo le corrispondenti tabelle ipotecate sino a che las-

S

Società non conprovi di avere sol-
l'obbligo di passare, ed obbliga-
tive le obbligazioni esistenti, e che
potessero gravitare sulla strada
perché si che si trattasse

Art 10.

V/V
Il Governo prendesi il possesso della
strada un mese dopo la promulga-
zione della legge di approvazione
di questa convenzione, e la facendo
della rendita avrà principio sul
giorno suddetto.

Ballo stesso giorno il Governo
incomincia ad eseguire per quanto
tanto lo concorre delle diverse linee,
e uscirà per la Società della
ferrovia Filippo Emanuele quale
ragione partecipazione agli introiti
della strada, e qualunque ingre-
gion nell'amministrazione della
stessa.

Art 11.

Alla stessa opera della Convenzione
della strada saranno pure dalla
Società depositati a mano del
Governo tutti i disegni e piani
della ferrovia, di tutte le opere
d'arte, fabbricati e dipendenze,
casellari e parcellari; documenti

d'ogni sorta di somme, contratti da
ogni sorta della strada ferroviaria prima
d'essere stata di Possesso, e delle
agioni della ferrovia da S. S. S.
contratti d'appalto per opere e provi-
viste, liquidazioni finali ed obbliga-
menti di soldi, salvo l'obbligo del
Governorato medesimo di conseguire
alla società, tutto scrupolosamente
riduttivo, copia autentica dei su-
ddetti titoli, ed anche gli originali
medesimi, quando le occorreranno
per fare in causa a difenderci
contro pretese di terzi.

Tutti gli accennati documenti
verranno descritti in apposito
lenco ricevuto e ridurrato dai
rappresentanti del governo e della
società.

Art 12.

L'Amministrazione dello Stato avrà il
personale della Società fornito at-
tualmente impiegato nel servizio
della linea ceduta colle norme
disciplinari più adatte, fra gli
impiegati della ferrovia dello Stato,
e ben inteso che con tali avrà
giurato l'Amministrazione non
essere che un obbligo speciale verso

gli imprese sussidio, i quali
rimarranno dopo la cessione sotto
la esclusiva di un depositario.

Art. 13.

La Società Vittorio Emanuele
si assume l'obbligo di far rimanere
al Governo Imperiale di Francia
al dritto che le compete, e fornire
dell'art. II della Convenzione interna-
zionale di maggio 1864 relativa alla
separazione delle linee Savoie da
quelle Italiane, le competenze
a scavi della garanzia attribuite
alla strada ferata Savoie sussidio
la parte d'intero superiore al quale
è maggiore per conto di interessi del
Capitale assunto che si verifichasse
sulla sezione detta del Ticino, ed in
ogni caso sarà obbligata di tenere
rilevato il Governo Italiano nelle
più ampie forme da ogni carico
dipendente dalla sussidio stipu-
lato, rinunciando a quella
parte di garanzia assunta alla
strada Savoie da dove esso
potessere dei redditi della ferrovia
del Territorio Italiano.

Art. 14.

Inoltre il Governo di S. M. accorda

alla predetta Società Vittorio Emanuele
dovranno, come si dice, stabilire
all'att. successivo, la concessione
sulla congiunta e dell'esercizio delle
seguenti linee di strade ferrate.

1° Una linea da Taranto a Reggio
nella Calabria, a partire dal punto
di diramazione da quella da Nari
a Taranto che sarà stabilito fra
la Società ed il Governo.

2° Una diramazione da que-
st'ultima linea principale presso
la foce del Crati sino a Crotone.

3° Una linea da Messina a Palermo
per Catania, ed una da Catania a
Palermo con una diramazione so-
ggiacente ad una sopra diretta nella
Sicilia.

Art 15.

I termini per compimento delle
costruzioni e per l'apertura allo eser-
cizio delle suodette linee di ferrovia
rimangono stabiliti come segue:

1° Pella linea da Taranto a Reggio
a pella diramazione di Crotone al
primo luglio mille ottocento sei-
scantosso.

2° Pella sezione da Messina a
Catania e da Catania al 1^o luglio.

mille ottocento sessanta e cinque.

Le Pelli segno da Catania —
scrivendo il primo febbraio mille ottocento novanta sei.

Le Pelli invia da Catania a Palermo
coll'ufficio di magazzini di
Sicignano a Sciacca il 11 febbraio —
mille ottocento novantasei.

I lavori prima corso da Bagheria
a Trabia nella Sicilia e la Regia
di legge nella Calabria dovranno
essere alcune interruzioni costituite
in modo da poter essere ultimati
nelle epoche faticose rispettive
contratti, e la società delle suddette
epoche è giurata ad appena
all'esigenza la amministrare segnale
di buon.

I lavori delle altre parti di linea
già studiata, e di cui alla prossima
segna della legge che approverà
la presente convenzione si avranno
disponibile i progetti di missione,
saranno incominciate senza ritardo,
dopo la suddetta promulgazione, e
quelli delle altre due linee saranno
intrapresi non più tardi di quattro mesi dalla promulgazione
medesima.

In conformità del disposto dell'art.
e dello trattato per la costruzione del capitolato —
è essere ammesso alla dogana di Cava-
dine delle ferrovie meridionali
la Società e' investita del diritto
ed avrà l'obbligo per quella parte
di linea da Bari a Taranto che
sarà compresa tra la stagione di
Taranto ed il punto di sboccajo.
ma delle strade ferrate della
Calabria di operare sulla medesima
il transito dei carriagli.

Berrettato, che, come già si
stabilito nel presente capitolo
l'ente e' corrispettivo alle condizioni
de questo trattato, nell'uso de' comuni
della stagione di Taranto, e dello
sboccajo al porto di quello Cattaro
saranno stabiliti di accordo fra le
parti interessate ed in caso di
discrepanza fissate d'ufficio dal
Ministero dei Lavori Pubblici.

Per quanto riguarda all'acquisto
delle Comuni alla linea Bari -
Taranto ed a quella Taranto - Reggio,
il Governo non sarà obbligato a
corrispondere la sommaziana elabo-
rata, ma la Società lo esserà fissa-

• nella sua società e per tutti i soci, —
perciò che è presente dal medesimo
Padre in seduzione della tessaglia
assunta per estinde della rete.

Questo stesso sistema sarà applicato
a tutti quegli altri tronchi che fanno
parte di altre Società, e sui quali
questa Vittorio Emanuele ottengono
per comune i proprii Consigli.

Arl. IV.

Per l'eseguimento delle concessioni
delle linee ferroviarie si dà in
tratta vera costituita anche un
nuovo dalla ditta delle promulgazione
della legge che approverà la presenti
concessione una nuova Società la
quale, quantunque rimanga annessa
alla di assumere titolo di
Società Vittorio Emanuele, pure
dovrà mantenere separata dal
l'altra Vittorio Emanuele che ha
la concessione delle ferrovie Longjard,
con apposita Assemblea e Consiglio
di amministrazione che funziona-
ranno nello Capitale del Regno.

Gli statuti di questa nuova
Società dovranno essere come di
regola, approvati dal governo, il
qualo espressamente si riserva

di stabilire le norme per la confezione del Caviglio di acciaio e
magne.

La gestione delle ferme costituite nello presente concessione non potrà far qualcoglia sorta confondersi con quella riguardante le strade ferrate Savoie, dove solo scrupolosamente si rispetteranno gli interessi dell'una e dell'altra.

Art. 18.

La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario per adempire ai suoi obblighi assunti colla presente concessione e per sue giuste ragioni e obblighi di obbligazioni. Art. 19.

La Società avrà l'obbligo di fondare in una delle Città, sia nella Sicilia, sia nelle Calabrie, trenta fabbrerie due stabilimenti abbastanza ampi e forniti per eseguirvi tutte le grandi riparazioni occorrenti al materiale servizio.

Art. 20.

Il Governo si riserva la facoltà di comprendere per questo Reale nello presente concessione,

mentante la Società con ciascuna
classe stradale di cui all'art. 116 sono
dove benefici di crescere ed altri
per parte dello Stato, anche la costi-
zione e l'esercizio della ferrovia
da Palermo a Trapani e Marsala,
a condizione per altro che il Consa-
suno si decida di valori delle
suddette ferrovie entro quattro anni
dalla promulgazione della legge
per legge della presente convoglio.

Art. 21.

La Società si obbliga pure a co-
struire ed esercitare uno tronco fe-
roviario che dalla foce del Bassant,
lungo la valle del medesimo, si
estenderà sino alla longitudine
di Paternò, sotto le osservanze
sotto condizioni della presente
convoglio ad ammissione Caffitata.

Per l'acennato tronco si possono
accordare alla Società una convoglio
chilometrico di £ 16,000.000 e
che il prodotto lordo per chilometro
del medesimo non oltrepasserà
la £ 12,000.

Dunque l'indicato prodotto lordo
oltrepasserà la £ 12,000, la convoglio-
ne di cui sopra diminuirà nella

proposta stabilita all'art. 26 ed
in qualunque caso il prodotto non
risulti alla quota di convergenza
non potra oltrepassare le L. 29000
per chilometro.

L'epoca per l'ultimazione e
l'apertura all'esercizio della suddetta
linea rimane fissa da un anno
dalla data della promulgazione
della legge di approvazione di
questa convenzione.

Prima che questa al Governo si
obblighi mediante un Decreto,
deve la Società Vittorio Emanuele
di costruire ed esercitare un tronco
di ferrovia da Potenza a Contigliano,
sotto le osservanze delle condizioni
di questa convenzione ed ammettendo
i suoi capitoli, e mediante la
promulgazione della semplice conve-
nzione chilometrica di 16. mila
lire, osservando di costruire
ed esercitare una d'immagine
che dalla linea Caccamo - Santerno
non arrivi a congiungersi verso
Potenza a quella che discenderà
dove dalla foce del Bosento.

Il Governo dovrà per altro far
uso della suddetta facoltà contro

quattro anni dalla data della legge
l'appropriazione della porzione
concessione.

Quando si verificherà il primo anno
la Società Vittorio Emanuele si
intenderà colta Società Italiana
delle ferrovie meridionali per
combinare un servizio cumulativo
dal Portofino a Napoli, ovvero non
la prima porzione con suoi car-

roagli al tronco medesimo mediante
quelle condizioni e quei compatti
che saranno concordati fra le
due Società e regolati ed approvati
dal Governo, alle cui determinazioni
la Società Vittorio Emanuele dovrà
interamente conformarsi.

Nell'altro caso la Società Vittorio
Emanuele dovrà seguire dal
Governo i tratti di ferrovia da
Sant'Eustachio al cancello della condizione
ed al prezzo di costi da accortarsi di
convenire accordo, ed in caso di dissenso
per mezzo di un arbitramento che
avrà luogo secondo le norme tra-
scritte negli articoli 38. e 39. di questa
convenzione, per andare in comune
a Napoli, ponendo il punto finale
sulla linea Napoli-Capri.

Qualora la Società Vittorio Emanuele
intuisse ad esercitare tutto quanto il
tratto della ferrovia dal Bassano a Sante
marie, la concesione bilanciatrice
applicata nella confezione stabilita
all'art. 16 si limiterebbe per tutto lo
estensione della linea dal Bassano
sino a Cancale al massimo di
L. 10000. per chilometro.

Se per andare a Napoli la società
si gioverebbe dell'estremo tronco della
ferrovia da Capriana a Napoli, esse
dovrà pregiudicarne intenderne
le condizioni colla società delle
ferrovie Romane.

Nel caso di acquisto per parte
della società Vittorio Emanuele
della linea da Cancale a Soverino,
essa assumerebbe pure il carico di
ultimare ed esercitare alle stesse
condizioni generali della presente
concessione il tronco da Bassano
sino ad Arzilli, ordinando costru-
zione per conto dello Stato, alcuna
discrezione ^{che} sarebbe stata disposta
dal governo per i seguenti di
della strada, rimborstando a
quest'ultimo le opere che andrebbero
già eseguite dalla detta costruzione.

all'epoca della consegna.

Art. 22.

La Società avrà la facoltà con
il consenso del Prezzo, due mesi
primitivi, per Decreto Reale, di
costituire ad associarsi, alle stesse Dis-
posizioni di questa Convenzione
ed ammessi Capitoli, una linea
diretta da Torino a Genova,
sotto i diritti di prefazione che
per quest'ultima linea possono
competersi alla Società Italiana
delle Ferrovie Meridionali.

Art. 23.

A garanzia dell'adempimento
degli obblighi assunti alla
presente Convenzione ed ammessi
Capitoli, la Società Concessionaria,
entro un mese dalla presentazione
societatale, farà nella Cassa dei
Depositi e Prestiti un deposito di
cattelli corrispondente ad una res-
posta di lire tante cento cinquanta
mila salvo nominale.

In caso d'inadempimento di quanto
è disposto nel presente articolo di
questo articolo, la Società obbedirà
decidere della Concessione incarica-
sang'altro nella portata della

rendita di lire setanta e cinque
cento, che quel consorzio prima
ed esclusivamente depositato nella
predetta cassa, come da delibera-
zione della Direzione della Cassa
medesima, in data d'oggi.

La suddetta congiunta presepe
affermare la quale si comprenderà
che l'opus di rendita di cui
sopra, non è restituita per quanto
a carico che la Società questi
obbligo d'aver erogato nella spian-
ta stabilimento delle strade ferrate
Calabro-Sicula, in ragione dei
lenti di tempo superfluo occorso
per l'ultraggiore delle diverse
linee, una somma corrispondente
a tre volte tanto l'ammontare
del quinto da restituarsi.

Art. 26.

Le strade di ferro contemplati
nella presente Convenzione sa-
ranno possedute ed esercitate
dalla Società con tutti quei diritti,
ed obblighi che risultano dalla
presente, dal Capitolo di cui
due vi si accessa, ed in partico-
lar modo il 20 novembre
1879, in quanto la convenzione è

1

è capitato e munito con un longiano
e inviato attimamente stabilito per
futre disposizioni di legge.

Qualche tempo rimarrà
obbligato all'esecuzione dei de-
crezioni governative in vigore
per la polizia, scuole e magistrati
all'esercizio delle funzioni, e di-
quelle che saranno emanate
seguito all'assunzione riguardo
ad un ordine all'organizzazione
dei Commissariati di controllo e
di sorveglianza per la costituzio-
ne e per le carceri.

Art. 27.

La durata della concessione
per linea di strada ferrata
contemplata in questa conve-
gno è fissata in novanta non-
zane dalla data della promulga-
zione della legge di approvazione
della concessione medesima.

Art. 28.

Il Governo accorderà alla Società
per tutte le linee canone colo
presente, salvo le eccezioni di cui
nell'art. 21, una sommazion
eliberatoria di £ 11,000 all'anno,
sia a tali che il prodotto lordo

disboscamento delle medesime non
superasse le lire dodici mila.

Allorché il prodotto lordo au men-
sile oltre la dodici mila lire, la
sovvenzione governativa diminuirà
della metà della differenza in
proportione del prodotto lordo reale, e
la lire dodici mila pressoché
limite minimo.

In ogni caso per l'ammontare
del prodotto lordo minimo alla
sovvenzione a carico dello Stato
non potranno mai eccedere le
lire ventimila mila per chilometro
linea, per cui quando l'intervento
lordo raggiungesse le dette lire
ventimila mila, il governo non
corrispondrà più alcuna dona-
zione.

Quando poi il prodotto lordo
delle strade ferrate di cui si
tratta arrivasse a superare il
dato limite delle lire ventimila
mila, lo Stato parteciperà a questo
maggior prodotto ⁱⁿ proporzio-

ne sovvenzione chilometrica,
di cui sopra, verrà applicata
anche alle sezioni di linea che
saranno aperte ancora dopo allo-

servizio con intregazione del governo
presso della ultimazione dell'inter-
vista, ed attendere in questo stesso
sguardo sia eseguito in modo
regolare tanto il servizio dei regi
giudici che quello delle messe.

Art. 27.

Inoltre lo stato accorda al titolo
di sussidio alla società la
somma di novem milioni di lire
sotto indagine se poi dello ammu-
nitione pagato dal governo per lavori
eseguiti a delle provincie delle
Piemonte e della Sicilia, da Palermo a
Trapani, e da Reggio a Trapani, con
dai del materiale grosso immobile
provisto per l'esercizio del governo
dei due tronchi suindicati.

Resta inteso che questo sussidio
rimane esclusivamente attribuito
alle linee di ferrovie da presso
fatto della concessione Almì e C°

Art. 28.

Soldi spediti alle armi agli uffizi
riguardanti lo scioglimento della
attuale forza armata per la

costruzione delle ferrovie Calabro-Sicula
di cui parla l'articolo 30, la Società
Vittorio Emanuele avrà diritto
alla riacquisto della metà dello
ammontare del sussidio sicurato
entrambi di lire, che verranno pagati
dopo fatto lo disegno per le opere
e provviste eseguite dal governo, —
come all'art. precedente, in nume-
ri, oppure in cedole del debito
pubblico italiano al valore di
piaggio.

La seconda metà del sussidio
si sarà pagata nello stesso modo
dell'altra, dopo scorsi tre mesi
dal primo pagamento.

Art. 29.

Saranno gratuitamente accordate
alla Società tutte gli studi e
progetti delle linee state assegni-
te dagli ingegneri formattiani.

Art. 30.

In forza V. C. la quale con la
esecuzione dei relativi contratti,
ha giustificato che mediante lo
intervento del Signor Carlo Laffiti
Presidente di essa, trovarsi proget-
tato di M. 179.800.000 lire
capitale e di M. 89.800.000 lire

di d'individuo, e così di un numero
di azioni della società amministrata,
attualmente per la costituzione delle fonda-
zioni Società, superiori al numero
prescritto dagli Statuti per operare
lo smigliamento, si obbliga di prou-
vare e di ottenerne nel termine
di due mesi dalla data della
provvidenziazione della legge d'affi-
provarzione di questa convegno
lo smigliamento regolare della
predetta società amministrata, dichiar-
ando intanto di rinunciare a tutti
i propri interessi siccum et in d'ora
rinunciando ogni diritto opportuno
alla predetta società, ed obbligandola
a tenere in qualsivoglia modo e
tempo richiesto il posseme da
qualcun'altro protetto per parte
della società amministrata e degli
azionisti della medesima.

Art. 6 Posto inteso che la Società
d'Officio Emanuele nel propon-
endoperare lo smigliamento delle
fondazioni delle forme di Cibbo-Socie-
tà, si obbligherà di pagare agli altri
possessori di azioni quel convegno
tempo medesimo che esso paga-
rà l'acquisto delle azioni contratti;

una società contratti.

Questa moltitudine di società
P. S. sono pure deposito presso
l'amministrazione dello Stato,
presso quella società di credito o
caso bancario che sarà accettata
al P. S. dalla 13928. giorno di
capitale e dalla altre 13918. di
dividendo che al termine della
società scatta sono da conser-
vare al primo luglio ed al
primo agosto prossimo, e che
tale deposito dovrà regolarmente
dal P. S. far fermo dinosa-
tante che sia stato regolarmente
deliberato lo scioglimento della
società.

Art. 31.

La società dovrà svolgersi il
Governo in tutti gli oneri da
questo assente in Stato dai
speciali contratti, ed affidamenti
per eseguimento di lavori o
provisione di qualsiasi genere,
relativi alle linee contemplate
in questa concessione, per la
esecuzione dei quali contratti.
Il P. S. trasmette i propri
diritti alla società che intenderà

me luogo per tutti gli effetti, e
qualche ore deve discutere la costituzionalità
ed il rigoroso adempimento.

Art^o 32.

Quando il Governo volesse costituire
egli stesso ed accordare ad altri il
diritto di attuare nuove linee di
strade ferate in diramazione da
quelle da eseguirsi nella Sicilia,
in confronto della precedente conces-
sione, la Società godrà del diritto
di preferenza durante il periodo
di dieci anni a partire dalla
approvazione della concessione,
soprattutto se si tollerasse ad al-
cune le condizioni che ver-
ranno nel primo caso proposte
dal Governo, e che verranno nel
secondo caso offerte ad altri com-
petenti, e ciò entro quattro mesi
dal giorno in cui le condizioni
di cui sopra le saranno modificate.

All'inizio dell'adempimento
guarda la finezza dell'ammontare
di diritto di preferenza nella Sicilia,
la Società non potrà opporsi in
alcuna guisa alla attivazione
sia nella Sicilia, che nello Calabria.

Le strade ferate di cui si diceva con-
giungono e oltre attraversano quelle
ella medesima accordata.

Art. 33.

Per riguardo al personale attua-
mente addetto all'esercizio del
tratto di linea da Palermo a
Miglieria la Società sarà sotto-
posto agli stessi obblighi adatti
al Governo relativamente a
quelle della linea Vittorio Emanuele
indata, le cui attuali voci si
presenta.

La Società dovrà pure sotto-
l'ammiraglia degli obblighi adat-
tati conservare in servizio il
personale attualmente addetto
agli studii delle ferrovie Calabro-
Sicula, ad eccezione dei due Diret-
tori Generali e degli Superiori
Capi del Pieno Fondo.

Il personale addetto alla Costru-
zione ed all'esercizio delle ferrovie
soci si comporsi per ciascheduna
categoria nominale di quattro
quinti di italiani.

Poi prima tre anni dalla
data dell'apertura all'esercizio
delle prime sezioni, una metà

almeno del numero totale dei passi
del servizio di esercizi dovrà essere
riservata agli impiegati in disponi-
bilità ed aspettativa, ed ai militari
congedati, e sfiancati da combattimen-
to battaglia stabile, e dopo gli
accettati prima che siano il-
detto limite della metà poter
della società ridursi al doppio.

Art. 34.

Le strade ferrate comprese nella
presente concessione saranno
originariamente eseguite per
un semplice binario. I ponti
però di una luce superiore
ai dieci metri saranno fatti
da principio costituiti sopra
una larghezza sufficiente da
permettere, quando sia ciò la
apposizione del secondo binario.

Tuttavia però che questo secondo
binario non venga applicato, i
sovradicati ponti potranno
servire per movimento ordinario
di persone e di carri.

Art. 35.

Sarà obbligo della società di
stabilire in quelle stazioni delle
linee concesse, nelle quali sarà

del Governo gradito successo si per
la simenza e difesa delle strade
feroci, un locali sufficienti con
disposizioni convenienti capelli
per riceverarvi Caserme; guardie
di Scuola, Doganieri, e qualche
drappello di truppe.

Saranno le dette brevi poi, se
allo scopo di permettere la libera
circulazione delle forze e mezzi
d'Intimità nelle stagioni, sono
nei trent'ore non certo alcuna
strada ordinaria in prossimità
delle ferrovie, costituita o man-
tenuta a spese della Società
una strada per cavalli parallela
ed il più possibilmente vicina
alla ferrovia suddetta, con una
lunghezza non minore di
quattro duci e contorni e segnata

Quattro radici della cose
costituenti variazioni formidabili
sono tenute a disposizione di
qualche drappello di truppe che
fors' necessari di trasportare
mentre collocarsi.

Art 56.

La Società è autorizzata a rendere
l'obbligo di eseguire a propria

spese, ed esumistionis et diritti
dei rispettivi proprietari, il taglio
dei boschi che si trovassero in
contatto colle ferrovie per una
distanza media di un chilometro
da una parte e dall'altra della
strada ferrata, non inteso sepe-
dero il Parma abbia alcun diritto
sulla proprietà dei legnami riven-
guali, i boschi non siano danneggiati.

Art. 37.

La Società dovrà pure stabilire a
tale sua opera con servizi di
navigazione compiessi fra Messina
e Reggio per mantenere la massima
corrispondenza tra le ferrovie della
Calabria e quelle della Sicilia, e ciò
alle specifiche condizioni stabiliti nel
presente capitolo.

Art. 38.

In qualsiasi caso in cui man-
sino difficoltà o controversie riguardo
all'intelligenza ed all'esecuzione
delle disposizioni contenute nella
presente convenzione e nell'ammesso
capitolo, la Statale Concessionaria
avrà d'ufficio rivolgersi al Ministero
dei Lavori pubblici cui affetterà di
determinare in proposito. In caso

di disconformità del Tribunale e la
parte si riserva al giudizio di
arbitri, rinunciando su questo punto
formalmente derogato ad ogni
contraria disposizione di legge.
Gli arbitri saranno tre; due
nominati rispettivamente da
ciascuna delle parti, ed il terzo dai
due arbitri, oppure seguita la loro
nomina.

Art. 39.

Quando sia il caso di ricorrere
all'arbitramento, la parte che per
la prima volta farà la domanda,
intificherà all'altra la scelta del
proprio arbitro, invitandola a
nominare il suo, qualora quest'ultima
non aderisse all'incontro entro quattro
dodici giorni, il secondo arbitro
sarà nominato a simile, stampa
della prima parte del Tribunale
di Commercio della Capitale del
Regno, legalmente comunicata
all'altra parte, e fra cinque
giorni da questa comunicazione,
questo stesso Tribunale nominerà
il terzo arbitro nel caso in cui
i due primi arbitri non s'accor-
dino nella scelta del medesimo.

Fatto in doppio originale
presso la g. Soglio nello stesso
annunto

Si approvano le seguenti cancellature
e postille:

1° La postilla alla pagina 15.
linea 16^a diritta, ed altri approvi-
ggiamenti.

2° La postilla alla pag.^a 8^a linea
6^a diritta, non che quella relativa
ai diversi servizi di trasporto delle
muci e passeggeri attraverso il
Marconi siso.

3° La postilla alla pagina 16.
linea 1^a diritta linea del Bacante
sino a Cancellate. La cancellatura alla
stessa linea delle parole e medesime,
non che l'altra cancellatura delle
parole e della detta linea resteranno
pagina linea 16^a e 17^a

4° La postilla alla pagina 16^a
linea 21^a diritta. Salvo le correzioni
indicate nell'att. 21.

5° La postilla alla pagina 29
linea 1^a diritta, agli altri e la
cancellatura delle parole ad ogni.

M. Ministro dello Interno
Frmato M. Minghetti - Si

Ministero dei Lavori Pubblici

dei S. Ministero

di S. Laffitte

Il Capo Regionale Ministro dei

Lavori pubblici P. Mancini

Per Copia conforme

Dal Ministero dei Lavori pubblici

Il Capo Regionale

P. Mancini

Capitolato d'Onore
bella Convenzione delle ferrovie
Calabro-Sicula

articolo 1^{mo}

Atto pubblico di studio e mandatanza regolare
dei progetti delle linee.

articolo 1^{mo}

La Società Vittorio Emanuele consente
l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicula
dove uniformarsi alle leggi vigenti
nel paese per quanto riguarda allo
introdursi nelle altre proprietà affini
e seguendo le operazioni di cessionamento
di piani e profili, scendagli e al-
tenessi, ed altri necessari sia per
studi dei progetti, sia per trattamenti
definitivi d'escrizione sia perché
possano avere il loro seguito verso le
finalità delle espropriazioni. Il
Governo a sua volta dovrà esaminare
i decreti e dichiarazioni necessarie,
anche la Società ed i suoi agenti
vengano riconosciuti nella loro legale
qualità, suscita delle autorizzazioni
che secondo le leggi è difatto del
Pomerio stesso e concedere ed appistare
dall'autorità del medesimo in ogni
circostanza in cui abbiano bisogno
di riceverle.

Art. 2^o

Nessun lavoro potrà essere intrapreso
per la costruzione delle ferrovie e loro
dipendenze senza l'autorizzazione
del Ministro dei Lavori pubblici.

Il perimetro ed il profilo delle ferrovie
danno determinazioni sulla produzione
di progetto che costituiscono per l'industria
lavoro per cui una posizione di linea;

(a) Sul tipo planimetrico generale
sulla scala di 1 a 3500. del profilo
longitudinale nella stessa scala per
lunghezza ed in quella di 1 a 30.
per altezza, le due distanze si riferiscono
rispetto al livello del mare preso per
piano di paragone.

(b) Un certo numero di profili trasversali
nelle località più effettivamente comprese
le sezioni trasversali normali della via

(c) Di un quadro contenente tutte le
indicazioni relative alle lunghezze dei
tratti rettilini e curvili, ai rilievi
della curva, ed alle misure delle inces-
sazioni della linea rispetto all'orizzonte.

(d) Di una memoria sulla quale
siano spiegate e giustificate le disposizioni
su planimetrico ed altimetrico de-
sideriali di ciascun progetto.

carta 3^o

La posizione della strada, detta per
sudore della Città Comune, e dei vari
e quattro questo si considera d'argine
e delle strade ordinarie, sulla somma
interna, questo deve pronto in cui
la ferrovia medesima verrà a fin
versata sia a livello sia per strada.

oper caravansaria; quella delle opere
servienti al passeggiario delle strade;
quella degli estremi delle curve, la
misma dei tagli di questa la dirige-
ne dell'asse principale e laterale, e la
posizione dei profili trasversali do-
vunque venne regolarmente indicata
santo sul tipo planimetrico quanto
sul profilo longitudinale, e costitui-
namente del progetto speciale da re-
presentarsi per classe sedima di dette
opere.

Il tipo planimetrico dunque sempre
comprendere tutta estensione di un
elettorato da tua parte e dall'altra
dell'asse del progetto. Nella traversata
dei torrenti, fiumi, orini e qualche
considerazione già non dovrebbe fare
al di sopra quanto al di sotto quella
maggiore estensione che sarà giun-
cata superiore affinché nell'aperto
del progetto agevole risca di formarsi
in abbondanza questo criterio delle
tendenze del corso della convergenza
della posizione, e della forma dei
ponti da stabilità e della scappello
e convenienza e sufficienza delle
opere proposte e da proporsi per
affidare la stabilità.

Per tradirsi facendo da costri-
attavverso ad in contatto degli ab-
bati, saranno presentati primi



Specie di tratta strada di 1/1000.

Dal tipo planimetrico per ogni tratto dovunque apparirà la condizione della strada, cioè se a rullo scoperto od in sottostato, se al piano di campagna oppure elevata o abbassata sotto il livello stesso, se a libero terreno o rilevata, oppure col sostegno di ferri di suuoi coi supporti come inferiori sul profilo longitudinali dove si ponrà indicata la lunghezza di ogni tratto in salita, in discesa o orizzontale, e la lunghezza dell'ultima rettilinei, e dello sviluppo delle curve, si dovrà per ogni rotolata la vicinazione o sciolto e proporzionale per tutto il tratto di salita e delle discese.

Art. 4^o

I profili trasversali riportati della strada uno comprendono tutte le principali condizioni di qualsiasi industria essa venia a trovarsi cioè se a livello col piano della campagna, o collinaste del suo paesaggio elevata più o meno d'ogni genere, cenni di sopra o prospina, se riusciate a tagliata a mezzo costone o camata nella ferme o nella roccia dolabile; se con suuoi di sostegni al tenore superiori, se con suuoi di sostegni inferiori, addossate a resistere alla spinta del contrapposto terreno.

de con piani d'angini e difesa con le
idronee e canali di fiumi e torrenti.
e con parapetti di argini laterali
e di altri di ferro battuto da prefissare
o finalmente ad aperta in bottino
con rivestimenti semplicemente o
ad ornire ad periodi di successione
e pericolosi tracolamenti d'argini
ovvero con rivestimenti di etto si op-
pone la neoprania valider resisten-
za all' instabilità della roccia
e del terreno qualunque in cui
venga eseguito il tracollo.

Art. 5°

Per tutte le principali opere d'arti-
e così per ponti di fiumi, torrenti
e via, quando abbiano ad essere
costruiti a più luci o anche ad una
sola luce che tocchi, o superi i
metri otto, per carenabilità di bottino
di legno non possono d' cinque
metri, e per la stagione di fabbricazione
loro attinenti la Società prescrittori
dei progetti speciali.

Pette opere minori de così per i
ponticelli aquedotti e riforme di nuo-
me di muretti legnosa di metri o più
per carenabilità, la bottino di tutti
legnosa di metri cinque pette
fermate, belli eate e aforse e canali
di guardia potrà la Società limitarsi.

a prescrivere. D'individuare il Comitato
la regolare la costruzione secondo
la relativa impostanza, e secondo la
facile tolleranza della località
e della loro destinazione.

In questa stazione che verranno
designate dal Ministero, oltre ai locati,
risparmia una disfazione a tutto di
bisogni dello esercizio in aquelli
di cui parla l'Art. 35, della con-
venzione di Parigi stabilendo aspetti della
Socità e respo a disposizione del
Governo sui locati per i uffici del
Commissionato governativo nominato
della sovreguardia dello esercizio.

Fatte nelle principali stazioni da
ordinare dal Ministero delle Finanze
dopo la Società costante a proprie
spese di chi comandi a pseudosi, i locati
ocorrenti per le operazioni doganali
delle merci che si trasportano colla
ferrovia, e per gli uffici relativi.

Art. 6º

I progetti speciali ed i moduli a
essere atti all' articolo precedente si compor-
ranno di una memoria scelta sopra le
dovuzioni e speciali disposizioni
della opera venire spiegata e giustificata,
e di un comodo di disegni in pianta,
elevazione e taglio abbastanza ripre-
pato per fornire una soddisfacente
 rappresentazione di ciascuna in detta

le loro parti e per dare una completa
conoscenza delle loro forme, dimensioni
e genere d'istituta.

Il progetto specifico dei ponti sui
fiumi, canali e corsi d'acqua le cui
delegazioni s'assunse ad un perugiano dal
profilo longitudinale degli alberi si
riscontrano estremamente superiormente ai
inferiormente alla ferrovia e da un
conveniente numero di sezioni tras-

versali dell'altro sudetto allo stesso
stesso al quale è diretta la maggior
estensione del tipo planimetrico d'
esso altra prescritto all'art. 3°

In questa parte del progetto delle
stazioni non che dei modelli delle
formate il loro piano generale nel
quale sono chiaramente
indicata la distribuzione di tutte le re-
sidenziali principali e le secondarie, il
permetto delle piazze o cortili desti-
nati, ed altre qualunque dipendenze,
ed accessori, e finalmente la posizione
dei fabbricati e di tutte le opere
componenti la stazione, formata
colla regolare figura dell'area che
ciascuna di esse opera e fabbricato
dovranno occupare.

art. 7°

Ciò piano generale delle stazioni
sarà adottata la scala di 1/500. I loro
fabbricati come altrettante distan-

Dei ponti viadotti, ponticelli, viadotti
secondo canale cantoniere, caselli d'guarico
e banchine a livello ferroviario definiti
in scala non minore di 1/100.

Scali maggiori le quali potranno avvenire
dove sian a questo d'quandochiamunque
dannoso adottate per quei particolari
oggiad non qualid sia d'uso e' dice
sia le più vicine suisse, come
sabbero le cosue, le decorazioni
chitarriche, le costruzioni in legno
od in ferro, gli oggetti d'armamento
della via, e del materiale fisso dell'
stazione e simili.

Art. 8^o

Per questa linea o sezione di linea
che caderanno in località difficile alla
produzione dei progetti particolareggiate
secondo le norme e' suodalità spiegati in
precedenti articoli, essa prenderà quella
dei progetti di superficie comodato da
un tipo planimetrico nella scala di
1. a 10,000. abbastanza esteso per far
conoscere le condizioni della valle da
pesonarsi, da un profilo longitudinale
alla scala di 1. 5000, posto lunghezza
ed 1/1000 per le altezze, e da una serie
di profili trasversali distanti ovvero
riportati sullo stesso tipo planimetrico, per
mezzo di zone circostanti, giurate onde
far conoscere l'altimetria del terreno.
In tutta questa estensione che potrà

2

reformi dei vari haemati ministeriali
sopra più di considerazione, edello
sviluppiato da sua memoria appre-
gatione e giustificativa del haemato che
la stessa non creduto preconciliabile.

Art. 9-

Dagli ogni opere dovendo esse-
approvate dal Ministro non potranno
determinarne la disapprovazione a tale riguardo
le obbligazioni della Società, siano a-
che la detta approvazione non sia già
ottenuta in modo definitivo, mediante
l'indulgente del tempo d'quelle suo-
dificazioni aggiunte e raffigurazioni
che prima d'accordare la detta appro-
vazione vengano dallo Stesso Ministro
prescritte.

Sarà cura della Società d'provvedere
in tempo utile i progetti onde il loro
esame e la loro approvazione non
abbiano ad essere causa di ritardo
nella esecuzione.

Art. 10-

allo oggetto d'evitare per quanto
sia possibile la riforma dei progetti
dei vari opere speciali pel caso in cui
nuovi prescritti e specificati provvedi-
ficationi nei progetti o nel tracciato
planisettario ed affinché, nonché la
presentazione di questi ultimi non
approvazione del Ministro prendere
quella dei primi.

Art. 11°

In occasione dello studio dei progetti particolarmente la Società potrà propone delle modificazioni nei progetti di massima adottati dal Ministero quando ciò possa giovare all'opere sotto i rapporti di convenienza e di Stabilità, come d'economia, per le quali modificazioni non escano fuori dei limiti delle condizioni fondamentali del tracciamento di massima approvato.

Art. 12°

L'approvazione condizionata come condizionata che il Governo si impegnerà ai progetti, esaminati per diversi criteri, di quali saranno comunicati alla Società per suggerito del Commissario Generale.

I progetti saranno presentati dalla Società in duplice esemplare, l'uno dei quali verrà alla inedizione tenuta nel momento della concessione della rispettiva approvazione e l'altro rimarrà a disposizione del Ministero.

Art. 13°

Le ferrovie comprese nella concessione saranno costituite ad un solo binario, come è stabilito all'articolo 34. della concessione, salvo sulle stazioni ed in quei tratti in qua-

Dona un luogo d'incrociamento
di corviagli, ed intrecci pella sicurezza
del servizio fosse giudicato necessario
di radere i piamenti di via.

Sarà adottato il sistema del mag.
Sicurezza intreccio tra banchine
tenute, o quelle del mag. sicurezza libe.
Secondo le diverse circostanze che
faranno riconoscere all' Amminis-
trazione governativa più opportuni...
I punti delle altre sistemi.

Nel primo caso la larghezza
superiore della strada compresa
le banchine non sarà minore
di metri 14. 50.

Nel secondo la larghezza del
corpo della strada al livello del piano
sia cui dovrà essere posto la mag.
sicurezza non sarà minore
di M. 1. 50.

La larghezza della ferrovia tra
le facce interne dei paupetti dei
ponti, e una barra non eccedente li
metri dieci, dagli acquedotti, se non
e sotterranea non potrà essere minore
di metri 4. 50. la larghezza delle
gallerie misurate al livello dei mag.
si, non sarà minore di M. 14:50.

La larghezza per la strada
Patta faccia dei ponti di una linea
superiore ad metri 10. non sarà minore
che di metri 9. onde faranno allo

Scopo indiretto all' arte 34. Della con-
venzione, & i punti delle file di
questi ponti dovranno esser simili
tal' uno al bivio della corrente,
coronati da parapetti per servir di
luogo d' istruire alle guardie nel
passaggio dei convogli.

affinché i ponti di cui sopra pos-
sano servire del passaggio dei convogli
della ferrovia, & da quello del cana-
glio ordinario senza inconveniente le due
vie saranno separate per tutta la lunghezza
dei ponti da una divisione in
freno e legame di sufficiente altezza.

Arte 34.

L'addorso della ferrovia si troverà incassata
sotto il piano del terreno naturale o la-
gliata a mezza costa oltre il dall'in-
fuori della larghezza prescritta secondo
il caso all' articolo precedente, le sara-
provviste uno spazio sufficiente per
praticare rispettivamente da ambo i
lati o dal lato ^{del taglio} un pozzo di dimensioni
proporzionate alle acque da cui sono
date scolo.

queste dimensioni nel caso della
traversata libera non saranno però
in larghezza minore di vent'otto
centimetri alla sommità, e di trenta
centimetri al fondo di in profondità
minore di ventimila metri sul caso
della traversata incassata colta

colle lunghezza di fondo d' trenta cent.
metri e colle scarppe inclinata a 15.
gradi, i fossi non avranno profon-
te minore di sessanta centimetri.

Oltre a questi fossi più tardi d' ottenere
incapaci e laddove una grande qua-
lità d' acqua pel naturale pendio del
terreno superiore volgerà o da un lato
o da un altro il lati verso la strada
Scarpa dei tagli sarà tenuta la scarpella
ad aprire altri fossi d' proporzionata
ampiezza dal fianco d' a conveniente
distanza dal caviglio d' detta Scarpa per
mezzo di quattro fianchi le acque con-
dotte a scaricare fuori dei fossi portanti
alla strada.

I fossi laterali, oltre al dover avere
come fu già superiormente prescritto di
dimensioni d' larghezza e profondità
proporzionata al corso d' acqua da cui
hanno a dar sfogo, verranno disposti
conpendente di fondo a questo modo.
Questo scopo appropiamente desidero al bene
che per una conveniente quantità
il profilo longitudinale d' ipso fondo
dal bassissimo con quello della
femina quanto questa abbia troppo
limitato pendio.

Pello scarico dei fossi il quale
deve sempre avvenire in modo in-
conveniente alle adjacenti proprietà
pubbliche o private, quanto alla fiume

ferato e sua dipendenza. Verranno così
tutti a trarre alle fermezza delle
quale appositi appiedotti che por-
tano operacione scienziale per far
se il caso che la lunghezza della
strada renda insufficiente al bisogno
gli appiedotti o ponti da eseguirsi
per attraversamento dei corsi d'acqua
naturali o manifatti della linea
interessante.

Art. 15.^o

Le scarpe dei rilevati tanto del capo
della fermezza quanto di qualsivoglia
altra sua dipendenza od appendice non
avranno suoi rilevamenti più
dell'uno e mezzo di base per uno d'al-
tezza; quella degli altri potranno esse-
sere altrettanto ed in quanto, od anche
alt'uno per uno secondo che potra
richiedere la naturale stabilità del
terreno. Le suddette misurazioni delle
scarpe dovrà venir convenientemente
aumentata, quando per qualunque
la superficie, e la buona conserva-
zione del lavoro sia possibile riconoscere
la neccita o conoscenza per cagione
della natura del terreno, sia dell'
altra di tagli e dei tritoni.

Ovunque le incavature di tagli
cadano in zone di tale natura da
raggiorni stabilmente in posizione verti-
cale, e poco deviante dalla verticale

Le sopracritte scarpe potranno soprattutto riduci della strada misura
richiesta dalla precessante tratta
della locca.

artt. 16°

I solleciti o sia gli edifici col
mezzo dei quali una strada ordi-
naria attraverserà la strada ferata,
passando al di sotto, non avranno
una lunghezza minore della lar-
ghiera normale della comuni-
cazione che Debbono servire sia
essa ormai campagna, sia per la
strada sia privata.

L'altezza della detta linea si
tratterà di strade pubbliche e con-
giabili non potrà essere minore di
metà cinque (in chiuso) se lo edifi-
cio sarà di forma asciutta, o di
metà quattro (centimetro 30. ore)
l'edificio sia coperto da trastino
o da impalcatura orizzontale.

Palle strade private e per quella
semplicemente mulattiere destinate
al passeggiò e soli pedoni, la detta
altezza sarà in ogni caso particolar-
mente determinata in concordanza all'uso
a cui deve strada Debbono servire.

artt. 17°

I cataliari o sia gli edifici col
mezzo dei quali una strada ordinaria
attraverserà la strada ferata, passando

Sopra aranno tra iloro parapetti la
spaziosa non minore di quella normale
della comunicazione che debbono ser-
vire sia de' più o non cascognabile via
pubblica sia privata. L'altezza della
buia dorso come tale che tra la copri-
tura sia accata, sia ovunque tale
ed il piano dei regoli della via
si abbia per libra passaggio dei
carriolti una altezza non minore
di quattro metri e centimeti ottanta
La larghezza dei carriolti potrà
essere limitata a metri cinque
e centimeti quaranta in tutti quei
posti in quali la strada ferata non
dona verso fraicheggiate da fosi
oltre quali lunga di questa potrà
providersi allo scalo delle aquedotti
appositi acquedotti ed in caso con-
trario dorso viene aumentata per
procure sotto e sopra uno spazio
libro sufficiente per passaggio di
detti fosi.

Le misure prescritte per la larghezza
e per l'altezza della buia del camber
via domano anche osservare per
ponti canali, col luogo dei quali
potranno occorrere a far passare le
strade ferate sotto corsi d'acqua
sia naturali sia umanfatti.

Art. 18^o

L'altezza delle gallerie dal piano

(1)

Superiore della montagna della chiesa
della loro volta non dona e più di
uno e mezzo cinque e ventimila
cinquanta.

Pelle sicurezza dei guardiani
di cantoniere nella galleria saranno
nei fianchi della medesima piazzole
a Distanza alternata. Dall'una a dall'
altra parte, non maggiore di cinqua-
ta metri, della misura delle quali pos-
sono comodamente tenere tre o
quattro persone.

Proprietà Superiore dei pozzi per
mantenimento o pella costituzione dell'
gallerie non dona e più stabilita
se alcuna strada pubblica in doglio
caso la bocca di epi pozzo dovrà e per-
sionata da un tamburo d'uno
centinaio alto per lo meno due metri.
Proprietà inferiore dona cadere fino
della larghezza della galleria fin
uno de' suoi fianchi.

Capitolo 19°

Le camere nella gemmata Ditta
avrà una sagga che non sia al
disotto di metà quattromila cin-
quanta.

Saranno però tollerate come spese
di suddicitissimo iaggio e tutti i
cento, ovunque troppo grande difficoltà
D'opposizione a superare questo
limite.

3

o allorché le pendenze dei tratti
attinali adjacenti non oltrepassino
il dieci per mille.

Nelle curve di mezza giro non tra-
ggerà tutta quattromila e si potrà
adottare un'acciaia superiore del tre
per mille, se le ammulate pendenze
non superassano il dieci per mille.
L'acciaia delle curve sarà limitata
al sei e nel caso finalmente che
le pendenze medesime fossero più
forti le curve colto indicato breve
taggio dovranno mantenere fin
quel minimo limite di acciaia che
potrà essere consentito dalle condi-
zioni dei luoghi.

Dove due o più curve trattiate
con taggio non maggiore di mille
1000, si fundono l'una all'altra
essa non potranno congiungersi in
mediolamento costituendo uno o più
flessi continuo, ma dovranno esse
separate da un tratto estremamente
di ferocia che non abbia minore
lunghezza di M. 60.

Art. 20-

Secondo le esigenze locali le
pendenze delle ferrovie potranno
essere leggiori, stada, e forte.
Le pendenze leggiori sono dovute con-
cedere il cinque per mille, le medie
il dieci, e le forti il ventiquattr'ore.
Le linee costiere di linea che
percorrono il littorale non dovranno
avere pendenze maggiori del

J. per tutte), solo potranno essere
tolte quelle del Dm per tutte
quando guardi difficoltà e gravi
spese? Fisico d'ostacolo a pendenze
minori.

gli studi dei progetti doniamo
essere regolati in modo che le pendenze
se superiori dal binario oltre il quale
la trazione dei carrioli possa esser
con l'impiego di macchine e
riforzo al uso di macchine speciali
siano tutte concentrate in una sola
e massima pendenza come è richiesto
dai buoni principii dell'utilità simili
a quella forza motrice di quindi dell'
economia delle spese d'esercizio.

Le maggiori per quanto è possibile
doniamo venire disposte longitudinal-
mente. Solo nel caso che al soddisfa-
cimento di questa condizione si appre-
gono troppo gravi difficoltà e spese,
la pendenza loro potrà portarsi fino
al 2. o 3. per tutte, evitando però
di toccare i punti limite superiore
per la cui occorrenza d'esercizio
succorre dei veicoli da treno d'esso
d'aspetto del passaggio da-
suna ad altra pendenza. Una tem-
po addolcita considerando come cava
di grande taglio l'angolo sotto cui
risembra.

Nel caso di due forte pendenze

inverso contrario, in massima tale
da formare una concavità al lavo-
rimento. Dovrà far l'una e l'altra
verso Scoppe interposto un tratto
irriguale o di pochissimo pendio
della lunghezza di undici metri almeno.

Arte 21.^a

I punti ponticelli anguillotti disegni
Sottomarina e carabina dorso sono effetti
tutti d'opera murale o di ferro o di
stecchina fatta di questo o di specie
e materiali.

Arte 22.^a

Sarà tenuta del ponte e delle pallezze
degli archi e delle tirante al di
forno delle aquae Sardine debon-
niate in modo che si le proprie-
ta laterali ne il buon regime
stesso dei fiumi, tornati, orinli
trovino in maggior periodo d'
danno o sconciati in cui prima
non fossero.

I progettisti dovranno comprendere
le opere supradette per soddisfare
a questo scopo, e per assicurare tanto
la sicurezza della strada fatta
e della sua difendere, quanto si è
liberofogo delle aquae in qualsiasi
stato e espi fiumi, tornati orinli.

Sarà la migliore della lucidità delle
edificj dorso per opera giustificata
attraverso della presentazione.

Detto progetto.

art. 23°

Le proposte d'altavversamento della jona
via col nero e rifondi non faranno am-
messo per quai con d'acqua trattinata
che non sono convenientemente condac-
chiate, sic per quai canali nuovi
fatti che facciano pressisimo ufficio di
pannigliatura degli stolti naturali di con-
siderabile estensione di tenero e sano
soggetto a piene od a notevoli dilatati-
menti, in ogni caso in cui questo genere
di edifici sopra e sotto ammette le loro
forze e dimensioni faranno regolato
nel modo più conveniente per una
facile e pronta espungazione.

art. 24°

L'altrettanta delle fognature delle loro
dipendenze dovrà essere legolata in modo
da permettere pienamente l'insor-
mentabilità della sede del trasfoggio,
sotto qualsivoglia massima pressione
conosciuta dei binthofdi fiumi, torrenti
e riu di torreni non soltanto nella dire-
zione dei suddetti ma in relazione al
libero sfogo delle rugne.

Quanto ai tratti che comprendono
l'abitato lungo i belli del mare
i progetti dovranno comprendere
le opere necessarie per trattenerli dal
mare dalla parte dove sono fortificazioni
e dove sia possibile capire anche dall'

impone delle armi, che tanto epe
bluasche quanto i punti profondi
accumulati sia nelle tempeste
ciascuna elevazione del piano della stra-
della sede, sia con interposizione di
muri, argini, e muri talmente alti
e robusti da ottenere siffatti intenti ...

art. 25°

Il tratto di ferrovia discende in
prossimità di precipizi e lungo il quale
non quali la brevità. Si oggi sotto
esso ed ultra circostanza qualunque
potesse rendere meno difficile e più
destruttivo fuorviamento dei carri
che sono di posse disponere il profilo
longitudinale in modo che egli non
scorrono ricciati sotto la tenuta male
eale. Doniamo dal lato del pericolo ve-
nire muniti e robusti parapetti o
arginati.

art. 26°

Il triste bilancio delle conseguenze
giovani della ferrovia rilevante col
mezzo di carabinieri, ed ufficiali statali
semper preferibile a quello della tra-
versate a livello ogni volta che la
differenza sia di circa rispetto fra la
stra ferrovia e le strade ordinarie
sia tale da permettere che costeggiando
sopra tram ad anni impegni ad eser-
cizio spesso.

In caso contrario l'ospediale,

delle suddette trassate o scritte e
accusato nei prefetti, sebbene in
fiducia al minor numero possibili
ed portau uno o più comunicazioni
a confitto stessa favorita vicini
con doppisione della stessa tesi
di indubbiamente, per indotto mai
di eguale limite effetto.

Per dorso d'uno vnu chiuso dall'
uno d'altro lato delle favoris con-
cavate o con stampati hanno deca-
la rispettiva importanza i quali
cavalli o cavalli sulle strade pubblici
componibili dovranno lasciare una
lunghezza libera di passo minima
a squadra sotto strada ^{verosimile} da
4. a 6. metri. Suvendo la lunghezza
o misura d'importanza e frequento
del suonante che si può concepire
sulle strade private ed in quelli non
componibili la lunghezza è tutta
e indip. al più.

Menzionati chiusi o saliti più o
meno dolci suonano suoi accordi.
In misurazione del pp. secondo
l'importanza delle comunicazioni
la scatola e l'estensione degli usi
a cui sono destinati e le siffatte
della certa gittata del suono
sono dato anche alle trassate a limiti
in questi usi, indici il piano della
favorita non coincida con quella delle

Strada ordinaria di passaggio.

Art. 27^o

La Società è tenuta a procurare una conoscenza abilitativa a fianco della ferrovia ad i Cantoni, ed a quelli vicini della strada ferrata per il porto. Dov'è già esistente della strada ferrata, la costruzione di nuove linee di canali e caselli di questo e questi canali e caselli saranno partiti sempre d'opposizione a due obblighi canali, parte opposta rispetto a quella canale. Salvo il fatto di fare concessione per i titoli richiesti allo obbligo di cui parla l'articolo 35^o della Convenzione. Il numero delle sue e degli altri e la loro posizione saranno determinate in relazione al numero delle tramezzate a livello, alle esigenze della flangia pubblica e del bisogno dei servizi della strada ferrata.

Art. 28^o

Saranno le linee composte dalle distanze seguenti approssimativamente stabiliti dalla stazione della ferrovia per servizio dei viaggiatori, per viveri, per deposito del materiale militare, per poter provvedere ai bisogni di conservazione e di riparazione di questo.

L'Highway Saranno di Diano e Clapic, secondo la sufficienza.

rispettanza dei luoghi che dobbia-
dono, e secondo la nostra idonei-
tanza di dirigere chi dovranno far
tutto.

Dovremo operare appropiato al bene
degli Stazionanti di bisogni e costi
delle stesse. Dovremo operare presso
a tutte queste fabbriche e stabilisti-
menti comparsi che si ritiengono
ben pronto o buon servizio delle
stesse, tenuta, come i letti, e copri-
tina, biancheria per corso ed essere delle
medesime magazzini tenuti per loro
uso, e per vagone e via di fondo.

Il numero e la posizione delle
Stazioni, delle ferrovie, saranno dete-
rminate dal Ministero tenuto le pro-
posizioni della Società.

I primi generali delle Stazioni
prescritti. Sarebbero le 6: non che
di dirigenza di loro fabbricati, saranno
distesi in modo da soddisfare alle
composte norme. Da far si che
risulti un complesso tale da giusti-
ficare che col di cui luogo resterà
abbondantemente provvista ad ogni
bisogno dei bisogni da fatti in esse.
Una Stazione, e che finisce su anche
tutte degli stabilimenti, hanno di esse
tutte le bisogni per servire ogni
della fabbrica completa di cui, son
più, fatti di economia.

Per ciò che concerne il fondo da sta-
bilire più salvo e tranquillo per le cose
del canabiniere Bagetum, e di qualche
disprezzo di troppo, questa la prescriv-
e zione dell'art. 3^o della convenzione
di Stato con l'eccezione della Società, in
modo che si può di soddisfazione così
operare del trascurato servizio per
modo conoscimento.

Atto 29°

Sotto il corso di rimozione da parte
degli interpellati ed avvisti finiti da
essi, composta su indicato n. 290.
Pare di autorizzio i progetti definiti
finora operazione in geniale compre-
nde tutte le opere preparate sia per
ristabilimento delle esistenti, come
nuovissime che dalle ferrovie prima
esposte intonaco sia per le nuove costruzioni
zionali dello scalo, o del libero corso
delle acque, e cui condotti trattuali
e d'acqua fognaria intonacati o
modificati dalla reperita della ferrovia
e questo operando riforma e perfezionamento
parcella da specie della Società.

Se l'impossibilità di queste considerazioni
fa supporre scarsa dei fondi richiesti
da parti degli interpellati, ed avvistati
finiti anche dopo l'approssimazione
dei progetti e rimanente l'omissione
dei lavori, la risposta basta della
convenzione di ora riapparuta.

Seconda Pubblica Società.

In le comunicazioni della recente
convenzione si porta a provvedere
alle più trattati di pesci. Sembra
che tali, sono compendiate quelle delle
quali possono riferirsi gli abitati
per i cui fini la loro sollecitazione svolta.
Spiegherà, e darà quelli che intengono
oltre al Comune il diritto della
pesca e delle arti marittime, e quegli
che saranno indisponibili per
ascinare la possibilità di istituire
in favor di varare le banche per
cominciare ad altre pietre battute.

Artto 30-

Ritengo quanto è stabilito nell'
artto 13^o relativamente alla larghezza
del corso d'acqua fognaria, e l'altezza
del massimo del quale sarà a
stabilito l'assunzione della via
non doverne essere rimossa di certo
sotto cinquanta, e la sua larghezza
far uniforme sarà di metri
cento e quaranta, nel caso che
venga imposto per le banche
di terra, poi sarà la larghezza
al piano delle banche, e del massimo
levo, al quale dovrà dare fine
la larghezza di M. 4. e contin-
tir Co.

Artto 31-

La fognaria dovrà essere composta

e separata dalle proprie limitazioni
e i più numeri di città hanno
d'altri mezzi equivalenti ed appre-
priati alla spietate delle circostanze.

arca 32^a

La larghezza della via tra le due
città distante dei seguenti dovrà essere
di m. 1. 44. in T. 11. e nei tratti di
piemonte di via la distanza fra i
due binari non sarà mai minore
di 2. metri.

La distanza fra fra il binario
principale nella stazione anche
laddove essa non è destinata mag-
giormente alla suddetta polvorizza
della piattaforma oraria sotto sta-
bilimento di mancia deve dovrà
essere di m. 1. 10.

arca 33^a

L'avancorso della ferrovia dovrà
fatto sopra traversina di ronciumo
lunghezza di metri due e centimetri
separata, ad ogni segnale di m. 1. 10. e 40.
di lunghezza dovrà essere sostenuta
da due traversine di travertino di cui
una di ferro.

Le traversine dovranno avere la
ferma fissatione, la loro sezione
deve essere formata da quattro
grobini o semi cilindri
di ogni circa la larghezza del-

hanc colla quale possemoi sollevarmi
non farà in alcun modo scacco
di continuo 2^o - se tu me
Cent. 12. ° 1/2 ha sposato la stra
la detta hanc dicit piumo - sul quale
dormirem minio & affari di curiosità.

Ecco solumus d'oratio quae
robur & di lumen sopra piuma planis /
Potiamus estin amissi piuma legamus /
d'opere doler, quando piumodestis
preparate secundo un'istituta di
preservazione d'acutiori scatole
Sparsim tanta officia /

Acto 34°.

Il seguito di quest' oratione d'
sono battuto dormirem secundus /
ordine eti' hora del 3000 d' 33. chi /
logorum per ogni parte cum
Dante. Egitur sicut la lunghezza
che qui vorante crescente passo
quella da supigione delle sturne /
la bene lungo. D'quali piume
auitati con lunghezza sturni da
preferibili.

Egitur oratione confusa & varia
Entro' altro col mezzo di stucchi tolti per
secondo quel sistema, che n'ha fatto
delle applicazioni varie prestrettissime
dal Governo alla scuola di Genova,
subsequently da supigione di piume
verga.

Il cui insieme d' oratione e' sol-

e del peso di novi chilogrammi.

Nel caso che si ripetesse il distacco
Viguerà così detto all' amministratore
Regolò doppiamo una per metà come
un peso non minore di 36. chilogrammi
ms.

Atto 35°

Le disposizioni di cui nei precedenti due
articoli si tratta, sono modificate o total-
mente revocate quando si trova sede
una foce dimostrata migliore dalla
esperienza.

In ogni ^{caso} dell Governo Doma far conoscere
alla Società le sue determinazioni
a siffatto riguardo allo atto dell'appro-
vazione dei progetti particolareggiati.

Atto 36°

Così dopo varma approvazione dello ar-
rangemento della via principale sarà
anche progettato l'arrangemento dei rad-
doppiamenti di via e delle vie secondarie
della stazione.

Per l'arrangemento della via principale tra-
versata a livello, fagli strati non so-
doppiamenti di via e delle stazioni.
per la pietraforma, le strade a ponte
di ferro, d'acqua le trincee idrau-
liche, le colonne idrauliche, i segnali
ad uso le gare, fogni e per ogni altro
oggetto di materiale fijo della stazione,
non progetti più nulla non bastante
dal praticarsi una migliore fra le

forse costata e che si daranno con
tendenza a spese molto gravose.
Giova determinare i speciali che
comunica dal Ministro all'atto
dell'approvazione del progetto definitivo.

art. 37^o

La Società dovrà stabilire sulla Strada
ferata sua linea di telegrafia elettrica
pel servizio della locomozione secondo il
Sistema che sarà da essa proposto e
approvato dal Governo.

Il Governo si riserva la facoltà di
collocare altri punti della Società di
fili della linea pel servizio pubblico,
e quest'ultima sarà tenuta costretta
di provvedere sulle rispettive stazioni
gli uffici e locali degli uffici
degli impianti di telegrafia del gove-
rnatorato.

La Società sarà pure obbligata
alla custodia e alla manutenzione
ordinaria del materiale esterno.

Della linea come patrifili faci-
droni tanto in sua proprietà che a dispe-
tta dello Stato ed in questa dovranno
essere uniformarsi alle direzioni degli
agenti di telegrafie del Governo.

Art. 38^o

In quindici anni di quelli da do-
vuto della linea compresa nella con-
cessione, verrà fatta intonacare le fo-
tegrazioni e guelte ed in buon regime
per conservazione.

Sei punti o spingesse, derramus nel solo
l'oro studio di ristabilisca col Ministero
dei Lavori pubblici Spese di gl'Oppor-
tuni concordi per l'Atto. Della Guerra
oppure con quella delle mancate e
così i cui d'appoggiato il progetto
a quelle condizioni e arrivo che
le dette amministrazioni faranno
per proporre.

Art. 39°

La Strada militare che la Società
ha l'obbligo d'eseguire risulta
l'articolo 35° della concessione, do-
nde ossia stabilita dall'inizio
della strada occupata dalla Strada
fornita e sue dipendenze ed è per co-
strutta secondo la modalità solita
ad usare nella Strada ordinaria pro-
vedendo al paesaggio delle opere
con punti puntelli ed acquedotti
appositi, ad ragione a quei fiumi
e torrenti che richiedono ponti d'acqua
line superiori ad quella linea di
quali potranno fornire pesantezza
nella volta comunicazioni.

Titolo II

Misure e condizioni legislative
nello eseguimento delle opere

art. 40°

Cette le opere relative alla

3

costituzione delle ferriere composta dalla
concezione d'altanura e seguita con un
series di buona qualità, e secondo le
meglior regole dell'arte fatto in con-
tatto e la somiglianza del Governo
col luogo di suo Consunipani od in
qualsiasi tessuto da esso dipendente
da somiglianza governativa assai
per iscopo d'ognoscere l'andamento
delle opere, e di esigere una buona
e lavorata e soggiornare in conformità
della disposizione del Decreto istituti-
tivo d'approvazione dei progetti
e delle prescrizioni del presente ca-
pitolo. Essa per non impidere
alla Società di procedere sulla disti-
nzione e condotta dei lavori nel
modo che le suggerirà la sua
industria, purché questo modo non
sia in opposizione alle disposizioni
della Convenzione e del presente
Capitolo, sia fatta da quan-
t'è insieme alla stabilità e de-
coro degli operai, la loro conve-
nienza alla propria destinazione

Art. 41°

Quando gli Ingegneri Governativi
riconosceranno che l'esecuzione delle
opere non procede in conformità
dei precennati principi, se la
Società non si postore alle riforme
che dai suddetti far vengono.

3

rispetto potessimo già ordinare la
sospensione dei lavori, salvo il
rifugio fatto al Ministro.

Artto 42^e

Nel caso contemplato nell'arti-
colo prudente le contrarie
veranno rivolte nei modi stabiliti
alle artt. 39. o 40. della Conven-
zione a cui questo Capitolo abboz-
zava, né il tempo che verrà
impiegato ne farà decadere ma-
gnante l'arbitrariamento, e qualunque
i lavori dovranno rimanere sospe-
si, sarà dunque diritto alla So-
cietà di pretendere qualsiasi
dilazione d'ultimo all'ultima
zione delle opere, di quali l'inter-
vento obbligatoriamente invariabile
all'avvicinamento d'qual-
siasi lavori dovrà farsi sempre
prudente tenendo placisimamente
ad altrettutto del modo più si-
nodo regolare ostensibile, e per-
manente.

Per l'avvicinamento dei ponti
evidentemente la linea d'm. Diciotti
sopra l'Arco fuga a collocarne
l'apice in modo che corrispondendo tutti
con quello della ferrovia la maggior an-
gola riservata al passaggio dei carri
e vetturie corrisponda a monte ad
a valle della ferrovia secondo

che la strada ordinaria si borsa dall'una
ed dall'altro lato.

Art. 43.

Nell'atto che si riporteranno nello
uoto i tracciamenti dei progetti approvati
potrà la Società introdurvi pravia consueta
del Ministero delle modificazioni limitate ed
la pianificazione che nell'attaccatura, per
che le prime non ragionino un dipen-
stamento della linea maggiore di mezzo
trecento da una parte e dall'altra della
tratta del progetto approvato, nel inter-
mezzo curra in maggior numero ed
minor raggio di quelle che questo
ciò prevederà alle seconde, non inten-
dendo più forte prevedere, ne' de-
nominare le condizioni dei paaggi che
occorra di praticare sotto ciascun lo
ferrario alle acque e alle strade di
marie.

Articolo 44.

La Società dovrà acquistare in pri-
mietà libera ed assoluta tutti i terreni
fabbricati ed a loro proprietà erogati
pubblico appartenente qualunque numero
per costruire e portare a stato di
permanenza e per ciò la strada ferro-
taria con tutte le sue dipendenze (e compi-
joni di scarpe), fassisie più liberamente
muri di cintura, argini ed opere di
difesa, opere di conservazione e di rifor-
miturato delle pubbliche comunicazioni
e del resto delle varie pubbliche e co-
cittadine, et le ajuste di un tempo, espe-
li di guardie, pubblicati volte stazioni ed
arie libere circostanti necessarie a tali
comunicazioni per gli uoghi dei depositi

percorso in cui operano ampiamente per
vizio da fatti ualuti medesimi, i quali
vengono come pettegolezzi.

I limiti fin a cui dovranno effe-
dersi le campagne permanenti sono
determinati dalla estensione massima
delle opere da eseguirsi e di prima soluzio-
ne fra delle leggi generali sul diritto
di far parte relativamente alle distan-
ze dei fabbricati dei muri di cinta, dei
puntamenti dei fatti degli fianchi delle
proprietà del vicino, più delle leggi
speciale riguardo che potranno essere
posto in vigore sulle ferrovie legate
delle ferrovie pubbliche) della proprie-
tà adiacenti, quella posta rispetto
ferrovie. Questi limiti verranno rego-
lari in modo da far sì che siano eseguiti
normali preferiti all'art. 5. non che
più pianii speciali delle stagioni
che consentano a altre opere d'arte
in cui importanza di farne parte
colare indicazione.

Il diritto che accorda alla società
l'art. 187. della legge 20. Marzo
1859. dove si benderà anche coi riguardi
di doveri all'esercizio della navigazione
ed alle arti marittime con la sup-
pensione che i terreni in indicati
non siano stati ceduti in proprietà
od in affitto ai terzi, in capo entro
la società dovrà tener indenne il for-
tunato e compenfarlo, conseguentemente
obbligato a fornire di terze).

Le campagne soprattutto
che temporanea delle altre proprietà
verranno eseguite in conformità delle

leggendo che hanno tutti i riguenti delle facce e
che non spiccano niente ma sono in vigore e nel
paese, nella riguarda di servizio delle
quali si dichiara l'ordine dei frumenti.

Dovrà quindi ogni persona che ha
le mani parate formar tutte cose tenere
le spese.

Art. 11.

Gli spari di materiali che per un
certo tempo faranno partire le cose
nella pianta o le spese fatti come
nei terreni superiori alla profondità
di parecchi regolati a difetti in maniera
da riuscire ogni pericolo di
immediati e proprii prosciugamenti
ad essere danno.

Questi che si volgeranno a spire nei
terreni inferiori dovranno fare una
tela sotto forosio difetti con sparsi
non minori di quelli per gli stessi
preparati atti al. 16. il quale della
quale farà tanto a difenderlo e
tale dalla linea della superficie del
terreno o da quello dei muri di difetti
non minore della profondità de
detti sparsi.

Gli canis negl'altri dei frumenti non
faranno facce fatti in modo e sotto
precognizioni e spese per evitare
qualunque dannazione o altro qual
che siano fatto nel regime dei detti
alberi che sopra recano un numero
alle laterali sparsa pubblica e
private o altrettanto ferma laffare
Dai precognizioni dovranno farli

nelle estazioni di maledia delle spiagge
dehuare nelle quali in altri dovrà procedere
fi con a presenza delle leggi e regole
neste vigenti per la protezione della
conservazione dei porti e spiagge

Art. 16.

Nel solo tempo delle fiorarie dove
dipendono varii possimenti e difese
opere murarie nelle località nelle
quali si troverà esposto all'azione delle
acque di mare e di quelle dei fiumi banchi
e canali manufatti, ma anche
dove lo richiedesse il bisogno di difesa
e conservazione di qualche fortificazione
o fortificata strada o altra opera
pubblica o di qualche pubblico opere
vato edificio di cui non si dovesse opere
te stesso eguagliare l'imperazione, e se
pure nei casi in cui si dovesse il biso-
gno di assicurare la stabilità delle terreni
in superiori contro le fiumi obbligato
a rinunciare che proteggersi muovere
alla permanenza e sicurezza praticabile
nelle fiorarie, e finalmente in
quegli vicini non già protetta niente dalla
tutela di qualche notabile intreccio
pubblico, come sarebbe di non incaricarsi
all'esercizio delle arti militari nelle
spiagge, e la libertà nelle conuenien-
ze o alla pubblica sicurezza nelle ha-
verse o agli accessi degli abitati nei di-
deturpare l'appalto di queste.

Art. 17.

Gli altri decorsi d'acqua di qualunque
natura saranno raddizziati e
trasportati con ogni tenzone ovunque
o' occorre per mettere nel dobito accordo

la loro direzione in qualche voglio diffuso in
mezzo dei quali dovranne' attraversare
le ferrovie e saranno aperte a tutte le
municipalità (per le opere) ne' paesi
per la piacevole transumananza. Si
rennerà di tali trasporti, e si addirittura

Art. 18.

M. D. G.
Le aperture vogliodiffuse servienti al
trasporto d'agricoltura qualsunque dal
ristabilimento delle comunicazioni isti-
tuite attraverso delle strade franeate
saranno a coste murati, più lo terreno
più di buone pietre oppure di impal-
ature di ferro o ghisa, riuscendo delbu-
ri o da ventose, sotto stessa muratura.

Saranno principale le aperture in
bastioni di pietra di conveniente spessi-
za di pietre, sole luci di un maggiore
ghizzo di benanti d'andare per questo
della larghezza di un metro quando non
oppo' a portiere che fede del maggiore
sia interposto un infilato solo fino
di terra.

Gli puntelli imprecari della strada
delle aperture non dovranno superare
a livello più alto di quello della strada
del maggiore.

Sono e resteranno i capi delle impar-
ture di ferro o ghisa, nei quali non
già dell'avancanto possano far
corpo immediato con quelli di sopra
fatto fare.

Art. 19.

Gli attaccamenti delle luci di
strada ferroviaria alle strade ordinarie
per mezzo di settoria assunno sempre

luogo mediante tutto lo spazio necessario
per affumicarne in qualunque circostan-
za la praticabilità così per ottenere che
piano posto ulteriormente delle indagini
che possono provergono buone
delle quali non offre probabile d'impedit-
ri l'introduzione.

Art. 90.

L'epigrafure delle stade ordinarie
affumicate così nelle hanno posto a livello,
come a quelli dei fiorovia e dei valvania
faranno riferimento in modo da offrire la
maggiore probabile comodità di accorgere
in relazione allo scorrere del traffico un
debole perire.

Sarò evitata per tutto quanto sarà possi-
bile la propulsione di trascritte a livello
alle banchine fiorovia alleggerita
molti immediati delle profonde intaf-
ture specialmente per arrivare
nell'interno delle stazioni nell'in-
tervallo corrispondente tra gli scambi e specie

Nelle stade ordinarie a livello le mo-
tive faranno innanzi di un formicolato di
ferro, la lunghezza delle quali dovrà
essere di circa metà l'isola la lunghez-
za libera del varco determinato dalle
norme prefissate dall'art. 25 del pre-
sentato capitolo.

L'incorciamento delle stade ordinarie
allo scorrere mediante posse a livello
avrà egualmente anche obbligatoriamente prob-
abile con un angolo che sia mai minore
di quarantaquattro gradi.

Gli spazi delle stade così poste, dunque
alle stade ordinarie a livello, si calcoleranno
dal fiorovia ed in genere lo quello di

qualunque battello di fonda pubblica che non
stato in la via de' liti, fermata varia ho
modificato, dovrà essere) dalla società
consolidato con buon materiali, dove illo
fondi modo di apprezzare) dei benefici
continuativi della concorrenza) di
airiforme parte.

Art. 51

La Società prima di porre mano
a quella parte dei progetti per l'ap-
plicazione dei quali occorrerà l'acqua-
zione e trasporto di qualunque battello
di fonda pubblica dovrà darne formale
comunicazione alle Autorità mu-
nicipalitativi, preposta al Governo di stra-
mada per abilitarle, copi atta cogni-
zione della concorrenza a sufficienza
nel più intero per del progetto e dalle
condizioni sotto le quali ne farò stata
accordata la superiore approvazione,
come a sopravvedere all'opposizione di questo
progetto e condizioni.

Di opere finite dovrà sempre
la società riportare delle suddette
autorità una dichiarazione dell'esegu-
to lavoro.

Quando l'esecuzione dei lavori riguardi la
terrazzatura di uno prefissato comunica-
zione qualunque, e non potrà mani-
care luogo fijo che prima non sia pre-
stabiliti nei pressaggi prorogati intre-
no ai limiti sufficenti per un modo di pas-
seggiare degli Uffizi del Governo.

Art. 52

Nessun capo di atti fiscali nel
quale le cause contenciosi, capsule di
guardia potranno venire fatti, si prega

il viglio detto fra. fra del Taglio, in tutti
gli altri casi il loro piano terreno dovrà esse-
re più proporzionalmente al piano della resi-
tazione.

Qualunque particolare circostanza di
località potrà offrire appunto vantaggio
di un'area di forma cugionata, in
tale caso appunto formando muretta
di progetto edegni speciali.

La distanza della fronte d'una casa
cavaticcia dalla strada principale non
tanto di una foresta non dovrà mai
essere minore di sei f.

Oltre l'area dovranno comporsi dal
fabbricato principale citato detto, dovrà
formare dipendenza libera di qualsiasi
roccia appunto antoniera tutto intorno alla
medesima maggiore distanza di distan-
za non minore di undici f.

A comoda portata d'ogni casa banchi
nieri dovranno averlo per la raccolta d'acqua pota-
bile in quantità sufficiente per le pelli
degli abitatori; onde è che quando queste
non abbiano nelle adiacenze qualche uogo
fiume, libera e per mezzo d'una
redoppiata, rivedranno supplicare nell'fan-
tagione di pozzi, sotto stabimenti di
affioranti, come a loro sufficienza d'offri-
to equivalente.

Le case cavaticcie verranno collocate
e costruite in condizioni tali da offrire
le dovute garanzie di stabilità e
convenienza alla sua permanenza.

Quindi nella loro posizione, nella direzione
interna, nell'ampiezza della
fronte e nell'altezza dei muri
dovranno appenderne tutto ciò che

è necessario per una comoda e salubre abitazione, e riparo delle ingiurie degli elementi ed offrire degli ottimi basi materie intonacate.

Art. 13.

Le siepi visse di chiaviere saranno piantate in quei luoghi ed in quelle posizioni nelle quali non potranno allorvarsi le siepi considerate in barriera di legno od in muriccioli da costruire in calce o a fiasca con approssimata dimensione di altezza di quattro piedi.

La chiusura dell'area delle Magioni farà fatta con steccati di legno, riferiti postamenti di stallo in stallo da pilastri di muro fondo i moduli che la Società proponga alla superiora approvazione all'atto della prefattazione del progetto speciale ricevuto stralzoni.

Art. 14.

I materiali del muro picciato in legno serviranno stabiliti: pavimento in pietre della via principale delle strade ferrovie come delle vie secondarie dell'interno delle Magioni sono a cappi saranno depositati nelle matele dei luoghi dalle picciate che in qualche caso faranno danno la cui cura è di ciascuno.

Saranno pavimenti costituiti dal muro picciato levigato e approssimato ad ardo che servano essere tasselli finimenti per le volte dai muri e dal molo dei magazzini.

I materiali del muro picciato dovranno

opere di miniture, facili suonate, per maneggiar
le a lato, quando non usata, lungo per
lunga alla fabbia, e d'una, piccola
porzione d'angollo che ne moderita
l'usanza, non soltanto, offre poche noiose
tariffe.

Art. 53.

Le tavole in legno d'affine
nelle nostre tafe, ai cipinelli, dovranno
essere di legname, fano spoglio della
articolazione dell'albero, riguardo alle
prime verranno rifiutate, non per ogni
le mancanze delle prefette dimensioni,
ma anche tutte quelle che
presentino inegualità, o alterazio-
ni della soffitta, legno da tale da
pregiudicarne la condizione di durezza;
e a maniera agli uffizj di raffigurare
a cui reggono un piove.

Art. 54.

Le nostre tafe colte stache e diavardie
diloro congiunzione, ed i cipinelli alle
loro angolie faranno precisamente con-
formi ai colbi e andate del libri pre-
ndebitamente approvati, al prezzo
prefette nostre opere cipinelli fatti
tutto art. 34. ossia anche in quattro
che servisser a stabilirsi in ogni
della art. 35. per ammessa una
tolleranza del 3 p. %

Dovranno tenere fine opere
di ferro nudo e compatto ben saldato
non fragile a freddo e di granas fina,
infinito della qualità, lungo
attato no piorone, l'assone delle
nude e ci vuole.

In tutto fabbricazioni dove e piove

23

ezognita con tutta la diligenzia necessaria
per ottenerne la voluta perfezione.

Le stioche discongiugione delle
rustaje a ragione di due pescegnissime
congiunzione faranno di buon fatto batti-
to del pezzo non minore d' un logio si.
per aduna, apicurato alle rustaje
con quattro robusti chiodi d' ardo e cobice,
ciata per ogni congiunzione.

Bel paffaggio di questo chiavando le
estremità delle rustaje medesime fara-
ranno bafonate con fuor di fuso e gran-
dezza concurante a non impedire
i movimenti di contrazione ed dilatazione
delle rustaje medesime dipendenti
dalle variazioni di temperatura.

Infinatili faranno undekali con
tutta diligenza, ben rinetti, ed in appre-
sia. Le tre estreme superficie fa-
ranno nello, liscie, ed unite sanga
e srotoli nei batzozoli, nez rugosità. La
glisa da impigliarsi nella fabbricazione
dei capitelli bello spesso grigia e gran-
omogenea (fitta Accade). Le cariatide
dovranno operar di fatto dolce e nuovo for-

giudicando di non peggio di brano di rovere.
per circa la metà della lunghezza
poi raffigurate a colpi di mappa la parte
sporgente in modo che la runga af-
mire in angolo di circa 45 gradi collo
verticale non dovranno soffrire alcuna
alterazione se anche dopo estrofatto
reagendo radizzate a piede.

A. T. 17.

Il fabbricato delle stagioni dovranno for-
nire comprendere i botoli necessarii per
una conservante alloggio di quegli impiegati,

argento di un solo doppio di ferro e delle
ferronie più edonai necessaria la continua
protezione sul luogo.

Buttato l'area delle Stazioni con profondità
anche le estensioni frazze d'acqua, reso
regolarmente appiattito e aperto di
uno spazio di materiale arenoso e ghiaioso
che in qualche tempo di ogni secolo
la roccia si facilemente accesa e praticabile
con una buona e durevole resistenza
di piano dall'alto con una spianata oppor-
tunamente contornata da acquedotti sotter-
ranei nell'area individuata per il suo carico
non pronto e completo per la delle Argini
descendenti dai detti provenienti da circa
quattro tornii ed a loro qualsiasi

L'ingresso delle Stazioni qualsiasi sia
la loro importanza farà sempre garantito
da segnali a vista posti a distanza
variabile secondo nell'andamento plani-
metrico della strada o della via ai due
lati delle Stazioni in difesa.

Le Stazioni saranno provviste oltre dei
binari e profili risaliti quanto è richi-
sto dall'opere, presso pratica coinecessaria
feribili anche sotto il livello normale (grave),
bilanciati profili a bilio, rosso e bianco
per astrarciare le alzate e di quanto
abbia proprio conoscenza del buon servizio e del
più bello questo materiale farà di buona
qualità e infatti secondo i migliori mani
delle. Le fate l'aspetto promesso e si
lasciato con considerazione e cura sufficiente
e per ogni parte e il importanza delle
Stazioni od alla Closse delle fate
modificando.

Le latrine e il pubblico faranno

Dovette sì spiegheranno in detto cibato d'.

Art. 86.

Le fondazioni delle opere murarie dovranno sempre essere stabilito secondo da assicurare che la base sulla quale insisteranno, non sia soggetto a mancare per effetto della pressione delle masse sovracombenti, sia per la corrispondente esaltamento che provvede a cercarvi le acque dei fiumi tormentosi e rivi e canali a quelle delvaro-

Art. 87.

I legname delle parate nella maniera di getto di fondazioni nell'acqua e quelli da impiegarsi per assicurare la stabilità in quel punto generale di fondazioni delle opere d'arte come palazzi e palazzoli fra palafitte, travi e

e di queste per graticoli e gitteroni, per griglie e difesa dagli scalzamenti, e per contegno

traviotti per collegamento e contegno di dei felinati e profondi faranno sempre il legno di rovere, larice, sego e cezza i cipelli disposti, in pezzi di forme, dimensioni e regolarità di lavorato conveniente alla loro destinazione, muniti e compodotti con robustezza e fermezza quanto è consentito per la facile e completa infissione e quella permanente saldezza del allungamento delle congiunzioni

Art. 88.

Legname e strumenti dovranno provenire stolti in buona maniera e agli affari da secondo lecioso stile, faranno preferito dall'arrone quadrato in tutti quegli in cui si faranno infissioni ne riceveranno il bisogno, in aggiunta della calura ed infusione, nonché un dorso nero aperto, più profondo

B

hanno: (d'acqua) per la poca spessore della
strata disfusa naturale) formando sante
alte, gallerie, steppe)

Oltre all' uopo che già poi detto po-
tejì fare delle pietre scalfette
nella copertura degli archedotti nelle
fondazioni di queste genera di costruzioni
ne potra opere prefritte l'impiego non
l'impimento di tutto lo punto soggetto
allo sfregamento od all'urto delle acque
dei materiali che queste hanno delle
maturezze d'elevazione di un'opera qualun-
que, nelle parti aperte di qualche girofisso
opera maggiore esposto più a soffrimento
per le نوع naturale, più ad opere
alterate e queste dalle vicende atmos-
feriche) dallo urto delle acque od un'etia
di negligenza) di una provvidenza da parte
dell'uomo, nella pere difumento ed
decorazione dei punti o via dotti delle fiumi
che vengono dagli inglesi dei fotheranei,
nei pulmari i importatare degli archi,
quando un bel mazzo sia rifiutato conve-
niente per riparazione) in ampiarba
la prefissione negli spigoli dei piedritti
dei piloni degli archi decapitati ridotti e
giusti

Le pietre scalfette a pilari orizzon-
tali estesi per tutta la spessore dei
vani e collate a conveniente distan-
za verticali dall'uno all'altro fanno
anche i impiegati come mezzo di indurre
ad uniformita i cedimenti nelle costruzi-
zioni qualsunque di etezza considerabile
cui intieramente dei fotheranei, quando
queste costruzioni piano a piaciuti mater-
nali, quali sono i mattoni od in mat-
z

mate) si prega un uniforme quale fatto
potrà pregarne

Art. 6.

Nelle opere d'arte di cui all'art. 5.
potrà opere annie per tanto la ghisa o
ferro fuso quanto il ferro battuto in forme
ghese di lamiera.

L'impiego del ferro di pezzi unghi
specie nei piloni e nelle spalle dei
ponti eredotti farà fatto regolando le
spazzette delle pareti se assaranno forma
tubolare, non solo in ragione delle
spazzette dette prefissate che dovranno
sostenere da parte dei pezzi forniti
costanti o contrapposti, ma anche
in ragione degli usi ed accidenti
opermanenti a cui si troveranno espo-
sti da parte delle acque, desmale-
riati che questo transgessò di altra
canya qualunque.

L'impiego del ferro fuso pre-
trinie istigio delle impalcature dei
ponti eredotti, non farà annie effetto
quando la larghezza delle luci sarà
più di 10 m. Si pregherà i pezzi di ferro fuso
non potranno opere in pieghe che in
strutture continue.

Le dimensioni delle barre, saranno
adarchi in ferro battuto ed in lamiera
disposte nella via dei punti eredotti
faranno regolato in maniera che la
resistenza a pezzi del ferro si carichi
per mani e direttamente con alberi o
poteranno sforzo maggiore di 6.6.1 kg
per ogni millimetro quadrato di sezione.

Gli angoli barre di lavori della regola
da pezzi faranno idelli alla metà,

Z

e per cui nel caso dell'impiego dell'effero-
fisso.

La stessa prescrizione è applicabile
all'impiego del ferro battuto, della bar-
ricata del ferro fuso, che sono pro-
prio ed ordinato per le armature da incavat-
tare dei letti di fabbricati, insomma
a magazzini e delle lettoje di deposito
dei convogli nelle Stazioni.

Soltanto la direzione tecnica esigere
che la resistenza delle armature delle
baricate in ferro di qualsunque edificio
sia sollempnemente provata agli statiboli che
diminuisca prima che sia iniziato l'esercizio.

L'impaccio stativo da manutenzione
prevede avviadito per dodici ore alme-
no, non confondere in un pezzo unfor-
mante disbriciato per tutto la estensione
dell'edificio a ragione di non meno di quattro
tonnellate per ogni metro di lunghezza
diviso per metà su un solo binario.

La resistenza dinamica sarà compro-
vata con reiterati proleggi di uno locomo-
tiva con settecento libbre di impennone
minore di 100. tonnellate dalla velocità
di 15 chilometri all'ora.

Da questa prova dovrà risultare non
solo immutabile dell'opera da qualunque
quanto, solido o sostenuto di punti, ma
anche l'impiego di qualsiasi officina inffles-
sibile permanente sul piano riguardante
mento di quelle che avranno sotto l'azione
decaricale di appienamento, eventuali
e depressioni esclusivamente dovute
alla cottura.

Saranno proposti nei progetti,

particolareggiati le diffusione più avanzate
per la confezione della libertà. Non man-
cano di dilatazioni e intagioni per l'effet-
to delle variazioni di temperatura quando
la magrezza delle travi e degli archi di
un ponte mettano in evidenza i reati anche

Art. 62.

La Società farà tenere di farfi leggi
binamente (apprezzatore) sul luogo degli
stessi lavori da personale idoneo che farà
formalmente congiuro ai Commissari
Ecclesiastici Governmentali e altri quali li pos-
sono impartire giornali di fare le co-
municazioni che il buon andamento dei
detti lavori potrebbe richiedere.

Gli appaltatori e i provveditori di
materiali non faranno né dal Govern-
me' da Commissari Ecclesiastici ricevimenti
senon nella qualità di dipendenti della
Società, ovidie sopra di queste persone
senon la responsabilità del fatto loro.

Art. 63.

Anispirato dai lavori parimenti
uniti in tante operazioni distese) progettati
bili d'opere attinenti a questa alla
civolazione si procederà sulla domanda
della società alla recognizione e approva-
zione al ricevimento provvisorio dei lavori
da uno o più Commissari da designar-
si dal Ministero.

Vista il ripetuto salvo che verbale
di una simile recognizione il Ministero
severandosi opportuno autorizzera'
la società ad aprire l'esperienza delle
travi e oggetti di linea ed a percepire
i prezzi di tariffe qui infra stabiliti
questi ricevimenti pagati in

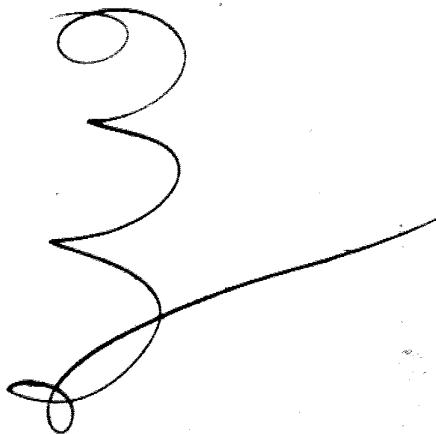
Z

diventano de fatti che al ricevimento
generale e compiuto per di tutte le loc-
uee comprese nella Concessione.)

Art. Cst.

Oltre alle progettazioni di cui all'art.
216 della Legge sull'ordinamento della
gestione delle Opere Pubbliche del 20
(Novembre) 1859, riguardante il piano
catastrale delle ferrovie sono disponibili
qui, ed il quadro descrittivo di tutta la opere
ed i disegni che saranno state eseguite
dove la Società accompagnerà
questo quadro con un atlante contenente
i disegni quotati di tutte le opere.

I terreni acquistati posteriormente
dalla Società per soddisfare ai biso-
gni dell'opera, e che perciò diversam-
ente non sono integrante delle stesse
ferrate a migliaia del loro valore
sono dovessero pure essere dichiarati
e aggiunti al Piano catastrale
come anche furono fatti le nece-
ssarie aggiunte all'atlante di tutte
le opere d'arto seguite poste-
riormente alla sua formazione.



Manutenzione ed esercizio

Art. 65°

La Società farà tenuta di strettissime lungole linee e ferrovie dei Guardiani dei Pontonieri in numero sufficiente per le ordinarie riparazioni della strada, per la sicurezza del traffico dei convogli, e per quella della circolazione ordinaria delle stade che attraversano a livello la ferrovia.

Art. 66°

Oltre ai due, faticamente per le grandi riparazioni preforniti dall'art. 19 della Convensione la Società avrà l'obbligo di affidare a proprie in alcune stagioni delle linee officine apposite per le piccole riparazioni del materiale fermo e mobile.

Art. 67°

Le locomotive, le vetture da viaggiatori e carri erogari di ogni specie faranno buona e solida costruzione e secondo i migliori modelli. Dovranno inoltre soddisfare a tutte le condizioni che saranno prefornite dall'Amministratore per veicolare finiti e mercanzie speciali o trasporti per le ferrovie, e a fare costantemente manutenute in buon stato e rinnovate ogni qual volta non più ricoperto il percorso o scorrimento.

Il numero delle macchine e quello dei veicoli in servizio dovrà far sempre, quanto possibilmente, per le numerose doveri aperti sufficiente a tutti,

a soggiornarne e promuovere il maggior
movimento possibile.

Art. 68.

Le valenze delle locomotive faranno
appartenere alle stesse di regolazione
indicate nelle suonate regole dell'istituto.

Art. 69.

Le vetture dei viaggiatori faranno di-
re che fra il Governo però si riservi il
diritto di preferenze, fornita la Società,
l'attuazione di tariffe differenziate
da punto a punto interno per facilitare
il movimento pubblico della
stessa verso agiate.

Le ditte tre classi faranno tutto co-
mune e chiuse a vicini, risparmiano
stabilità vettura mista, i di cui con-
partimenti abbiano le condizioni delle
classi a cui appartengono come pure
si dovranno adottare le seguenti dette
vetture di lusso a palone e a coupe,
le quali riceveranno tutte quei mi-
gliori perfezionamenti e comodità
che saranno dall'Amministrazione
conferdate di qualche utilità rispetto
a specie di vettura.

Il Governo potrà exigere che uno o più
compartimenti di ogni classe sia rifer-
vuto in via pura donna alle donne che
viaggiano sole. Potrà pure anche esige-
re che siano lasciate in via pura
specie di vettura per un comparto
est'altro delle apposite da portare
i pali, e che siano adattate tutte que-
glia che hanno le perfezionamenti che
saranno per appunto riconosciuti convenien-
ti all'intento di facilitare la perfezione

Bellini

per i quali si disignerà convegno e di tempo
dire qualunque attualità con lo fine
seguza dei viaggiatori.
~~di cui si disegna) di tempo (che
quando si è in condizione di farlo) si debba
sempre (per prendersi un regalo)
a latte) costituito a foggia dello scordino
e migliori modelli che si conoscano?~~

Arto 70.

La Società farà pure temuto affine
costume etener sempre a diffusione
dei Principi della Scuola, favorisca
adi quegli altri Personaggi d'istituti
che dovessero viaggiare sulle ferrovie
sociale, ethe gli venissero all'ocasione
indicati dal Governo un tempo e speciale
composto di tre vettura abitanti ad
un carro a bagagli, fabbricati e disposti
in quell'eleganza et uso addicibili
all'uso cui sono destinati. Il carro a
bagagli munito di freno farà disposto
nel modo da poter accogliere convenientemente
la persona di servizio.

Arto 71.

Sarà la Società sotto posta al controllo
dalla forza maggiore dell'Arme) per
tutto ciò che riguarda la manutengione
che riparazioni delle ferrovie, obblighi
dipendenze, la manutengione del materiale,
il servizio dell'esercizio, le operazioni
commerciali e gli imbarchi, e
temuto ad uniformarfi alle differenze
ne, ai regolamenti emanati o da una
parte concorrente il controllo e la
federazione a cui detta, ed in modo di
effettuarli.

Tutto lo spese che desideranno
dall'esercizio delle risorse proprie

dei detti regolamenti sono a carico della So-
cietà.

La Società si dichiara fondata a poter
mettere a disposizione del Governo
i regolamenti relativi al servizio delle
ferrovie delle linee che le sono concesse.

Tutte le proposte nella Società di Mo-
nastero dei lavori pubblici determina-
dimento adatto delle corse gli orari dei
consigli per i viaggiatori stranieri,
la cui pura età una prima volta dei
consigli a definire la durata del tra-
gitto.

Art. 42°

Per tutta la durata della concezione
la Società dovrà conservare in buon stato
tutte le linee che le sono concesse
e ogni loro dipendenza, ampliarne ova-
nuova le arce delle stazioni, i fab-
bricati e sistematicamente aggiornare dei
nuovi, aggiungere vie, piazze, piatti
da formare, e quanto informa il biglietto
di un regolare comodo e ordinato ser-
vizio faranno per richiedere, tenute
fornite di tutto il materiale mobile da-
conveniente a farciarle e benedestante.

Per questo spese così ordinarie come
extraordinarie sono a carico della Società.

Art. 43.

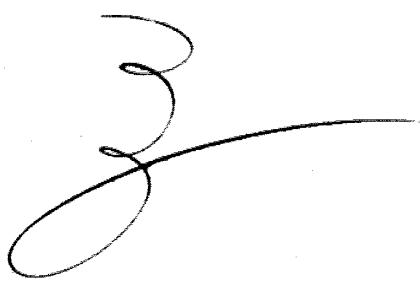
Oltre alla somma che si determina
che potrà raffigurare, quanto che lo stesso
non è opportuno, non a più basso - i parie
extraordinarie per manifatture e costruc-
zioni, lo stato delle ferrovie e loro dipenden-
ze e del materiale fisso e mobile.

Vengono, per ammoppiare, fatti dal Com-
missario ordinario proposito al controllo.

e forseguenza dell'offizio volte formare
come dai Comuni pari. Stimolando
non adempiuto in tutto od in parte le
condizioni prefritte nel progetto basta
tale prezzo che riflette il doppio offi-
cizio e le sue ripetuzioni, dai difetti
rilevati non rimediandovi la Società nel
tempo fissato dal Ministro dei Lavori
pubblici, potrà questi provvedere
d'Ufficio a maggiori spese della for-
ta medesima.

Arto II.

La forseguenza esercitata dall'Atte-
me superiore finché l'ammontro-
dotto non raggiunga il limite accep-
tato per segnare il Governo dell'a-
gente di qualsivoglia sovrazione
obbligatoria, si estenderà anche
a ricoprire) se il servizio venga rego-
lamentato eseguito da un'ipersonale
sufficiente e capace) tanto nelle
stazioni quanto lungo la via, ed av-
endo l'Attre Superiore potrà
preferire sentita la Società quegli
ammonti e cambiamenti nel progra-
mme medesimo e quelle differenze
e modificazioni negli ordin di ferri-
zio e delle barre che freno ri-
sultat dallo stesso) di favorire una
maggioramento ed un aumento nel
prodotto, e sentita ben p'istruire la
Società.



Titolo 4^{to}

(Collaudazione rispetto della
Strada) ma riconversibilità allo
Stato e deradegial

Cost. 475.

Compunte le sommuni condizioni
che nella prima ammissione il Governo
ne farà riguardo la collaudazione ge-
nerale per mezzo di una Delegata ed in
contraddistinzione di altri Delegati della Strada
vise allo scopo di ricondurre successivamente
la strada adimpiente le prescrizioni di questo
Capitolato.

La collaudazione fin qui sopra si rife-
risce a tutte le opere contenute nel con-
trollo Stradale, l'arruolamento della via,
le stazioni, le varie guardie, i saltini
uffici accoppiati al macchinale oppo-
simobile.

Cost. 476

Se all'opera della collaudazione si tro-
veranno mancanze o difetti contro le
prescrizioni di questo Capitolato sarà
data Ditta Porto ammessa, ove la
medesima non si ripudierà, a fare
il modo incompleto o sufficiale il
Governo a operar vicino operante di
comprensione. Le spese sostenute nei
lavori perduto della Strada saranno
tale scopo per la parte riguardo alla
medesima.

Cost. 477.

Dopo il periodo di trent'anni dalla

data alla prima legge su detta legge
d'applicazione della pratica concomi-
tante il governo avrà in qualsiasi
tempo la facoltà di indicare l'at-
tività d'una trattativa, dovrà però far-
ne accorto alla società un anno prima
di far uso del diritto di tratta.

Il prezzo di tratta sarà regolato in
accordo.

Il trasporto a salvo gli utili sotto
dritto della società un prodotto delle
strade, eccelle sommersione governa-
tiva sul corso di singolare impresa
detti utili in cui si vorrà effettuare
la tratta?

Il trasporto le sue missioni annate
e stabilita il medesimo prodotto sotto delle
altre condizioni?

Certo anche prodotto sotto fornendo
l'ammonitivo e inviando medita-
sori pagata dal governo alla società
per tutti gli anni in maniera manu-
scritta accompagnerà la ferrovia delle
concezioni?

La compagnia avrà inoltre diritti
di avere dal governo entro tre mesi
dall'epoca della tratta il rincaro delle
tariffe per le somme spese pagate
al governo dalla compagnia da un mese
dalla scadenza 79.

Città 70.

Se il governo non riceverà la confe-
zione prima della scadenza di tre mesi
Invieranno, per fatto soli, la saida
scadenza di tre mesi in paga da de-

Si sia fatta la seconda spedizione, sconsigliando la società in tutte le sue sorti, nel primo qualsiasi esercizio di fatto, per la ferrovia di Pistoia quale strada di ferro, e per la sua spedizione immobile di qualunque tipo, non sarebbe possibile che il magazzino, come anche i fabbricati della stazione, offrisse magazzini, case di guardia, la barriera, la caserma della milizia, le caserme, la posta, la dogana, quei depositi, ma anche i piferi, e in general tutti gli altri oggetti immobili non destinati al uso del servizio e speciali all'esercizio dei trasporti.

Ch. Pirante, nei quattro anni precedenti la nascita della società non si potrà in grado di soddisfare adeguatamente al disposto dell'articolo precedente, il quale non aveva diritto di seguito alla legge. Sotto detta strada è valutato per un cinquanta per cento d'ufficio, lavori di manutenzione imperfetti.

COST. 177.

Gli oggetti mobili, come macchine di costruzione, camini, vagoni, sedili, doganieri, mobili della stazione della stazione, e tutto ciò che non è valutato sotto forma corrispondente alla strada, e non è compreso al servizio come lavoro, capi di fabbricazione, sono elevati dal giorno in cui sarà

accidenti sarebbe all'organizzazione della marcia
in Provincia delle Strade, e pagato a prezzo
di diritti sui treni compresi nella con-
segna.

Il Governo ritenuta pone a prezzo di
dono il combattimento, cioè, quantunque ad
atto oggetto d'applicazione non sia
di troppo per un maggiore P.R. (lasciata
alla sodditta specie delle strade), si
intenderebbe più a questo punto che
un riconoscimento sufficiente dell'inter-
esse della marcia in Provincia delle Strade
per misura.

Art. 14. 80.

Saranno fatti dalla Convenzione
ne per l'ultimogenito della domenica
concepita la Società non appena ultimata
la marcia, o non si troverà il giorno d'adde-
ra al maggio, come da ogni tassello mag-
giore di altri condizioni. Alla conve-
nzione, intenderà di prima data la Guardia
della Convenzione della marcia organica
sulla strada stessa marcia, non
tuttavia in modo.

In tal caso l'appoggio della marcia
che non farà per un anno dalla marcia,
e del resto delle ferrovie ed opere di tutte
sino all'ammontare delle scorte e ca-
gione medesima, intendendanno di prima
data pagato, in proprietà P.R. 100.

La guardia circa le ferrovie e opere
ed opere affacciante alla Convenzione
delle Strade, delle quali tutte da man-
tegno imperfetta, affiancando la prossima
degli articoli 211, 212, e 213. Della legge
sull'organizzazione delle opere pubbliche

100 lire per anno.

in data 20 Novembre 1839.

Art. 6.81.

Se composta ed approvata dal pubblico
gabinete appena della Guardia ferata, e
tutta intesa la rete composta, l'e-
segue siffa rete ad ogni punto composta
in quattro punti congiunti le due
rete in formata prima di Pomonte,
e le stesse sono tenute regolate dalla
grauia ripetuta regolante l'am-
ministracion superiore spandola a que
e mischie della campagna le minime an-
ciane per aprire provvisoriamente
il pubblico segnando i numeri del
tracciato.

Art. 6.82.

Se dopo aver messo l'allargamen-
to del tracciato provvisorio d'acqua
perpendicolarmente, la rete non ab-
bia giustificati i segni d'approvazione
l'esecuzione in condizione normale, siffa
dovrà l'allargamento approvato
all'modo superiormente stabilito pel
caso della Guardia ferata (prolungata) per
non aver composta ed approvata all'ora
ogni la Guardia ferata di cui si tratta nel
tempo prescritto.

Art. 6.83.

Le disposizioni leggi attuali 80, 81, 82 de-
creto non saranno applicabili a questa
legge non avrà legge per le rete la
di composta regolante, e non avrà
impedito ai suoi obblighi in seguito
a circostanze) presentate dal forza
maggiore.

Titolo 5^o

Tariffe e condizioni relative ai
trasporti dei viaggiatori delle strade
Pubbliche.

Per indicare quando la società delle strade
con il loro consenso farà aprire in a-
mbito della provincia una strada o una strada
e sotto l'appalto riceverà condizioni da
mezzo di speciale contratto, la società delle strade
avrà obbligo di conservare per tutto il
periodo della concessione le strade e traspor-
to in base di qualche modifica tariffe
in vigore sulla strada ferata delle stesse
salvo le ragioni di imposta in quanto
titolo medesimo.

Queste medesime tariffe saranno ap-
plicate alle vagoni stradali che vengono
aperti prima dell'ultimazione dell'anno
di linea.

La società ed il governo pagheranno per
altro con accordi nei limiti delle tariffe
medesime, somma delle tariffe definite
nella legge di addizione riguardo al g-
overno nazionale composta per le varie
zie di strade ferate che comincia-
no fra le loro.

(Art. 85.)

L'applicazione delle tariffe si farà
praticando nella strada nuova riparto
della strada ferata delle stesse
e sotto l'appalto di un regolamento
proposto dai concessionari d'appalto
allo Stato.

Nelle pur possibili, segnalaccorre-

ta autorizzazione di fare fatti stagioni e concesioni speciali con approvazione dell'impresa o Procuratore.

Art 486.

Le vendite e le permutazioni sono quelle di rifornimento, d'porto, e magazzinaggio nelle stazioni delle strade ferrate e dei canali artificiale, e in tutto l'intero territorio, e sono regolate con regolamento speciale da riferirsi all'approvazione dell'amministrazione superiore.

Art 487.

Le tariffe ed i regolamenti di rifornimento artificiale, porto, e magazzinaggio con l'ammiraglia appartenente alla stazione principale quanto riguarda le tariffe, ed in base ai cui prezzi si regolano le altre tariffe da spese. E quando vi sono peraltro variazioni dovranno essere pubblicate di nuovo.

Sulle variazioni di tariffa la nuova pubblicazione dovranno precedere almeno dieci giorni l'epoca in cui verranno messe in applicazione.

Art 488.

Nelle compagnie di dirotto e nei porti e stabilità colle addette tariffe, sotto la supervisione di questi comitati, si regolano i prezzi di rifornimenti, la somma composta dalla stazione e dall'impresa, e si regolano le tariffe, come valigia, francoposta, e ogni comodità profonda da cui si traggono vantaggi. Il viaggio delle merci, delle voci, e dei viaggiatori, delle tariffe, delle norme, variazioni, ecc. nei due naturali orari saranno

seguito alla disposizione d'abolire solo
è stato trasferto allo Stato.

Art. 69.

Se non intenderanno circostanza speciale
ogni comune di Francia o di Inghilterra o
di Irlanda o di Galles o di Scozia o di
Wales o di Irlanda del Nord o di
qualsiasi altro Stato o Territorio o
comune o territorio o possedimento
straniero dei viaggiatori o dei viaggiatori
stranieri nelle uffici di Poste e Telegraphi

Art. 70.

Ogni viaggio fonda su di sé
Bandiera libetta della Repubblica Romana
lasciata per trasporto, ogni fonte d'acqua
mangiabile e ogni pugnali, lattine e pentole
della Repubblica romana o della società
ogni falso distillazione della qualità
dell'acqua di una marcia, ogni applica-
zione in un comico spettacolo o
articolati appartenenti a clavi d'arco
o d'arco o a persone diverse, sono di-
ritto alla società di impedire il pagamento
dell'importo della somma della reale
se si dimostra di danneggiare la società
della Repubblica.

Queste disposizioni saranno inserite
nella tariffa a stampa Postabusta.

Art. 71.

In caso di Francia o di Inghilterra
o di Irlanda, il Governo avrà diritto di im-
porre una riduzione sulla Tasse di
trasporto delle droghette al ristorante fino
alla metà dell'imposta portata dalla
tariffa.

Art. 72.

Le trasporti di persone e di oggetti
per conto del Governo nelle province

concepita alla società, sono applicata alle
seguenti distanze specificate:

Grande Velocità

1. Militari, che non sono apprezzati, e
Carabinieri Reali.

Per ogni posto 1^a Clap. 0.025 al chilometro.
2^a " " 0.018 " " " "
3^a " " 0.0125 " " "

Le famiglie dei militari, nonché
carabinieri in occasione di cambi d'indirizzi
verso per ragioni di servizio, avranno diritto
alla stessa tariffa.

2. Per ogni distanza di bagagli da un
millesimo da 10 a 100 chilometri 0.20
al chilometro.

Per un cavallo in vagone sudario 0.12
al chilometro.

Per un cavallo in vagone bestiame 0.064 al chilometro.

Per una vettura da carico 0.15 " "

1^a a quattro ruote 0.25. "

3^a Doganieri, quando d'ufficio pubblicano
l'ordine di cammino 5^a Clap. 0.05 per
posta e per chilometro.

4. Distanze d'agente di scorta da stazione
a stazione speciali compendiamento di volta
in 5^a Clap.

Per ogni posto 0.025 al chilometro.

Qualora il governo fornisse alla compagnia
una apposita tabella di distanze, e per ogni
trasporto (che), seanche, non debba essere
fatto pagamento di paga, la posta si
espede con debonato e degli agenti di scorta
da direzione di scorta servire.

La pulizia, l'illuminazione, le imprese
comuni della strada, le imposte sono a carico
della società, mentre il tempo in cui

Costituzionali nelle vallate.

5. Il numerario di giornaliero d'opere, sarà stipendiato in ragione di lire 25 per giorno migliore e lire 15 per giorno 140 lire, nonché il paliotto più un centesimo per ogni chilometro.

6. Non sono indennizzati i pugni non compresi
nella tariffa di lire 15.

Piccola Volgarita

7. Materiali da artiglieria, vettovaglie, legname, altri oggetti da spedire dalla linea ferroviaria alla guarnigione della Marzola, tabacchi, sali, ed altro quanto è possibile in somma lire 0.06 per kilometro, per chilometro sarà aggiunto lire 0.10 lire se si spedisce di canale o di mare oppure dalla campagna.

8. Per ogni canale o canale trasportato in vagonette lire 0.03 per chilometro.

9. Tramonto della linea a guadino sarete gli effetti da manuvaro saranno pagati in ragione di undici lire al chilometro per chilometro corrente, nella regione di condizione delle pelli per chilometro lire 0.03, e non condizionare materiali di guerra.

10. Alle pelli del Peltierato maneggiare la guadina non verranno trasportate nei canali da artiglieria, sarà applicata la tariffa di lire 0.075 per chilometro per chilometro sarà aggiunto lire 0.10 lire se si spedisce di canale o di mare.

11. Qualunque per il trasporto della pellame.

12. Qualunque per il trasporto della pellame.

27

comunione di guerra fanno un appoggio
speciale, la compagnia avrà diritto
ad un maggioraggio per consumare.

Distribuzione comune

ai due moggi di Transporto

12. Il governo stabilisce un appalto fra
la società e la società, il totale non
è prefissato, ma deve essere rispettato.
Gli uffici della corrispondente Provincia
avranno diritto a una somma da loro stabilita
di appaltare in Transporto, il quale si farà
grande concernendo persone come
per esempio i profumieri della medesima
albergo.

13. Se la Provincia generalmente ha bisogno
e autorizza ad applicare dei Transporti
nella linea questa (art. 17^o del P.L.) presenti
capitolo lo stesso risulta, il governo
avrà diritto dopo un Giugno fatto fatto
delle presenti concezioni di attivare per tre
mesi la Provincia per suo conto, non obbligando
a nulla l'ufficio speciale stabilito in
questo articolo, finché salvo che maggiore
glio consenta questo prodotto. (Art. 17^o P.L.)
Circl. 193.

Ognuno il governo anche bisogna di
spedire maggiore Transporto a materiali ed og-
getti attivati al servizio militare ad am-
pionato qualiasi della vita connessa, certo
città sarà tenuta di mandar tanto art. 17^o
disponendo tutto il maggioraggio di Transporto di un
che risponde delle varie della sua linea
Art. 17^o P.L.

Il servizio di posta per tutte le lettere
e pacchi spese di governo. La cui indennità
fa al doppio della linea, o di quanto a

punto delle medesime non fatto gradito;
dunque nella campagna non mai
seguirete.

1^o Mr. Trani e Mr. Pianini viaggiano in
di massima per saranno designati
dall'Amministrazione del porto, la loro
pagina sarà abbigliata col numero per
tuttamente con confortevoli spese.
D'altra parte non per bisogno d'
Amministrazione del porto, del Vinto
e mezzo o altra altra valigia della litiga
ad di spese avrà legato perche
ciascuno di questi servizi?

2^o Se il volume delle valigie si porta
al massimo d'ogni scorrere non spese
superari l'impegno di vettura speciale;
ovveramente se l'Amministrazione del
porto negherà l'oblìo degli uffici portuali
ambulanti, la campagna sarà obbliga-
ta d'essere trasportata qualunque tra
Mr. Trani e Mr. Pianini e ritorno, an-
che d'ogni servizio giornale dovunque
si condotti, nonché a fine della
scorsa medesima comporsi da convenzione;
Questi viaggi saranno eseguiti secondo
i modelli che saranno forniti dall'Am-
ministrazione del porto.

3^o L'Amministrazione del porto non
potrà negare alcun cambiamento nelle
spese, se nel corso di percorso. Di conve-
nzione ordinaria, se per verso servirsi di
un treno speciale che corra con velocezza
ordinaria (d'una velocità normale), la cui
tassa non possa riferirsi, ma in quanto
sarà la medesima una compensazione
della spesa che saranno determinate

et la cui accorta, e a giudizio di perito
S. G. quanto l'Ufficio in Prog. Della S. S. e
l'orario di un corso gli spiegherà la somma
giacché avrà diritto d'aggiungere nell'ora
per scaglionato. D'ogni altra, usata per
trasporto di uomini a grande velocità,
per proprio profitto, poiché il servizio
postale non ne sia perciò intaccato.

S. Il peso delle valigie per servizio Della
Porte suo potrà al carico eccellere quattro
mila chilogrammi, per un peso massimo
nisi agli otto mille chilogrammi. Massi-
mo trasporto (M. p.) pagherà in regola tariffa
generale. Della al di sopra della somma da
compagnia non sarà obbligata al traspor-
to.

6. Finché non è compiuto sufficientemente
il trasporto Della linea compresa, non si potrà
prendere a tempo d'ora gradatamente i
traghetti antropofili senza che i vi-
aggiatori con consigli ordinari le ademp-
rono e comandate nei Traghetti, che non
vanno pure forniti gradatamente.

7. Della Prog. in un l'Ufficio in Prog.
Della Porte lo giudicherà inadatto la som-
ma pagata dalla stessa per un posto da M.
oltre l'accordo ed a giudizio dei punti, l'uo-
do un local sufficente per affari postali
per deposito delle valigie, opportuno
che collacchi, pur non non compromettere il
servizio Della società e non la obblighi a
arbitri o tratti speciali.

8. L'Ufficio in Prog. Della S. S. min-
tendo alla facoltà composta ai moni
1. b. si giustificato, potrà emettere
ordine Della compagnia, che i laici

J. Xo

Concedo orizzonte di 10 anni al Dottor
e Disparci per convegnere ai Capitoli
differenti Stagioni, i quali mi faranno
per parte loro convegno a quegli agenti
e delegati dell'Amministratore della Banca
che saranno incaricati di esercitare
se nello Stagione medesima.

9. L'Amministratore superiormente
addebito d'Abilità ammesso a farsi
e l'Apparato superiore per le scambi
di Disparci e convegni concertati, per
me obbligato d'essere il l'apparato pubblico
moderatore et a tenere l'apparato superiore
suo disappunto non a penale obbligo
ma alle comunque si convenga; se ad
ogni altro tempo d'ogni convegno, se ad
ogni Stagione;

Art. 95

La società potrà trasportare gradualita-
mente nella propria linea la lettera di
spese organizzando un servizio d'auto-
mobilistica secondo l'esempio delle ferrovie compre-
ni comprendente della legge in vigore sulle
poste della Provincia.

Art. 96

La società è tenuta al trasporto pro-
tetto nella stessa e qualunque clista di con-
vegni e d'altri funzionamenti generali
in adatto alla corrispondenza della Provin-
zia, durante la corrispondenza del tempo
dell'esempio, alla agenzia della Posta
Posta Ufficio di Regno incaricata di es-
seri corrispondente lungo le strade ferate,
nonché degli uffici ambulanti e degli altri
incaricati della corrispondenza di Posta ap-
plicati.

Art^o 97.

La società prenderà l'apposizione di
etichette per i porti d'abbordaggio, formate
a lunghezza della linea coniugale, e
da posarsi a punto delle medesime,
e anche orizzontalmente per comodità come
l'affitto tra porto di magazzino; bag-
agli, borse, e merci, e ciò facendo si acci-
merà la congiuntura di fatti, fine a maneg-
gerne conodere all'altra vicinanza che possa
essere profittabile.

Art^o 98.

Sotto ora una delle linee formante con-
giuntura congiuntura ad altra prenderà
la società Vittorio Emanuele il nome di
vadasi, calle Comun, idrogeno. I. Dalle fe-
rovie per effettuare un viaggio comuni-
tario, ciò è facilmente ragionevole,
possibile ragionevolmente 3 giorni
di viaggio dall'indirizzo alla linea dei
magazzini, di bagagli, delle merci, o a
grado da ferrovia veloci.

A Palermo sarà una delle società
Vittorio Emanuele, salvo l'appre-
zzione del governo di concordare con le al-
tre vicinanze. La altre ferrovie già esistenti
di coniugate distinte a favori reciproci
tra loro i punti principali. Dalle linee
si coniugheranno e concorrono
i fatti, e le condizioni dell'uno riguardo
all'altro nonché per il viaggio.

Art^o 99.

La società sarà obbligata a conve-
nire all'affitto da D. Leon Battista al
principio d'ogni anno con il quale giungerà
il viaggio d'una ferrovia dalla quale si

botti valvoli per una cosa i quali da
un d'anno, per somma dei favori e per
governi pubblici ad altri, furon da Long.
no usciti per ragion di servizio.

In oltre la buona compagnia al d'anno
che scaduta tanta biglietti di lire appa-
remente furono usciti in tutto la metà delle
linee composta dalla vettura di prima classe
i quali furonno menovati soltanto da que-
sto in anno?

Il governo per favorire a sua volta il popolo
a disporre di lire comodissime, ha
decisa abbattendo la somma dei biglietti
valvoli per tutte le strade feroci appa-
remente allo Stato.

Ost. 1.º 100.

Se dopo quindici anni dalla data della
pubblica dell'usurgo è tutta la linea con-
fornita senza prezzo compagnie il pre-
zzo delle lire ferme sarà dato minore
di dieci per cento, sarà un pacchetto di lire
sempre di cui sarà deducibile di cinque.

Titolo C.

Dispersioni diverse

Ost. 1.º 101.

Le linee di strade feroci comprese
nella presenti convensione sono oggetto
di dichiarata opere pubblica intell. tali, in
quindi saranno applicate le leggi re-
golamentari che sono ad andare in
maggioranza nella Calabria e nella Sicilia
riguardanti le imprese di costruzioni
che non più lavori principali di quelle
per le opere pubbliche compresi
permanente o trasportante, non compre-
mese i saggi dei banchi uccisi per le

(8)

all'articolo 36 della Convenzione.

Ott^o 102.

Per tutti i contratti, in fatto qualunque
della società Compagnia di Giulini
relativamente all'adempimento delle
concessione, saranno soggetti ad Immobile
figlio d'una linea italiana, ed andranno
uniti da ogni diritto proporzionale, dis-
ponendo di regolarlo.

Ott^o 103.

La società potrà intradurre dall'estero
sulle Stato in franchigia d'agio, il
forno, regoli, le locomotive, vagoni, e
materie, e in genere tutto ciò che è nece-
ssario alla costruzione e dall'attuazione
dell'impresa delle Madi feroci Calabro-
Sciale.

Il mese di regolare l'accordo di
scambi di immobili fra il ministero delle
Finanze, con apposito regolamento da
essere sentito la società.

Ott^o 104.

Imponente che per farne parte
sopra nella convenzione di scambi
di immobili non dovranno esser
menzionati i paesaggi. La società
deve fornire avviso al governo per meglio
del prefetto delle rispettive provincie
il quale pronuderà sulle somme
per cui siamo datti e non impediti
alla compagnia di lavori.

Pella partenza delle Materie, manda-
gli oggetti d'arte, frammenti antico-
gi, e per tutte gli oggetti antichi in ge-
nerale, si provvedano le leggi ed i rego-

lamente in vigore
Art^o 105.

La controllazione predetta da parte
vista paghere alle Stato per l'imposta
sociale acquisitati ad esatto dalla strada
sia stradale in ragione di superficie
delle quali d'imposte sui beni per
giorno e di trasportamento.

Le stazioni, telchi, rimpe, magazzini,
ed altri fabbricati ghalsiani o altro
sinti al servizio delle ferrovie, saranno
imposti per partizione ad altri fab
bricati delle località in cui si trovano
o situati.

Art^o 106.

Se per causa di guerra il governo fa
approvvigionare le navi per adattarle
ad un qualunque modo la strada, sia
opportuna che la spesa sara la società
non potrà opporsi, se avra di diritto a
alimentare indennita per sospeso esercizio.

Cifrai le voci fai a questa intromis
zione la strada fermata sarà pur restata
bolta nelle partite contabilizzate a favore
delle Stato.

Art^o 107.

La società non sarà assunta a
portare reclami per fatto d'impres
sioni con particolare riferimento ad altri
mi diritti di pedaggio, e sulla tariffa
legata attualmente in vigore, o
che farà per istabili in seguito.

Art^o 108.

Nel caso un fatto ordinato ad un
torpido dal governo la controllazione

Si tradi regionali, provinciali e comunali, e di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che l'oggetto appassionerà la linea di strade ferate da formare l'oggetto delle presenti concesioni, la società non potrà mettere in moto a nudi attraversamenti, saranno però pure tutte le disposizioni necessarie perché non ne resulti alcun impedimento alla costituzione del diritto delle stesse. La forza, se alcuna faranno opera alla società.

Art. 109.

La forza sarà esercitata di sorveglianza da ciascuna delle compagnie delle ferrovie agenti, la quale avrà collaudazione provvisoria e definitiva, la pena di sorveglianza e controlli all'ingegnere acarri della società.

Per provvedere a quanto spetta la società sarà tenuta di versare in

Art. 110.

ciascuna annua sulla capo dello Stato, dopo averne conformità delle persone, la somma di lire ventimila lire dal giorno dell'apertura dell'opera, per il primo anno che dovrà la cassa stabilire l'andamento delle linee di ferro, e lire cinquemila per ogni anno che dovrà servire da base a Catania sulla linea di lunghezza di trenta, dopo giorno intercalato dal Tornato di Sicilia. Le linee saranno attive soltanto si obbligherà meglio detto la società alla scadenza delle cose la costruzione dell'opere sarà compiuta appena ultimata ad hoc. Per sorvegliare catania

Art. 111.

Il viaggio da piroscafo da Gallipoli a Genova (da Reggio a Rimini del 1^o aprile 37 della Convenzione) sarà compiuto con onorevole effigia sua ma-

non di 120 cavalli nominati e numeri
giunti in corrispondenza degli anni scorsi
per le quali si erano i ferrovieri fatti
per punti su misura.

Art. 112.

Le somme da pericape non potranno
essere meno di quattro ogni 24 ore,
se si deve trasportare Reggio nel Paese di
Reggio o nella sua, e si debba far passare
negli stessi la società come disponibile
al servizio, non varrà mai minima
di due.

I apponi non saranno ammessi in tem-
po in cui non sappia chi saranno fatti acci-
dati da una commissione d'appontamento
delegata dal Ministro delle Poste
detti pericapi, le quali si vedranno negli
stessi appena mandateli in Santa-
marta nella migliore condizione, a cura
di appone della società.

Art. 113.

Il giorno corrente la società sarà tenuta
ad erigere gradatamente il transpor-
to delle valigie portate, nonché dei
corrieri d'altro agente dell'Amminis-
trazione delle Poste delegati ad accompa-
gnarli. - La società farà dell'ammunition
ogni pericape un locale ben sepolto,
chiuso e chiuso per collocarne i dipan-
ti portali, rimanendo la custodia dei
dispari affidata al Capitano, se-
nza che quando non sia a bordo con
agente delle Poste.

Art. 114

Il Governo avrà la facoltà di im-
porre un massimo di pesi di

trasporto qualora quella Stabilità darà
la società per le manovre non sia troppo elevata
e non sia proporzionale a quella Stabilità
sulla linea ove si debba effettuare il
trasporto.

Art. 115.

Il trasporto di bagagli da condannati
e delle persone da chi accompagnano
e degli indigeni sarà fatto solo nella
giacenza della stessa Ditta prezzo al trasporto
per i viaggiatori dell'ultima classe.

In quanto ai militari che servono e dal
l'armata verseranno questi trasporti dati
militare il pagamento del quarto dei prezzi
di viaggio della classe.

La società sarà comunque tenuta a far pagare
ogni viaggio al porto agli impiegati civili
che maggiormente per ragioni di servizio e
la scelta del viaggio e qualità voglia coltivare
non sarà più obbligata a ricevere un
verso questi impiegati superiori del quarto
di porto di prima e seconda classe per
viaggio.

Art. 116.

Il trasporto di generi di primaria necessità
deverà, se oggetto comune fra due Stabilità
al servizio governativo non oltre la legge
al seguito della armata, e di materiali
militari, da guerra verrà fatto con un
verso riduzione della lire 40 per cento per i prezzi
delle tariffe.

(Salvo in soggiorni originali)

Venne redatto a Genova 9 luglio 1863

Ministro delle Finanze Il Ministro dei Lavori pubblici
Mangiatti Ch. Leopoldo S. Monatino

Attesto signore il Ministro dei Lavori pubblici
P. Mazzini (P. Mazzini)

Per copia) facsimile
Del ministero degli affari pubblici
Il Capo (legge)
P. Morselli

Alfieri

SESSIONE 1863

Nº 90-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

PER LA

Cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele

(SEZIONE TICINO)

e concessione delle strade ferrate calabro-sicule

SESSIONE 1863

Nº 90-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**PASINI, UGDULENA, MARSICO, DEVINCENZI, PUGLIESE,
BELLINI B., BALLANTI, LA PORTA, CRISPI**

su progetto di legge presentato dai ministri dei lavori pubblici
e delle finanze

nella tornata dell'11 luglio 1863.

Cessione allo Stato della ferrovia *Vittorio Emanuele* (sezione Ticino), e concessione delle strade ferrate calabro-sicule.

Tornata del 28 luglio 1863.

SIGNORI — I vostri uffici hanno all'unanimità approvato il disegno di legge presentatovi dal Ministero per la cessione allo Stato della ferrovia *Vittorio Emanuele* (sezione Ticino) e per la concessione delle ferrovie calabro-sicule. Le raccomandazioni più importanti che taluni di essi uffici fecero ai loro commissari furono tutte nello scopo di studiare se la convenzione stipulata all'uopo dal Governo di S. M. garantisse abbastanza nei suoi particolari gli interessi delle reali finanze.

Per quanto si riferisce all'acquisto di quella parte del cammino di ferro *Vittorio Emanuele*, la quale è al di qua delle Alpi, la vostra Commissione ha attentamente esaminato la relazione di altra Commissione no-

(90-A)

minata dal ministro dei lavori pubblici. Da c'è testa relazione, che abbiamo allegata alla presente, e dati gli elementi nella medesima accolti, risulta che il prezzo della ferrovia *Vittorio Emanuele* non arreca alcun peso all'erario nazionale e che la rendita, in quale sarà ordinata iscriversi a tale oggetto troverà il suo corrispondente valore negl'introiti della ferrovia istessa.

La vostra Commissione ha curato d'introdurre nella convenzione tutte le condizioni che possono svincolare lo Stato dagli obblighi che la *Vittorio Emanuele* italiana pel suo carattere internazionale aveva colla *Vittorio Emanuele* savoiarda, e tutelare la linea da tutte le pretese che credessero i terzi di potervi esprimere. A tale scopo furono scritti gli articoli 6, 9 e 13 della convenzione: nella modificazione dei due ultimi articoli la Commissione trovò consenzienti il signor ministro dei lavori pubblici ed il mandatario del signor Carlo Laffitte debitamente interpellato. In conformità di ciò venne anche emendato l'articolo 4 del disegno di legge sottoposto alle vostre deliberazioni.

La concessione delle ferrovie calabro-sicule libera lo Stato dai doveri assunti con la legge del 29 luglio 1861, dandone all'industria privata la costruzione e l'esercizio.

Il signor Carlo Laffitte, presidente del Consiglio di amministrazione della *Vittorio Emanuele*, è possessore d'un numero d'azioni dell'attuale società anonima per le ferrovie calabro-sicule, superiore a quello prescritto dagli statuti per operarne lo scioglimento (articolo 30 della convenzione). Egli, nell'interesse e nel nome della *Vittorio Emanuele*, dà convenienti garanzie per la formazione del capitale necessario alla costruzione delle nuove strade ferrate e per l'adempimento degli obblighi che contrae (articoli 17, 18, 22 e 28).

Non sfuggirà all'attenzione della Camera che il sussidio che il Governo s'impegna di dare alla società *Vittorio Emanuele* per le calabro-sicule è inferiore a quello dato per le ferrovie meridionali e per parecchie altre ferrovie, delle quali fu fatta concessione (articoli 21, 26 e 27). Questa circostanza è della maggiore entità, laddove si noti che la più parte delle nuove linee è insulare, e però in condizioni da non poter dare per qualche tempo importanti prodotti.

Un'altra osservazione abbiamo dovuto fare in favore della nuova convenzione, ed è che nel modo, secondo il quale verrà dato il sussidio, la società concessionaria è interessata a spingere lo sviluppo dell'esercizio delle

ferrovie, giacchè in proporzione dello stesso cresce il valore dei suoi profitti.

(90-▲)

Parecchi dei vostri uffici opinarono che il tracciato delle strade le quali andranno a costruirsi debba tocicare piuttosto l'una che l'altra città del regno. Il ministro, al quale abbiamo manifestati cotesti desiderii, non credette in quanto al continente di poter prendere degli impegni su ciò.

La vostra Commissione e il ministro furon d'accordo che per le linee di Sicilia, prima di determinarne il tracciato, vengano esaminate le varie domande che all'uopo furon presentate. Il tratto di strada che da Catania correrà fino a Siracusa fu chiesto che si avvicini per quanto sarà possibile alla città di Augusta interessante pel suo vastissimo porto, e al comune della ricca Lentini, e l'altro, che da Catania andrà a Palermo, esca per la vasta e feconda pianura che della prima città piglia il nome, si avvii per le adiacenze di Palagonia e passi per Caltanissetta, la quale, oltre essere capoluogo di provincia e di comando militare, è centro di industrie e di commercio.

Non possiamo neanche tacervi esser desiderio della Commissione che la ferrovia di Palermo a Trapani e Marsala che il Governo di S. M. viene autorizzato a concedere, sia costruita entro quattro anni, periodo di tempo stabilito pel compimento della rete ferroviaria siciliana.

Ci venne trasmessa una nuova proposta dei signori D. Sabattini e compagni per la concessione delle calabro-sicule ad altra società. La vostra Commissione non credette doverla prendere ad esame per due motivi: 1° perchè in massima bisogna in siffatte materie lasciare al potere esecutivo la diretta responsabilità, ed è nostro avviso che non giovi qui discutere se ed in che modo possano venire rivolte al ministro dei lavori pubblici le nuove offerte che arrivassero alle Commissioni parlamentari; 2° perchè il contratto colla *Vittorio Emanuele* comprende due operazioni che si legano e che non si può, nè si deve disgiungere.

Finalmente per gli effetti della concessione delle calabro-sicule fu ritenuta necessaria la promulgazione nelle provincie meridionali della legge del 20 novembre 1859 sui lavori pubblici vigente nelle provincie che altra volta costituivano il regno sardo. A tal fine fu redatto l'articolo 5 della nostra proposta, mercè il quale verranno evitate tutte le quistioni che il difetto

(90-A)

di quella legge potrebbe far sorgere nell'esecuzione della convenzione.

La Commissione si lusinga che il Parlamento, convinto dell'importanza non meno economica che politica del disegno di legge del quale le fu dato l'esame, vorrà onorarlo de' suoi suffragi, e che, mercè il suo buon volere, possa non esser lontano il giorno in cui il vapore, percorrendo tutta la Penisola, compia materialmente quell'unità nazionale che è nel cuore di tutti gli Italiani e nelle leggi della nuova Monarchia.

CRISPI, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Art. 1.

È approvata la convenzione non che l'annessovi capitolo d'oneri intesi addì 9 luglio 1863 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed il cavaliere Carlo Laffitte, presidente del Consiglio d'amministrazione della società *Vittorio Emanuele*, e riguardanti l'acquisto per parte dello Stato della sezione della suddetta ferrovia denominata del *Ticino*, e la concessione alla società preindicata della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule.

Art. 2.

È autorizzato, in aumento al bilancio passivo pel 1863 del Ministero dei lavori pubblici, l'assegnamento di lire 1.687,610 onde sopperire per gli ultimi cinque mesi dell'anno suddetto alle spese di esercizio della ferrovia da Susa al Ticino per Novara e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella, da ripartirsi fra i capitoli del bilancio medesimo riflettenti l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nel modo che sarà determinato per decreto reale.

Il prodotto brutto della ferrovia da Susa al Ticino e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella sarà introitato con applicazione al bilancio attivo.

Pel pagamento delle quote dell'anzidetto prodotto brutto dovuto ai detentori delle azioni della ferrovia di Susa ed alle società delle ferrovie d'Ivrea e di Biella è autorizzato un aumento di lire 167,500 all'analogo capitolo iscritto nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3.

Con apposito stanziamento sul bilancio passivo sovraddetto per l'anno corrente da determinarsi per decreto reale, sarà provveduto per l'adempimento del disposto dell'articolo 27 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento del sussidio di nove milioni di lire, non che per il rimborso del prezzo degli oggetti di consumo ed altri approvvigionamenti contemplati nell'articolo 3 della convenzione medesima.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Art. 1.

Identico al qui contro.

Art. 2.

È autorizzato, in aumento ai capitoli 29, 30, 31, 32 e 33 del bilancio passivo pel 1863 del Ministero dei lavori pubblici, l'assegnamento di lire 1.000,000 onde sopperire per gli ultimi 3 mesi dell'anno suddetto alle spese di esercizio della ferrovia da Susa al Ticino per Novara e delle diramazioni di Ivrea e di Biella, da ripartirsi fra i capitoli del bilancio medesimo riflettenti l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nel modo che sarà determinato per decreto reale.

Il prodotto ~~frutto~~ della ferrovia da Susa al Ticino e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella sarà iscritto nel bilancio attivo dello Stato del corrente anno al capitolo 75 per la somma di lire 1.350.000.

Pel pagamento delle quote dell'anzidetto prodotto ~~frutto~~ dovuto ai detentori delle azioni della ferrovia di Susa ed alle società delle ferrovie d'Ivrea e di Biella sarà iscritto un aumento di lire 167,500 al capitolo 35 del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3.

Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione, nel bilancio passivo del 1863, delle somme che nel corso dell'anno medesimo potessero rendersi necessarie all'adempimento del disposto ~~loco come contro~~.

Art. 4.

È autorizzata l'iscrizione sul Gran Libro del Debito pubblico di una rendita consolidata cinque per cento di lire 2,226,000 pel corrispettivo della cessione della ferrovia *Vittorio Emanuele*, sezione del Ticino, stabilito all'articolo 9 della convenzione.

~~* La rendita suddetta sarà iscritta con decorrenza dal 1° luglio 1863, ma essa decorrerà soltanto a favore della società cessionaria dall'epoca stabilita all'articolo 10 di detta convenzione.~~

641^o g.
Sarà preservata in tutto lo provincie
del Regno

Art. 4.

~~È autorizzato, ecc., come contro.~~

* La rendita suddetta sarà iscritta con decorrenza dal 1° luglio 1863, ma essa andrà a favore della società cessionaria soltanto dall'epoca stabilita all'articolo 10 di detta convenzione.

Sui relativi certificati di rendita sarà presa l'ipoteca dal Governo del Re nell'interesse dello Stato all'effetto degli obblighi assunti dalla suddetta società nella medesima convenzione.

Art. 5.

All'effetto della presente Tavola pubblicata nella provincia meridionale del regno la legge del 20 novembre 1859 sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche già in vigore nelle antiche provincie della monarchia, è stata dimessa.

Apposito sulla Tavola del 1^o Agosto 1862.

11/10/62

~~PROPOSTA DAL MINISTERO~~

Convenzione per la cessione allo Stato della ferrovia *Vittorio Emanuele*, sezione Ticino, per parte della società concessionaria della medesima, e per la concessione a questa stessa società della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule.

ART. 1.

La società anonima concessionaria della strada ferrata *Vittorio Emanuele* cede in proprietà allo Stato la parte di detta strada che trovasi sul territorio italiano da Torino al Ticino, non che le 9011 azioni della ferrovia di Susa, delle quali la società medesima trovasi in possesso, rimanendo così sgravata dall'obbligo di pagare al Governo il premio di cento lire sopra ciascheduna delle azioni della ferrovia di Susa, stabilito dall'articolo 18 del capitolato d'oneri annesso alla legge 15 agosto 1857.

ART. 2.

Il suddetto acquisto comprende:

a) Tutte le ragioni, diritti e carichi spettanti alla società in dipendenza del capitolato di concessione approvato colla legge 15 agosto 1857, non che della convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, e della strada d'accesso nel versante italiano tra Susa e Bardonnèche;

b) Il corpo stradale componente la ferrovia di esclusiva proprietà della società *Vittorio Emanuele* con ogni annesso e connesso, ed ogni altro terreno appartenente alla società medesima e dipendente dalla ferrovia, le opere d'arte, i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere e qualsivoglia dipendenza delle medesime;

c) Il materiale fisso esistente in opera, come ferri e legnami di armamento, piattaforme, grue idrauliche, grue pel carico e scarico, serbatoi, pesi a bilico, sviatoi

~~PROPOSTA DALLA COMMISSIONE~~

Come contro fino all'articolo 4 inclusivo.

e via dicendo, non che l'altro di simile materiale che deve, secondo l'uso, servire di dotazione alla strada.

Questo materiale di dotazione dovrà essere per qualità e quantità conforme alla nota che si unisce alla presente convenzione sotto la lettera A;

d) I mobili delle stazioni, ivi compresi quelli dell'ufficio di direzione, ed altri oggetti destinati al servizio dei viaggiatori e delle merci, non che pegli uffizi ed alloggi, gli utensili e le macchine delle officine, e gli attrezzi inservienti alla manutenzione della strada, in conformità dell'inventario redatto dal signor commendatore Ranco in data d'oggi e depositato al Ministero dei lavori pubblici;

e) Tutto il materiale mobile di locomozione e di trazione coi rispettivi pezzi di ricambio appartenente al servizio della strada ferrata da Susa al Ticino, come risulta descritto nell'inventario di cui sopra, non che gli *omnibus* ed altro che serve ai trasporti delle merci e dei viaggiatori dalla stazione di Torino nel centro della città;

f) Linea telegrafica con macchine di trasmissione, e tutto il corredo necessario.

ART. 3.

Il Governo rileverà a prezzo d'estimo eziandio gli oggetti di consumo, come i combustibili, olii e grassumi, ed altri approvvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della società al momento della consegna della strada. La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in nessun caso eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi della strada ferrata.

Il prezzo d'estimo degli anzi accennati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito colla presente alla cessione della strada.

ART. 4.

La cessione della strada per parte della società s'intende fatta così e come compete alla medesima, e come trovasi da essa tenuta e posseduta, e la società rinuncia quindi a qualsivoglia diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni antecedenti ottenute dal Governo.

ART. 5.

La strada ed i suoi accessori, non che tutto il materiale fisso e mobile dovranno essere consegnati al Governo in istato ordinario di buona manutenzione ed esercizio, la qual cosa verrà riconosciuta da due ap-

—ART. 6.—
La strada, ecc., come contro.

positi delegati, uno cioè per parte del Governo, e l'altro per parte della società.

Se questi due delegati non andassero d'accordo nel giudizio, essi nomineranno una terza persona dell'arte la quale deciderà le differenze.

La società sarà obbligata di riparare nel più breve termine, ed a proprie spese, tutte le mancanze ed imperfezioni che fossero riconosciute dai suddetti periti, per conseguimento del buono stato ordinario di manutenzione ed esercizio sopraindicato.

ART. 6.

La società sarà obbligata a provvedere del proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrate per lo stabilimento delle strade e suoi accessori e dotazioni, le quali non fossero ancora intieramente estinte all'atto della consegna della strada, e sarà pure a di lei carico il servizio delle obbligazioni emesse dalla stessa, e dalla precedente società della strada ferrata di Novara.

Così pure la società è obbligata di tenere rilevato il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere coi terzi relativamente alla parte di strada ferrata contemplata in questa cessione, e da qualunque pretesa coi terzi medesimi sul corpo stradale per diritto di proprietà, o per servitù di passaggio od altro.

ART. 7.

Ben s'intende che la società si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all'epoca della consegna, e derivanti da diritti anteriori alla medesima, e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

ART. 8.

Il Governo sarà tenuto di soddisfare a tutti gli obblighi spettanti alla società per ciò che si riferisce alla parte di ferrovia italiana in dipendenza della convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, ed alla separazione della parte cisalpina da quella transalpina, della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

Sarà pure obbligo del Governo medesimo di soddisfare in luogo e vece della società a tutti quegli altri obblighi che alla stessa incombono relativamente all'esercizio della strada principale, come di quella di Ivrea, di Biella e del tronco lombardo al di là del Ti-

— Se questi, ecc., come contro.

— La società, ecc., come contro.

— Le norme stabilite all'articolo 39 sono applicabili alle nomine contemplate in quest'articolo.

ART. 6.

Identico al qui contro.

ART. 7.

Identico al qui contro.

ART. 8.

Il Governo, ecc., come contro.

— Sarà pure obbligo del Governo medesimo di soddisfare in luogo e vece della società a tutti quegli altri obblighi che alla stessa incombono relativamente all'esercizio della strada principale, come di quella d'Ivrea, di Biella e del tronco lombardo al di là del Ticino fino

cino fino a Magenta appartenente alla società della ferrovie lombarde non che quelli relativi ai diversi servigi di trasporto delle merci e passeggeri, attraverso il Moncenisio, in conformità delle rispettive convenzioni, e ciò sino a tanto che le medesime convenzioni avranno ragione di essere mantenute in vigore.

~~✓ Con una convenzione speciale da intendersi tra il Governo e la società saranno stabiliti appositi accordi onde assicurare il meglio possibile il servizio ordinario dei trasporti delle merci e dei viaggiatori attraverso il Moncenisio, come pure per regolare il modo con cui dovrassi nell'avvenire provvedere alla manutenzione della strada ordinaria sul Moncenisio stesso.~~

ART. 9.

In corrispettivo della cessione della strada e sue dipendenze come sopra, il Governo pagherà alla società una rendita annua di lire 2.226.000 da iscriversi sul Libro del Debito pubblico italiano mantenendo le corrispondenti cartelle ipotecate sino a che la società non comprovi di avere soddisfatto ogni passività ed estinte tutte le obbligazioni emesse, o che potessero gravitare sulla strada ferrata di che si tratta.

ART. 10.

Il Governo prenderà possesso della strada un mese dopo la promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione, e la decorrenza della rendita avrà principio dal giorno suddetto.

Dallo stesso giorno il Governo incomincerà ad eseguire per proprio conto l'esercizio delle diverse linee, e cesserà per la società della ferrovia *Vittorio Emanuele* qualsivoglia partecipazione agli introiti della strada, e qualunque ingerenza nell'amministrazione della stessa.

ART. 11.

Alla stessa epoca della consegna della strada, saranno pure dalla società depositati a mani del Governo tutti i disegni e piani della ferrovia, di tutte le opere d'arte, fabbricati e dipendenze, casellari e parcellari, documenti d'acquisto di terreni, contratti di acquisto della strada ferrata prima chiamata di *Novara*, e delle azioni della ferrovia di Susa, e contratti d'appalto per opere e provviste, liquidazioni finali ed istromeni di saldo, salvo l'obbligo al Governo medesimo di conse-

a Magenta appartenente alla società delle ferrovie lombarde, non che quelli relativi ai diversi servigi di trasporto delle merci e passeggeri attraverso il Moncenisio, in conformità delle rispettive convenzioni, che vennero prima d'ora comunicate al Governo italiano, e ciò sino a tanto che le medesime convenzioni avranno ragione di essere mantenute in vigore.

~~✓ Con una convenzione, ecc., come contro.~~

Art. 9.

In corrispettivo della cessione della strada e sue dipendenze come sopra, il Governo pagherà alla società una rendita annua di lire 2.226.000 da iscriversi sul Libro del Debito pubblico italiano. Su corrispondenti certificati sarà presa l'ipoteca a favore del Governo italiano in garanzia degli obblighi assunti dalla società coll'articolo 6 della presente. Tale ipoteca durerà sino a che la società non comprovi di avere soddisfatta ogni passività ed estinte tutte le obbligazioni emesse o che potessero gravitare sulla strada ferrata di che si tratta.

ART. 10.

~~Come contro sino all'articolo 12 inclusivo.~~

gnare alla società, dietro semplice sua richiesta, copia autentica dei suddetti titoli, ed anche gli originali medesimi, quando le occorressero per stare in causa e difendersi contro pretese di terzi.

Tutti gli accennati documenti verranno descritti in apposito elenco riveduto e vidimato dai rappresentanti del Governo e della società.

ART. 12.

L'amministrazione dello Stato accetta il personale che la società tiene attualmente impiegato nel servizio della linea ceduta colle norme disciplinari però adottate per gl'impiegati delle ferrovie dello Stato, e bene inteso che con tale accettazione l'amministrazione non assume alcun obbligo speciale verso gl'impiegati suddetti, i quali rimarranno, dopo la cessione, sotto la esclusiva di lei dipendenza.

ART. 13.

~~La società Vittorio Emanuele si assume l'obbligo di far rinunciare dal Governo imperiale di Francia al diritto che le compete, a termini dell'articolo 11 della convenzione internazionale 7 maggio 1862 relativa alla separazione delle linee savoarde da quelle italiane, di computare cioè a scapico della guarentigia attribuita alle strade ferrate savoarde suddette, la parte d'introito superiore al quattro e mezzo per cento d'interesse sul capitale assicurato che si verificasse sulla sezione detta del *Treino*, ed in ogni caso sarà obbligata di tenere rilevato il Governo italiano nelle più ampie forme da ogni carico dipendente dalla suddetta stipulazione, rinunciando a quella parte di garanzia assicurata alla rete savoiarda che dovesse essere prelevate sui redditi della ferrovia sul territorio italiano.~~

ART. 14.

Inoltre il Governo di S. M. accorda alla predetta società *Vittorio Emanuele* da riformarsi, come rimane stabilito all'articolo 17, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

ART. 13.

I 15 febbraio
La società *Vittorio Emanuele* dovrà entro diciotto mesi dalla promulgazione della legge che approva la presente convenzione aver ottenuto dal Governo imperiale di fornire e consegnare al Governo italiano una dichiarazione, colla quale il detto Governo imperiale rinuncerà al diritto riferitosi nell'articolo 11 della convenzione internazionale 7 maggio 1862, e proscioglierà per conseguenza il Governo italiano dall'obbligo di presentargli sia la liquidazione del capitale sul quale sarebbe dovuta per la rete italiana la garanzia del 4 1/2 per 100, sia la liquidazione dell'anno prodotto netto della rete medesima.

Mancando la società *Vittorio Emanuele* di ottenere e consegnare nel termine sopra stabilito la dichiarazione del Governo imperiale, essa società sarà obbligata di tener rilevato il Governo italiano nelle più ampie forme da ogni carico dipendente dalla predetta stipulazione. E conseguentemente essa società autorizza per tale caso il Governo italiano a far valere presso il Governo francese la rinuncia della garanzia da questo dovuta per tutta quella parte che esso Governo francese intendesse paraggiata dal maggiore prodotto della rete italiana.

ART. 14.

Come entro fine all'articolo 16 iniziativo.

1° Una linea da Taranto a Reggio nelle Calabrie, a partire dal punto di diramazione da quella da Bari a Taranto che verrà stabilito tra la società ed il Governo;

2° Una diramazione che partendo dalla linea principale presso la foce del Crati arrivi a Cosenza;

3° Una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia.

ART. 15.

I termini pel compimento della costruzione e per l'apertura all'esercizio delle sovradette linee di ferrovia rimangono stabiliti come segue:

1° Per la linea da Taranto a Reggio e per la diramazione di Cosenza, al 1° luglio 1866;

2° Per la sezione da Messina a Catania, il 1° luglio 1865;

3° Per la sezione da Catania a Siracusa, il primo gennaio 1866;

4° Per la linea da Catania a Palermo, colle rispettive diramazioni ~~da Girgenti~~ Licata, il primo gennaio 1867.

I lavori già in corso da Bagheria a Trabia nella Sicilia e da Reggio a Lazzaro nelle Calabrie dovranno senza alcuna interruzione continuarsi in modo da poter essere ultimati nelle epoche fissate nei rispettivi contratti, e la società per le suddette epoche è pure tenuta ad aprire all'esercizio le suindicate sezioni di linee.

I lavori delle altre parti di linea già studiate, e di cui alla promulgazione della legge che approverà la presente convenzione si avranno disponibili i progetti di massima, saranno incominciati senza ritardo dopo la suddetta promulgazione, quelli delle altre linee saranno intrapresi non più tardi di quattro mesi dalla promulgazione medesima.

ART. 16.

In conformità del disposto dall'articolo 35 del capitolato d'oneri annexo alla legge di concessione delle ferrovie meridionali, la società è investita del diritto, ed avrà l'obbligo per quella parte di linea da Bari a Taranto che sarà compresa tra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione delle strade ferrate delle Calabrie, di operare sulla medesima il transito dei convogli.

Bene inteso che, come già è stabilito nel suddetto capitolato d'oneri, i corrispettivi e le condizioni di questo transito, dell'uno in comune della stazione di Ta-

E del pubblico finanziario

ranto e dello sbucatoio al porto di detta città, saranno stabilite di accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda all'accennato tronco comune alla linea Bari-Taranto ed a quella Taranto-Reggio, il Governo non sarà obbligato a corrispondere la sovvenzione chilometrica, e la società lo eserciterà a tutto suo rischio e pericolo, senza però che i proventi del medesimo vadino in deduzione della sovvenzione assicurata pel restante della rete.

Questo stesso sistema sarà applicato a tutti quegli altri tronchi che fossero propri di altre società, e sui quali quella *Vittorio Emanuele* ottenessesse di far correre i propri convogli.

ART. 17.

Per l'eseguimento della concessione delle linee ferroviarie di che si tratta verrà costituita entro un mese dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente concessione una nuova società la quale, quantunque rimanga autorizzata di assumere il titolo di *Società Vittorio Emanuele*, pure dovrà mantenersi separata dall'altra *Vittorio Emanuele* che ha la concessione delle Ferrovie savoiarde con apposita Assemblea e Consiglio di amministrazione che funzioneranno nella capitale del regno.

Gli statuti di questa nuova società dovranno essere, come di regola, approvati dal Governo, il quale espresamente si riserva di stabilire le norme per la composizione del Consiglio di amministrazione.

La gestione delle ferrovie contemplate nella presente concessione non potrà per qualsivoglia motivo confondersi con quella risguardante le strade ferrate savoiarde, dovendo sempre stare divisi gli interessi dell'una e dell'altra.

ART. 18.

La società è autorizzata a realizzare il capitale necessario per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente concessione, per due quinti in azioni e tre quinti in obbligazioni.

ART. 17.

Per tutto ciò che si riferisce alla concessione delle linee ferroviarie di che si tratta, la società *Vittorio Emanuele* sarà regolata nel modo seguente:

Un Consiglio d'amministrazione, residente nella capitale del regno, rappresenterà la società in tutto ciò che riguarda le suddette ferrovie.

Questo Consiglio sarà composto di undici membri, di cui sei almeno regnicioli, aventi residenza nello Stato.

Le attribuzioni di questo Consiglio saranno determinate da nuovi statuti che dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

La gestione delle ferrovie contemplate nella presente convenzione, e di quelle che fossero per essere concesse nell'avvenire, non potrà per qualsivoglia motivo confondersi con quella riguardante le strade ferrate della Savoia, e dovranno sempre mantenersi separate e distinte.

Le assemblee generali degli azionisti per gli oggetti riguardanti l'andamento delle ferrovie contemplate nella presente convenzione avranno luogo nella capitale suddetta.

Il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le predette ferrovie si intenderà essere nella capitale del regno, nella quale, come sopra si è detto, deve risiedere il Consiglio d'amministrazione.

—Art. 18.—

La società, ecc. come contro.

ART. 19.

La società avrà l'obbligo di fondare in una delle città, sia nella Sicilia che nelle Calabrie, toccate dalla ferrovia due stabilimenti abbastanza ampi e forniti per eseguirvi tutte le grandi riparazioni occorrenti al materiale in servizio.

ART. 20.

Il Governo si riserva la facoltà di comprendere per decreto reale nella presente concessione, e mediante la semplice sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 26, senza alcun beneficio di sussidio od altro per parte dello Stato, anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala, a condizione per altro che il medesimo si decida di valersi della suddetta facoltà entro quattro anni dalla promulgazione della sanzione per legge della presente convenzione.

ART. 21.

La società si obbliga pure a costruire ed esercitare un tronco ferroviario che dalla foce del Basento, lungo la valle del medesimo si estenda sino alla longitudine di Potenza, sotto l'osservanza delle condizioni della presente convenzione ed annessovi capitolato.

~~Per l'accennato tronco il Governo accorda alla società una sovvenzione chilometrica di lire 16.000 sino a che il prodotto lordo per chilometro del medesimo non oltrepassi le lire 12.000.~~

Quando l'indicato prodotto lordo oltrepasserà le lire 12.000, la sovvenzione di cui sopra diminuirà nella proporzione stabilita all'articolo 26, ed in qualunque caso il prodotto lordo insieme alla quota di sovvenzione non potrà oltrepassare le lire 29.000 per chilometro.

L'epoca per l'ultimazione e l'apertura all'esercizio della suddetta linea rimane fissata a sei anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione.

Rimane pure facolta al Governo di obbligare, mediante un decreto reale, la *Società Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi, sotto l'osservanza delle condizioni di que-

A tale effetto entro due mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione, la società concessionaria è obbligata a formare nei modi stabiliti dagli statuti la somma di cento milioni di lire esclusivamente in azioni, che verrà applicata alle ferrovie calabro-sicule.

ART. 19.

Identico al qui contro.

ART. 20.

Identico al qui contro.

ART. 21.

La società, ecc., come contro.

~~Per l'accennato tronco il Governo accorda alla società un sussidio annuo chilometrico di lire 16,000 sino a che ~~esse~~ il resto dell'articolo come contro.~~

sta convenzione ed annessovi capitolato, e mediante l'applicazione della semplice sovvenzione chilometrica di 16,000 lire, ovveramente di costrurre ed esercitare una diramazione che dalla linea Cancello-Sanseverino arrivi a congiungersi verso Potenza a quella che discenderà deve dalla foce del Basento.

Il Governo dovrà per altro far uso della suddetta facoltà entro quattro anni dalla data della legge d'approvazione della presente concessione.

Quando si verifichi il primo caso, la società *Vittorio Emanuele* si intenderà colla società italiana delle ferrovie meridionali per combinare un servizio cumulativo da Contursi a Napoli, ovveramente la prima percorrerà coi suoi convogli il tronco medesimo mediante quelle condizioni e quei compensi che saranno convenuti fra le due società, e regolati ed approvati dal Governo, alle cui determinazioni la società *Vittorio Emanuele* dovrà intieramente uniformarsi.

Nell'altro caso la società *Vittorio Emanuele* dovrà acquistare dal Governo il tronco di ferrovia da Sanseverino a Cancello, alle condizioni ed al prezzo di costo da accertarsi di comune accordo, ed in caso di dissenso, per mezzo di un arbitramento che avrà luogo secondo le norme tracciate negli articoli 38 e 39 di questa convenzione, per andare coi convogli a Napoli, percorrendo il primo tronco della linea Napoli-Ceprano.

Qualora la società *Vittorio Emanuele* costruisca ed eserciti tutto intiero il tratto dalla foce del Basento a Sanseverino, la sovvenzione chilometrica applicata nella conformità stabilita all'articolo 26, si limiterà per tutta la estensione della linea dal Basento sino a Cancello al *maximum* di lire 14.000 per chilometro.

Se per andare a Napoli la Società si giovasse dell'ultimo tronco della ferrovia da Ceprano a Napoli, essa dovrà previamente intenderne le condizioni colla Società delle ferrovie romane.

Nel caso di acquisto per parte della società *Vittorio Emanuele* della linea da Cancello a Sanseverino, essa assumerà pure il carico di ultimare ed esercitare alle stesse condizioni generali della presente convenzione il tronco da Sanseverino ad Avellino, ora in costruzione per conto dello Stato, rilevando i contratti che saranno stati stipulati dal Governo per l'eseguimento di detta strada, e rimborsando a quest'ultimo le spese che avrà già incontrato per la detta costruzione all'epoca della consegna.

ART. 22.

La società avrà la facoltà, con il consenso del Governo, che verrà dichiarato per decreto reale, di costruire ed esercitare, alle identiche condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato, una linea diretta da Taranto a Brindisi, salvi i diritti di preferenza che per quest'ultima linea possono competere alla società italiana delle ferrovie meridionali.

ART. 23.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione ed annesso capitolato, la società concessionaria, entro un mese dalla promulgazione sovraccitata farà, nella Cassa dei depositi e prestiti, un deposito di cartelle corrispondente ad una rendita di lire 75,000. ~~al valore nominale~~.

In caso d'inadequamento di quanto è disposto nel presente alinea di questo articolo, la società, oltre al decadere dalla concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della rendita di lire 75,000, che qual cauzione primordiale essa ha depositato nella predetta Cassa, come da dichiarazione della direzione della Cassa medesima in data d'oggi.

La suddetta cauzione principale, a formare la quale si computeranno le lire 75,000 di rendita di cui sopra, verrà restituita per quinti, a misura che la società giustificherà d'avere erogato nella spesa di stabilimento delle strade ferrate calabro-sicule, in ragione dei limiti di tempo sopra fissati per l'ultimazione delle diverse linee, una somma corrispondente a tre volte tanto l'ammontare del quinto da restituirsì.

ART. 24.

Le strade di ferro contemplate nella presente convenzione saranno possedute ed esercitate dalla Società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dal capitolato d'oneri che vi è annesso, ed in particolare dalla legge 20 novembre 1859, in quanto la convenzione e capitolato suddetto non vi deroghino, né venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge.

Inoltre la società rimarrà obbligata all'osservanza dei regolamenti governativi in vigore per la polizia, sicurezza e regolarità sull'esercizio delle ferrovie, e di quelli che saranno emanati in seguito all'avvenuto riguardo, ed in ordine all'organizzazione dei commissariati di controllo e di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.

ART. 22.

Il Governo potrà con decreto reale ingiungere alla società la costruzione e l'esercizio di una linea diretta da Taranto a Brindisi. Ciò avvenendo, anche questa linea s'intenderà concessa colle identiche condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato.

ART. 23.

~~—A garanzia ecc., come contro, meno le parole: al tutore nominale.~~

~~—In caso, ecc., come contro fino all'articolo 25 inclusivo.~~

ART. 25.

La durata della concessione per le linee di strada ferrata contemplate in questa convenzione è fissata in novantanove anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione della concessione medesima.

ART. 26.

Il Governo accorda alla società per tutte le linee concesse colla presente, salvo le eccezioni di cui nell'articolo 21, una sovvenzione chilometrica di lire 14,000 all'anno, sino a tanto che il prodotto lordo chilometrico delle medesime non oltrepassi le lire 12 mila.

Allorchè il prodotto lordo aumenterà oltre le dodici mila lire, la sovvenzione governativa diminuirà della metà della differenza in più tra il prodotto lordo reale, e le lire 12 mila prese come limite minimo.

In ogni caso però l'ammontare del prodotto lordo insieme alla sovvenzione, a carico dello Stato, non potranno mai eccedere le lire 29 mila per chilometro, per cui quando l'introito lordo raggiungesse le dette lire 29 mila, il Governo non corrisponderà più alcuna sovvenzione.

Quando poi il prodotto lordo delle strade ferrate di cui si tratta arrivasse a superare il detto limite delle lire 29 mila, lo Stato parteciperà a questo maggior prodotto per una terza parte.

La sovvenzione chilometrica, di cui sopra, verrà applicata anche alle sezioni di linea che saranno aperte man mano all'esercizio con autorizzazione del Governo prima dell'ultimazione dell'intera rete, ed allorchè in queste stesse sezioni sia eseguito in modo regolare tanto il servizio dei viaggiatori che quello delle merci.

ART. 27.

Inoltre lo Stato accorda a titolo di sovvenzione alla società la somma di nove milioni di lire, sotto deduzione però dell'ammontare pagato dal Governo per i lavori eseguiti e delle provviste fatte fino alla consegna per conto del Governo stesso per i due tronchi già in costruzione nelle Calabrie e nella Sicilia, da Palermo a Trabia, e da Reggio a Lazzaro, non che del materiale fisso e mobile provvisto per l'esercizio del primo dei due tronchi suindicati.

Resta inteso che questa sovvenzione rimane esclusi-

ART. 26.

Il Governo, ecc., come contro.

Allorchè il loro prodotto lordo aumenterà oltre le dodici mila lire, il sussidio annuo governativo diminuirà della metà della differenza in più tra il prodotto lordo reale, e le lire 12 mila prese come limite minimo.

In ogni caso però l'ammontare del prodotto lordo e il sussidio a carico dello Stato, ecc., come contro sino all'articolo 30 inclusivo.

vamente attribuita alle linee di ferrovia che facevano parte della concessione Adami e compagnia.

ART. 28.

Soddisfatto che avrà agli impegni riguardanti lo scioglimento dell'attuale società anonima per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule, di cui parla l'articolo 30, la società *Vittorio-Emanuele* avrà diritto alla riscossione della metà dell'ammontare del sussidio di nove milioni di lire, che le verrà pagato dopo fatte le deduzioni per le opere e provviste eseguite dal Governo, come all'articolo precedente, in numerario, oppure in cedole del debito pubblico italiano al valore di piazza.

La seconda metà del sussidio le sarà pagata nello stesso modo dell'altra, dopo scorsi tre mesi dal primo pagamento.

ART. 29.

Saranno gratuitamente accordati alla società tutti gli studi e progetti delle linee statì eseguiti dagl'ingegneri governativi.

ART. 30.

La società *Vittorio Emanuele*, la quale colla esibizione dei relativi contratti ha giustificato che, mediante l'intervento del signor Carlo Laffitte, presidente di essa, trovasi proprietaria di 12,928 azioni di capitale e di 50,918 azioni di dividendo, e così di un numero di azioni della società anonima attuale per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule, superiore al numero prescritto dagli statuti per operarne lo scioglimento, si obbliga di promuovere e di ottenere nel termine di due mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione lo scioglimento regolare della predetta società anonima, dichiarando intanto di rinunciare nel proprio interesse, siccome sin d'ora rinuncia ad ogni diritto appartenente alla predetta società, ed obbligandosi a tenere in qualunque modo e tempo rilevato il Governo da qualsivoglia pretesa per parte della società anzidetta e degli azionisti della medesima.

Resta inteso che la società *Vittorio Emanuele* nel proporre ed operare lo scioglimento della società delle ferrovie calabro-sicule dovrà obbligarsi di pagare agli altri possessori di azioni quel corrispettivo medesimo che essa paga per l'acquisto delle azioni contemplate nei succitati contratti.

Resta inoltre inteso che la società *Vittorio Emanuele*

dovrà fare deposito presso l'amministrazione dello Stato, o presso quella Società di credito o casa bancaria che sarà accetta al Governo, delle 12,928 azioni di capitale e delle altre 50,918 di dividendo che a termini della succitata scrittura sono da consegnarsi al primo luglio ed al primo agosto prossimo, e che tale deposito dovrà, a garanzia del Governo, star fermo sino a tanto che sia stato regolarmente deliberato lo scioglimento della Società.

ART. 31.

~~La Società dovrà suffragare il Governo in tutti gli oneri~~ da questo assunti in virtù di speciali contratti od affidamenti per eseguimento di lavori e provviste di qualsiasi genere relativi alle linee contemplate in questa concessione, per la esecuzione dei quali contratti il Governo trasmette i propri diritti alla Società che entrerà al suo luogo per tutti gli effetti, e la quale ne dovrà curare la continuazione ed il rigoroso adempimento.

ART. 32.

Quando il Governo volesse costruire egli stesso od accordare ad altri il diritto di attuare nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle da eseguirsi nella Sicilia, in conformità della presente concessione, la Società godrà del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla promulgazione della legge di approvazione della concessione, semprechè si sottometta ad accettare le condizioni che verranno nel primo caso proposte dal Governo, o che venissero nel secondo caso offerte da altri concorrenti, e ciò entro quattro mesi dal giorno in cui le condizioni di cui sopra le saranno notificate.

All'infuori dell'usufruire quando le piaccia dell'accennato diritto di preferenza nella Sicilia, la Società non potrà opporsi in alcuna guisa alla attuazione sia nella Sicilia che nelle Calabrie di strade ferrate che vadino a congiungersi o che attraversino quelle alla medesima accordate.

ART. 33.

Per riguardo al personale attualmente addetto all'esercizio del tratto di linea da Palermo a Bagheria la Società sarà sottoposta agli stessi obblighi assunti dal Governo relativamente a quello della linea *Vittorio Emanuele* ceduta, di cui all'articolo 12 della presente.

La Società dovrà pure sotto l'osservanza degli obblighi suddetti conservare in servizio il personale at-

ART. 31.

La società dovrà rilevare il Governo da tutti gli oneri ~~esso, il resto della convenzione come contro-~~

20

tualmente addetto agli studi delle ferrovie calabro-sicule, ad eccezione dei due direttori generali e degli ingegneri capi del genio civile.

Il personale addetto alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie dovrà comporsi per ciascheduna categoria non meno di quattro quinti d'italiani.

Pei primi tre anni dalla data dell'apertura all'esercizio delle prime sezioni, una metà almeno del numero totale dei posti del servizio di esercizio dovrà essere riservata per gli impiegati in disponibilità ed aspettativa, ed ai militari congedati, e volontari che combatterono le battaglie italiane, e dopo gli accennati primi tre anni il detto limite della metà potrà dalla Società ridursi al terzo.

ART. 34.

Le strade ferrate comprese nella presente concessione saranno originariamente eseguite per un semplice binario. I ponti però di una luce superiore ai dieci metri saranno fin da principio costrutti sopra una larghezza sufficiente da permettere, quando che sia, la apposizione del secondo binario.

Fintanto però che questo secondo binario non venga applicato, i sovrindicati ponti potranno servire pel movimento ordinario di persone e di carri.

ART. 35.

Sarà obbligo della società di stabilire in quelle stazioni delle linee concesse, nelle quali sarà dal Governo giudicato necessario per la sicurezza e difesa delle strade ferrate, un locale sufficiente con disposizioni convenienti e capaci per ricoverarsi carabinieri, guardie di sicurezza, doganieri e qualche drappello di truppa.

Lungo le dette linee poi, ed allo scopo di permettere la libera circolazione della forza armata distribuita nelle stazioni, verrà nei siti ove non esista alcuna strada ordinaria in prossimità delle ferrovie, costruita e mantenuta a spese della società una strada per cavalli, parallela ed il più possibilmente vicina alla ferrovia suddetta, con una larghezza non minore di metri due e centimetri cinquanta.

Inoltre in alcune delle case cantoniere verrà pure tenuta una camera a disposizione di qualche drappello di truppa che fosse necessario di temporaneamente collocarvi.

ART. 36.

La Società è autorizzata ed avrà l'obbligo di eseguire a proprie spese, ed acquistandone il diritto dai rispet-

tivi proprietari, il taglio dei boschi che si trovassero in contatto colla ferrovia per una distanza media di un chilometro da una parte e dall'altra della strada ferrata, ben inteso senza che il Governo abbia alcun diritto sulla proprietà dei legnami ricavati quando i boschi non siano demaniali.

ART. 37.

La società dovrà pure stabilire a totale sua spesa un servizio di navigazione con piroscavi tra Messina e Reggio per mantenere la necessaria corrispondenza tra le ferrovie della Calabria e quelle della Sicilia, e ciò alle speciali condizioni stabilite nel qui annesso capitolato.

ART. 38.

In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà o controversie riguardo all'intelligenza ed all'eseguimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione e nell'annessovi capitolato, la società concessionaria dovrà dapprima rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanza tra il Ministero e la società si ricorrerà al giudizio di arbitri, rimanendo su questo punto formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Gli arbitri saranno tre: due nomitati rispettivamente da ciascuna delle parti ed il terzo dai due arbitri, appena seguita la loro nomina.

ART. 39.

Quando sia il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che per la prima ne farà la domanda, notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e, qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza della prima parte del tribunale di commercio della capitale del regno, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni da questa comunicazione. Questo stesso tribunale nominerà il terzo arbitro nel caso in cui i due primi arbitri non si accordino nella scelta del medesimo.

Fatta in doppio originale a Torino, li 9 luglio 1863.

Il ministro delle finanze

(Firmato): M. MINGHETTI.

Il ministro dei lavori pubblici

(Firmato): L. MENABREA.

CHARLES LAFFITTE.

*Il capo sezione al Ministero
dei lavori pubblici*
P. MARSI.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo sezione

P. MARSI

Relazione al signor ministro dei lavori pubblici sulla proposta Laffitte (presidente della società *Vittorio Emanuele*) per la cessione allo Stato della linea *Vittorio Emanuele* (rete italiana) e la concessione della linea calabro-sicula.

Torino, 13 marzo 1863

Il signor Laffitte, presidente del Consiglio di amministrazione della società *Vittorio Emanuele*, propone nella sua lettera del 14 febbraio 1860 di cedere allo Stato il tronco della ferrovia *Vittorio Emanuele* che è nel regno d'Italia, e chiede di avere la concessione delle ferrovie calabro-sicule.

La Commissione, cui il signor ministro volle affidare l'esame di codeste proposte, ha anzitutto creduto suo debito di scinderle in due parti distinte: l'una relativa all'acquisto della rete italiana della ferrovia *Vittorio Emanuele*, e l'altra relativa alla concessione delle linee calabro-sicule, e di entrambe si farà a discorrere paritamente al signor ministro.

PARTE PRIMA.

Acquisto della rete italiana della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

I.

Sulla opportunità per lo Stato di fare acquisto di tale linea.

Il signor Laffitte propone nella sua lettera sovraccitata la cessione totale allo Stato della linea *Vittorio Emanuele* (rete italiana) e dei suoi contratti e dipendenze, unitamente alla concessione Ferrante e la separazione assoluta ed affrancamento da ogni solidarietà colla parte francese della linea *Vittorio Emanuele*, separazione da ottenersi dal Governo francese mediante accordi collettivi. Però non si fa cenno né di prezzo, né di alcuna delle condizioni a cui il Laffitte sarebbe disposto a fare questa cessione.

La Commissione ebbe anzitutto a chiedersi se fosse conveniente che il Governo italiano, il quale per organo dei vari Ministeri che si son succeduti ha sempre

(90-A)

annunciato di voler lasciare ai privati l'industria delle ferrovie, si faccia ora l'acquisitore della ferrovia *Vittorio Emanuele*. A questa obbiezione si contrappone che volendo anzi il Governo alienare anche la rete ferroviaria dello Stato, torna utile l'aggiungere la linea *Vittorio Emanuele* alle linee dello Stato, imperocchè migliori patti si otterrebbero dalla vendita di un gruppo composto di quasi tutte le strade ferrate delle provincie subalpine, anzichè dalla vendita d'un gruppo incompleto, quale sarebbe il predetto, quando vi mancasse la linea *Vittorio Emanuele*.

Ciò non ostante pensano alcuni (e v'ha nella Commissione stessa chi pensa in tal guisa), che intieramente ammessa la convenienza di unire la linea *Vittorio Emanuele* alle altre linee possedute dal Governo, una privata società che avesse acquistata la rete dello Stato, potrebbe e saprebbe fare acquisto della *Vittorio Emanuele* a patti migliori di ciò che sappia e possa fare il Governo. Convengono però tutti i membri della Commissione nel credere che utile sia per lo Stato l'acquisto della *Vittorio Emanuele* quando esso sia fatto a patti così vantaggiosi che non si possa soffrire perdita allorquando si verrà a cedere e la linea *Vittorio Emanuele* e la rete dello Stato alla industria privata.

È fuor di dubbio che il partito proposto dal Laffitte essendo complessivo non si può a meno nello esaminarne le parti di tener conto della complessiva ragione dei fatti che vi sono involti. Quindi siccome è grande desiderio del Governo di cedere all'industria privata le linee calabro-sicule, e che non è agevole il trovare una compagnia già organizzata, alle cui azioni ed obbligazioni sia già aperto il mercato francese come è per la compagnia *Vittorio Emanuele*, non si può mettere in dubbio che quando sia accertato che lo Stato non compri la linea *Vittorio Emanuele* più di quanto la rivenderà, l'acquisto di tale linea sia utile per lo Stato.

II.

Proposta del signor Laffitte.

Rimane quindi a vedere a quali patti si possa fare acquisto della *Vittorio Emanuele*. Nulla essendone detto nella proposta Laffitte, la Commissione credette

utile una conferenza col signor Laffitte stesso per udirne le idee.

(90-A)

Il signor Laffitte premise che egli avrebbe parlato di un prezzo per la linea *Vittorio Emanuele* nell'ipotesi che si venisse contemporaneamente alla concessione delle linee calabro-sicule, imperocchè egli non avrebbe potuto fare gli stessi patti quando si fosse trattato soltanto della cessione della *Vittorio Emanuele*. Ciò posto egli disse che il valore della *Vittorio Emanuele* si componeva di due parti, cioè della spesa che si era realmente sostenuta per la linea, e di un premio da darsi alla compagnia *Vittorio Emanuele* pel grande avvenire che aveva la sua rete una volta trasformato il Moncenisio. Terminò col dire che stimava a 46 milioni il capitale speso nella parte italiana della *Vittorio Emanuele*, ed a 10 milioni il premio da darsi alla compagnia, ed in totale proponeva di cedere la parte italiana della linea *Vittorio Emanuele* al prezzo di 56 milioni.

È ora debito della Commissione di esporre al signor ministro la sua opinione sulla proposta Laffitte e sul valore della linea stessa.

III.

Linee possedute od esercitate in Italia dalla società Vittorio Emanuele.

Per tale effetto giova anzitutto ricordare che la società *Vittorio Emanuele* nell'attuale territorio italiano possiede e costrusse il tratto fra il Ticino e Novara (chilometri 15), tratto che esercita sino a Magenta; possiede il tratto fra Novara e Torino (chilometri 95) che acquistò pagando lire 750 le azioni della ferrovia di Novara che erano state emesse a lire 500; esercita al 50 per cento il tratto da Torino a Susa (chilometri 53), di cui possiede oggi 9011 azioni sulle 12,540 azioni che vennero create colla legge del 14 giugno 1852: esercita al 50 per cento il tratto fra Chivasso e Ivrea (chilometri 33); finalmente esercita a particolari condizioni non svantaggiose il tratto fra Santhià e Biella (chilometri 30). La società ha inoltre fatto acquisto delle concessioni delle linee da Vigevano a Milano, e da Mortara a Vercelli.

*Capitale speso nella costruzione della rete italiana
spettante alla società.*

Il signor Laffitte parte dal principio che il valore della linea debba essere uguale al capitale speso nella medesima accresciuto di un premio, e valutando in 46 milioni il primo e in 10 milioni il secondo, giunge a 56 milioni. Seguendo l'ordine di idee enunciate dal signor Laffitte, la Commissione ebbe anzitutto a chiedersi se il capitale speso nelle linee e frazioni di linee che appartengono alla società fosse realmente di 46 milioni. Da uno stato comunicato dal signor Laffitte risulta che questa somma si compone delle seguenti parti:

Spese generali.

Spese di amministrazione	L. 137,771	n
Spese generali	558,028	85
Interessi durante la costruzione	9,603,336	41
Differenza per obbligazioni ed azioni emesse	1,264,603	24
Interessi e rimborsi delle obbligazioni di Novara	1,003,597	37
	<hr/>	
	L. 12,567,336	87

Terreni.

Servizio delle espropriazioni	L. 5,869	34
Acquisti ed interessi	366,439	48
Indennità	2,124	41
Spese diverse	3,727,	13
	<hr/>	
	L. 378,160	36

Stabilimento delle linee.

Studi e direzione dei lavori	L. 28,058	13
<i>A riportarsi</i> L.	28,058	13
	<hr/>	
	12,945,497	23

<i>Riporto L.</i>	28,058	13	12,945,497	23	(90 <i>A</i>)
Strada, ruotaie, cusci- netti, ecc. »	580,173	35			
Movimenti di terra e o- pere d'arte »	482,778	18			
Stazioni e costruzioni diverse »	382,254	76			
			L.	1,473,264	42

Materiale.

Materiale fisso . . . L.	306,002	89			
Materiale mobile . . »	2,595,061	67			
Materiale minore e mo- bile »	245,995	32			
Studi e disegni dei la- vori »	4,004	90			
Materiale del servizio esterno e riparazioni esterne »	487,843	45			
			L.	3,638,908	23
Materiale in costru- zione L.	509,250	"			
Acquisto della linea di Novara »	28,800,000	"			
Azioni di Susa (8281) »	4,210,030	"			
			L.	33,519,280	"

Totale . . . L. 51,576,949 88

Eccedenza dell'introito sulle spese di
esercizio, interessi e dividendi delle a-
zioni di Susa » 6,938,050 34

Capitale al 30 giugno 1861 . . . L. 44,638,895 54

Variazioni dal 30 giugno 1861 al 30 giugno 1862.

Materiale pagato a Pa- rigi L.	509,250	"			
Spese di stabilimento »	304,873	"			
Interessi e spese gene- rali »	3,315,000	"			
Azioni della ferrovia di Susa 770 a lire 535 »	400,000	"			
			L.	4,525,123	"
<i>A riportarsi</i> L.					

(90-A)

	<i>Riporto L.</i>	4,525,123	»
Spese del nuovo prestito di 25 milioni »	991,863	»	<hr/>
			L. 5,516,986 »
Eccedenza dell'introito sulle spese. . . . »	1,972,636 55		
Frutto delle azioni di Susa »	339,624 59		
Liquidazione della li- nea di Novara »	1,447,624 83		<hr/>
			L. 3,759,885 97
Aggiunta a farsi al capitale	L. 1,775,100 03		
Capitale al 30 giugno 1861 »	44,638,899 34		<hr/>
Capitale al 30 giugno 1862 (in cifra ro- tonda)	L. 46,400,000 »		

Alla vista di queste cifre la Commissione ebbe anzitutto a rimaner sorpresa come in un anno il capitale di questa società si fosse accresciuto di 1,750,000 lire. È bensì vero che si scorge un aumento di materiale mobile di lire 509,250 (se pure questa cifra non fa duplicato con quella identica che si scorge nel conto relativo al 30 giugno 1861); una spesa di stabilimento di lire 304,873, ed un acquisto di nuove azioni della linea di Susa per lire 400,000. Ma se si osserva che l'esercizio della linea non costa che il 42 per cento dell'introito totale, se ne debbe conchiudere che molta parte di queste spese per nuovo materiale o per stabilimento della linea va addebitato all'esercizio delle linee. Del resto la parte di codeste spese che realmente fosse incremento di capitale, come pure la somma spesa nell'acquisto della linea di Susa, sono più che compensate dall'introito straordinario di quasi 1,500,000 lire dovuto alla liquidazione di crediti dell'antica linea di Novara.

V.

*Necessità di determinare senza indugio il capitale che
debbe servir di base alla guarentigia governativa.*

Lo Stato garantisce alla compagnia *Vittorio Emanuele* un interesse del 4 1/2 per cento sul suo capitale, e se questo capitale cresce ogni anno di 1,750,000 lire,

cresce ogni anno di lire 78,750 la guarentigia del Governo. Ora si noti che ammettendo il capitale attuale della società in 46,400,000 lire, questo, al 4 1/2 per cento, corrisponde a lire 2,088,000 all'anno, e che il prodotto attuale della linea figura per lire 1,972,636 55 + 339,624 59 = 2,312,261 14. Ma se, come già si disse, il prodotto netto della linea di Novara è valutato al 42 per cento del prodotto brutto, ben si dovrà conchiudere che il prodotto netto totale è minore di quello risultante della cifra precedente, ed è oramai eguale al 4 1/2 per cento di ciò che la società pretende essere il capitale speso nella rete italiana della *Vittorio Emanuele*. Vale a dire che oramai si potrebbe assicurare che ogni anno di indugio nella determinazione del capitale di questa società grava lo Stato di una nuova spesa di quasi 80,000 lire.

Se al danno materiale che viene alle finanze per ogni indugio nella determinazione di questo capitale si aggiunge che il Governo francese qualche mese dopo il trattato del 7 maggio 1862 riuscì a determinare la porzione del capitale di questa società che riguarda la rete francese, egli è evidente che anche per decoro del Governo italiano è indispensabile il determinare immediatamente il capitale della società che riguarda la rete italiana.

La Commissione fu così penetrata della necessità della determinazione immediata di questo capitale, che si credette in dovere di farne tosto oggetto di lettera particolare al signor ministro, ed è tuttavia persuasa che prima della conclusione delle trattative in corso convenga dar compimento a questa operazione. Ed in verità se le trattative non riescono, avrà almeno il signor ministro il merito non piccolo di aver concluso questa spinosa faccenda, e se si riesce a fare un trattato col signor Laffitte pel complesso delle proposte da lui presentate, il ministro non espone l'amministrazione cui sovrintende al biasimo di negligenza pel ritardo di questa importante determinazione.

VI.

Altre considerazioni sul capitale speso nella costruzione ed allestimento della rete.

Tornando ora alla determinazione del valore della linea secondo il sistema Laffitte, egli è anzitutto evi-

(90-A)

dente che per tale oggetto si debbe pigliare per capitale la somma effettivamente spesa nella costruzione della linea e nell'acquisto del materiale mobile, perchè altrimenti ove ci si aggiungano, come fa il signor Laffitte, le differenze fra gli interessi pagati dalla società ed il prodotto netto delle linee da essa esercite, si giungerebbe a questo assurdo, cioè che ogni giorno crescerebbe il valore della linea, e che per esempio al 30 giugno 1862 la stessa rete con poco o punto d'incremento varrebbe 1,750.000 lire più che al 30 giugno 1861.

E così nel conto del capitale relativo al 30 giugno 1861 si osservano tra le altre le somme seguenti:

Interessi durante la costruzione	L. 9,603,336 41
Differenza fra obbligazioni ed azioni emesse	" 1,264,603 24
Interessi e rimborso delle obbligazioni di Novara	" 1,003,597 37
 Totale	<u>L. 11,871,537 02</u>

Da cui deducendo l'eccedenza dell'introito sulla spesa	" 6,938,050 34
--	----------------

Si ha una somma di . . . L. 4,933,486 68

Della qual somma è impossibile tener conto nel valutare la spesa effettivamente sostenuta nella costruzione della rete, qualora si osservi che la società *Vittorio Emanuele* sul territorio italiano non fece altro che costruire il brevissimo tratto fra Novara ed il Ticino, e per conseguenza se s'intende come essa pretenda di tener conto degli interessi durante la costruzione, qualora a termini dell'articolo 79 della convenzione sancita colla legge del 15 agosto 1857, si fissi il capitale su cui deve decorrere la guarentigia governativa, non si comprende come se ne possa discorrere allorquando si vuol determinare il capitale effettivamente speso nella linea.

Parimente nel conto relativo al 30 giugno 1862 si osservano le somme seguenti:

Interessi e spese generali	L. 3,315,000 "
Spese del nuovo prestito	" 991,863 "
 Totale	<u>L. 4,306,863 "</u>

Da cui deducendo la differenza tra l'introito e la spesa e il prodotto delle azioni di Sua	" 2,312,261 "
--	---------------

Si ha una somma di . . . L. 1,994,602 "

Per la qual somma è pure impossibile tener conto nel valutare il costo effettivo della linea *Vittorio Emanuele*.

Inoltre vuolsi notare che le azioni della ferrovia di Novara furono dalla società rimborsate ai loro sottoscrittori in lire 750 invece delle lire 500 che i sottoscrittori avevano pagate, in guisa che volendo screvere il costo della linea dal prezzo che essa può meritare, vuolsi ancora detrarre un terzo del prezzo che la società pagò per la linea *Vittorio Emanuele*, vale a dire lire 9,333,333.

Parimente le 9051 azioni della linea di Susa non corrispondono a L. 4,610,030 come figurano nel conto della società, ma soltanto a 4,525,500
 L. 84,530

Riunendo queste cifre, cui forse entrando nei particolari dei conti altre non sarebbe difficile di doverne aggiungere, si giunge al seguente risultato :

Maggior valore per interessi nel conto 30 giugno 1861	L. 4,933,486 68
Maggior valore per interessi nel conto 30 giugno 1862	" 1,994,602 "
Maggior valore pagato per la linea di Novara	" 9,333,333 "
Maggior valore pagato per le azioni di Susa	" 84,530 "
Totale	L. 16,346,351 68

Quindi è che deducendo tale maggior valore dal capitale proposto dal Laffitte in lire 46,400,000 si giunge pel capitale effettivamente speso nella rete italiana della *Vittorio Emanuele* ad una somma di trenta milioni.

VII.

Ragionevolezza delle presunzioni della Commissione in ordine al capitale speso nella linea.

E che maggiore non possa essere il capitale effettivamente speso nella linea *Vittorio Emanuele* appare anche dall'osservazione della lunghezza sua, imperocchè quando ai 110 chilometri della linea da Torino al Ticino si aggiungano 40 chilometri per la parte di proprietà della linea di Susa spettante alla società *Vittorio Ema-*

(90-A)

nucle, si ha un totale di 150 chilometri, i quali a costare 30 milioni importano una spesa di lire 200 mila al chilometro. Ora sebbene la Società debba aver materiale sufficiente per esercitare non solo tutta la linea di Susa, ma ben anco quelle di Ivrea e Biella, cioè 76 chilometri di più, tuttavia essendo notorio come essa sia in difetto di materiale, ne consegue che il valore della linea si riduce a quello dei 150 chilometri da essa posseduti, supposti forniti ampiamente del materiale occorrente. E per fermo ove si consideri che la costruzione della linea di Susa non costò che lire 120,000 al chilometro, ben si dovrà conchiudere che malgrado la stazione di Torino un costo medio di lire 170,000 al chilometro (che col materiale mobile va a lire 200,000) sia al di sopra, anzichè al di sotto della somma effettivamente necessaria per costruire e fornire dell'occorrente la linea posseduta dalla società *Vittorio Emanuele*. E la Commissione non dubita che quando si entrasse in un esame accurato del vero costo della linea e del valore del materiale dalla società posseduto, e si detraessero i consumi si giungerebbe ad una cifra minore di quella di trenta milioni, ma essa si dispensa dal proseguire questo esame bastandole di far vedere come sia esagerata la somma proposta dalla Società.

VIII.

Premio da assegnarsi alla linea Vittorio Emanuele in corso di cessione allo Stato.

Il signor Laffitte crede che oltre al costo della linea si debba dare alla società *Vittorio Emanuele* un premio corrispondente al maggior valore che verrà la linea ad acquistare allorquando sarà compiuto il traforo delle Alpi. Non v'ha dubbio che allora il movimento ed il prodotto della linea crescerà di molto, ma vuolsi tener conto del decennio che ancor debbe trascorrere prima che questo traforo sia compiuto. La quale circostanza fa sì che il premio pagato ora si converte per gli interessi composti alla ragione del 7 per cento in un premio doppio per il tempo in cui il traforo sarà compiuto (si converte da 1 a 1 2/3 se al 6 per cento).

A ciò debbesi ancora aggiungere che quando il traforo sia compiuto, lo Stato dovrà cedere alla Società la linea da Susa al confine francese, ma la Società dovrà aver pagato a quell'epoca 13 milioni.

(90-A),

E anzi ove si tenga conto degli interessi composti dei quinti di tale somma che la società debba pagare a misura dell'avanzamento dei lavori, si troverà che il tronco da Susa al confine francese (45 chilometri) verrà a costare alla società quasi 20 milioni, tenendo conto degli interessi composti al 7 per cento (circa 19 milioni al 6 per cento). Vale a dire che il tronco di Susa al confine francese costerà alla Società oltre 440,000 lire per chilometro e col materiale mobile che per una linea a pendenze eccezionali debbe riuscire costosissimo circa lire 480,000 (lire 460,000 partendo da 19 milioni pel costo della linea). Ora comunque siano fin d'ora ammesse delle tariffe eccezionali pel passaggio delle Alpi, siccome esse saranno compensate dalle eccezionali spese di esercizio che si avranno sovra questo tronco, così non si potrà calcolare che sopra un beneficio corrispondente alla tariffa abituale. Ciò vuol dire che onde il tronco da Susa al confine francese non sia causa di aggravio per la società, ne dovrebbe il movimento essere tale che in base alle tariffe attuali corrispondesse ad un prodotto chilometrico di 45,000 lire. Se ora si tiene a mente che il prodotto brutto chilometrico attuale della linea di Susa è di 16,000 lire, e che il nuovo tronco da aggiungersi non può dar luogo che ad un movimento locale di poca importanza, è evidente che per ciò che riguarda il tronco da Susa al confine francese, non si avrà immediatamente un guadagno, imperocchè questo principierà solo quando il movimento vi sarà triplo di ciò che è ora sulla linea di Susa.

Finalmente giova ricordare che allorquando il traforo sarà compiuto la società dovrà pagare al Governo un premio di cento lire per ciascuna delle azioni di tale linea, cioè lire 1,254,000.

Certamente a determinare con accuratezza il premio che potrebbe spettare alla società converrebbe entrare in conghietture sopra fatti lontani, il cui grado di probabilità diventa malagevole a discutersi, ma la Commissione non crede necessario un sì profondo esame per formarsi un concetto della proposta Laffitte. Egli è fuor di dubbio che col premio stabilito dalla legge del 1857 in favore dello Stato sulle azioni di Susa s'intese scontare a favore dello Stato che aveva costrutto la linea di Susa e che forava le Alpi, il maggior valore che per questo traforo acquisterà la linea di Susa. Partendo da questo fatto rimarrebbe solo a determinarsi il maggior valore che potrebbe acquistare la li-

nea da Torino al Ticino, ma siccome a questo maggior valore si contrappone lo svantaggio sicuro che nei primi anni si avrebbe dall'esercizio del tronco da Susa al confine francese, la Commissione non sa valutare il premio che potrebbe spettare alla società in ragione di 10 milioni da pagarsi ora, i quali a cagione degli interessi sarebbero per lo Stato all'ultimazione del traforo di 20 milioni, sarebbero niente meno che un premio quasi uguale al costo della linea!

Il traforo del Cenisio influirà certo potentissimamente per crescere il movimento sulla linea di Susa, ma giunto a Torino questo incremento per una parte si fermerà a Torino, per l'altra andrà sulle linee di Genova e dell'alto Piemonte, e solo una porzione andrà sulla linea del Ticino. Ma egli è fuori di dubbio che non se ne raddoppierà il movimento pel solo tratto del traforo del Cenisio, avvegnachè un prodotto importantissimo di lire 35,000 al chilometro è già ora essenzialmente determinato da un movimento quasi per intiero nazionale. Quando si volesse ammettere per la linea del Ticino lo stesso premio che venne ammesso per la linea di Susa, cioè il quinto del costo della linea, si giungerebbe ad un premio inferiore a 5 milioni e da pagarsi a traforo compiuto.

Indi è che partendo dai principii da cui muoveva il signor Laffitte, la Commissione conclude che la sua proposta di prezzo non è in alcun modo accettabile, né per ciò che riguarda il costo della linea, nè per ciò che riguarda il premio da assegnarsi alla linea stessa.

IX.

Assurdità della dimanda Laffitte partendo dal valore commerciale del capitale della società.

Si può del resto giudicare anche meglio dell'esagerazione della dimanda esaminando il rendiconto dello stabilimento che il Consiglio di amministrazione presentò all'assemblea degli azionisti il 17 novembre 1862, rendiconto che si riferisce al 30 giugno 1862.

Ecco un quadro riassuntivo del rendiconto predetto, che si riferisce al complesso delle reti italiana e francese.

Attivo. **(90-a)**

Spese per la linea al 30 giugno 1862	L. 105,425,531 63
Prodotti della linea e dividendi delle azioni di Susa al 30 giugno 1861 »	9,161,736 91
<hr/>	
Spese residue	L. 96,273,794 72
Fondi di cassa, crediti diversi, ecc. »	10,496,349 41
Azioni depositate e non ancora emesse	» 42,543,700 »
<hr/>	
Totalle	L. <u>149,303,844 19</u>

Passivo.

Fondo sociale	L. 100,000,000 *
Obbligazioni della compagnia di Novara	» 4,480,000 »
Prestiti	» 31,759,500 »
Liquidazione della compagnia di Novara	» 1,368,727 78
Prodotto netto della linea al 30 giugno 1862	» 2,484,320 52
Debiti diversi	» 9,211,295 89
<hr/>	
Totalle	L. <u>149,303,844 19</u>

Togliendo dalle spese residue dell'attivo, e dal passivo la liquidazione della compagnia di Novara, ed il prodotto netto della linea al 30 giugno 1862, e togliendo ancora dall'attivo e dal passivo le azioni depositate e non ancora emesse si giunge ai risultati seguenti:

Attivo.

Spese residue	L. 92,410,746 42
Fondi di cassa, crediti diversi	» 10,496,349 47
<hr/>	
Totalle	L. <u>102,907,095 89</u>

Passivo.

Fondo sociale	L. 57,456,300 *
Obbligazioni della compagnia di Novara	» 4,480,000 »
Prestiti	» 31,759,500 »
Debiti diversi	» 9,211,295 89
<hr/>	
Totalle	L. <u>102,907,095 89</u>

I quali risultati si dovrebbero oggi modificare togliendo dall'una parte e dall'altra lire 339.624 59, frutto delle azioni di Susa nel 1862 di cui si parlò a pagina 28, ed aggiungendo invece lire 400.000 per l'acquisto di nuove azioni di Susa. Parimente converrebbe introdurre in tale conto le modificazioni risultanti dal nuovo prestito di 25 milioni e dall'estinzione dell'antico prestito del 1858 di 20 milioni: operazione che secondo il quadro della pagina 28 pare aver costato la ingente somma di lire 991.863.

Prescindendo però da questa e da altre particolari modificazioni che nascerebbero certamente da un esame di questa situazione più accurato di ciò che si possa fare colla scorta del rendiconto del 30 giugno 1862 somministrato dalla società, la situazione di questa pare in complesso come segue.

Trascurando i fondi di cassa ed i crediti per una parte, e dall'altra i minori debiti, si sono spesi 92 milioni nelle linee ed in interessi che il prodotto delle linee non bastò a coprire.

E questo capitale ebbe origine:

Da versamenti degli azionisti per	L. 57,000,000
Da obbligazioni dell'antica compagnia	
di Novara	* 4,000,000
Da prestiti	* 31,000,000
Totali	L. 92,000,000

Di questo capitale la società parrebbe volerne attribuire la metà alla rete italiana, e metà alla francese, dacchè asserisce che il capitale spettante alla rete italiana è di 46 milioni.

Ma lasciando per ora la difficile questione del riparto del capitale fra la rete francese e la rete italiana, questione il cui esame tocca ai personaggi che il ministro incaricherà della determinazione del capitale che debbe servir di base alla garantiglia governativa, si ammetterà per i nostri ragionamenti la ipotesi del signor Laffitte, vale a dire che delle spese fatte per la rete complessiva la metà, cioè 46 milioni, spetti alla rete italiana.

Questo significa che il capitale della rete italiana consterà di prestiti, di obbligazioni e per circa 23 milioni di azioni della società *Vittorio Emanuele*. Ora se la Commissione non sa il valore commerciale di questi prestiti ed obbligazioni, essa non ignora che le azioni della società *Vittorio Emanuele* si comprano a 380 e

meno, vale a dire a circa 1/4 meno del loro valore nominale. Vale a dire che pel solo fatto del valore delle azioni della società *Vittorio Emanuele* i 46 milioni che costituiscono, secondo Laffitte, il capitale spettante alla rete italiana non valgono in commercio che 39 milioni.

Come si fa adunque a chiedere per questa rete non solo tutti i 46 milioni constituenti nominalmente il capitale della medesima, ma ancora un premio di 10 milioni?

Si potrebbe forse obbiettare che il premio sulla rete italiana è dovuto per le condizioni migliori in cui è rispetto alla rete francese. Egli è fuor di dubbio che la rete italiana considerata in sè val meglio della francese, poichè oltre alla maggior lunghezza della rete italiana, il prodotto del tratto fra Torino ed il Ticino sarà sempre relativamente maggiore di quello delle altre linee. Ma rispetto allo scopo nostro non v'ha gran differenza di valore.

Infatti egli è fuor di dubbio che quando si debbano ammettere per capitali corrispondenti alle reti francese ed italiana, e su cui v'ha la guarentigia della rendita del 4 1/2 per cento per parte dei relativi Governi, le somme enunciate dal signor Laffitte, le rendite di queste linee non sorpasseranno il limite della guarentigia governativa. Ed in verità dalla relazione presentata all'assemblea degli azionisti nel 1862 appare che il prodotto netto delle due reti non fu che di lire 2,484,320 52, somma la quale non è che il 2,7 per cento del capitale enunciato dal signor Laffitte. Non si vuol certo contestare che il prodotto della linea crescerà moltissimo colla ultimazione del traforo delle Alpi, ma, come già si disse, crescerà pure d'assai il capitale della società per le ragguardevoli anticipazioni che essa dovrebbe fare col progredire di questo lavoro, nè potrà l'incremento del prodotto della linea essere immediatamente tale da eccedere la guarentigia governativa.

Se a ciò si aggiunge che gli interessi delle obbligazioni e dei prestiti della società sono certamente più ragguardevoli del 4 1/2 per cento, ben s'intende come anche meno del 4 1/2 per cento debba per molti e molti anni essere l'interesse spettante alle azioni, come il loro valore sia notevolmente al di sotto del pari, e come debba ancora ribassare quando determinato il capitale venga corrisposto agli azionisti nulla più che il

divario fra il 4 1/2 per cento del capitale e gli interessi dovuti per le obbligazioni ed i prestiti.

Ed ora venendo alla rete italiana è agevole lo scorgere anzitutto che se i suoi prodotti eccedono il 4 1/2 per cento del capitale, il di più dovrà dal Governo italiano a termini del recente trattato colla Francia, essere tenuto per conto della rete francese e dovrà in qualche altro modo essere a questa abbuonato quando lo Stato faccia acquisto della rete italiana. Ove poi il capitale della rete italiana rimanga fissato in 46 milioni, la guarentigia governativa ammonterebbe a lire 2,070,000, somma la quale non è gran fatto inferiore al prodotto netto della rete italiana quando venga esercitata in buone condizioni per la conservazione della linea e del materiale.

Indi si può conchiudere che anche partendo dal valore commerciale del capitale della società *Vittorio Emanuele*, il valore della rete italiana è di molto inferiore ai 56 milioni.

X.

Prezzo a cui il Governo può fare acquisto della linea Vittorio Emanuele.

Ma egli è tempo ormai che abbandonando la questione negativa, cioè della inaccettabilità della proposta Laffitte, si discorra della questione positiva e si esamina quale sia per lo Stato il valore della rete italiana *Vittorio Emanuele*.

Seguendo le idee espresse dal signor Laffitte, siamo giunti nelle pagine precedenti ad un valore inferiore ai 35 milioni, e nello indagare il valore commerciale del capitale della società si giungeva invece a meno di 39 milioni. Ma non è con questi criteri, per quel che la Commissione pensa, che si debba estimare il valore della linea, ma sibbene partendo da un punto di vista interamente commerciale, vuolsi studiare qual frutto dia oggi la linea, e quale avvenire essa abbia.

Il prodotto brutto e netto delle linee esercitate in Italia dalla società (escludendo la linea di Casale, il cui esercizio è ora dato al Governo), fu nell'ultimo triennio, come nel quadro seguente, fatto sopra i dati somministrati dal commendatore Ranco e dal conte Regis commissario governativo presso la ferrovia.

QUADRO dei prodotti e delle spese delle linee esercitate dalla compagnia VITTORIO EMANUELE.

LINEA	ANNO	PRODOTTO BRUTTO	SPESA D'ESERCIZIO	PARTE SPETTANTE AD ALTRI AZIONISTI		PRODOTTO NETTO	OSSERVAZIONI
				»	»		
Ticino	1859-60..	3,858,199 92	1,631,014 84			2,227,185 08	
Id.	1860-61..	4,116,827 91	1,661,463 47			2,451,364 44	
Id.	1861-62..	3,996,199 50	1,707,711 28			2,207,795 89	
Susa	1859-60..	871,611 31	680,504 24	239,239 40	— 48,132 33		
Id.	1860-61..	814,672 47	654,904 78	190,364 13	— 30,596 44		
Id.	1861-62..	859,149 24	646,891 78	89,950 03	122,307 43		
Ivrea	1859-60..	248,208 75	232,974 65	124,104 37	— 108,270 28		
Id.	1860-61..	269,560 23	234,541 48	137,780 12	— 99,761 36		
Id.	1861-62..	264,966 27	220,137 51	132,483 10	— 87,654 41		
Biella	1859-60..	252,226 05	213,041 97	32,226 05	6,958 03		
Id.	1860-61..	287,848 74	208,622 07	67,848 74	11,377 93		
Id.	1861-62..	298,815 18	204,844 76	73,777 93	20,192 49		
Totali	1859-60..	5,230,246 03	2,756,935 70	395,569 82	2,077,740 50		
Id.	1860-61..	5,488,909 35	7,759,531 80	392,992 99	2,336,384 57		
Id.	1861-62..	5,419,130 13	2,779,585 33	296,211	2,262,641 40		
Id.	M. Ital. . .	5,379,428 50	2,765,350 94	361,591 29	2,225,588 82		

(90-1)

Da questo risulta che il prodotto netto medio delle varie linee esercitate in Italia dalla compagnia *Vittorio Emanuele* è di lire 2,226,000, e che questa rendita si debbe partire per stimare il valore commerciale delle linee italiane di codesta società.

Ragioni per crescere la rendita presunta di queste linee sono certo ed il naturale incremento del movimento delle ferrovie, e fra parecchi anni la trasformazione della linea di Susa pel traforo delle Alpi. Ma a lato di queste vi sono pur troppo altre e non poche ragioni le quali indurrebbero a diminuire codesta presunzione di rendita.

Infatti, come già si notò, le spese di esercizio sono valutate ad una quota che per la linea da Torino al Ticino è sì poco elevata da dar quasi certezza che della usura del materiale fisso e del materiale mobile non si tenga sufficiente conto.

Egli è inoltre cosa notoria come vi sia bisogno di maggior materiale, e che oramai indispensabili possano dirsi parecchi raddoppiamenti di via, onde il servizio possa procedere con maggiore celerità di quella che oggi si può ottenerne. Il prodotto della sezione del Ticino ascende già a lire 35.000, ed è chiaro che per poco che cresca sarà quasi necessario il raddoppiare tutta la via per questa sezione. Infine mancano ancora alla società macchine potenti per la grande velocità.

Da ciò risulta che quando lo Stato possegga la linea, vi dovrà entro breve tempo spendere un capitale ragguardevole. A stimare questo capitale, veramente occorrerebbe un esame tecnico accurato della linea e del suo materiale, esame che nella premura in cui è il signor ministro di giungere a conclusione, non pare essere nel mandato della Commissione, ma che essa non avrebbe difficoltà ad intraprendere, o meglio a dirigere, quando piacesse al signor ministro rendersi conto di questa parte importante della quistione. Qui solo si noterà che nelle carte somministrate alla Commissione, la spesa occorrente a riformare convenientemente la linea ed il materiale della società è valutata in 10 milioni.

Del vantaggio di possedere il tratto fra Susa ed il confine francese, allorquando il traforo delle Alpi sarà compiuto, stima la Commissione di non dover tener conto, così quello che è compen-sato dalle somme cospicue che la compagnia dovrebbe pagare per questa opera ed a cui lo Stato risulterebbe.

Nell'impossibilità in cui, volendo far con quella sol-

l'ecitudine che il ministro desidera, è la Commissione di stimare accuratamente le vere spese di esercizio ed il capitale che si dovrebbe spendere dallo Stato quando rimanesse possessore della linea, si limiterà la Commissione a ritenere che questi oneri compensino i vantaggi che nasceranno dal futuro incremento del movimento della linea e tolgano alla rendita della medesima parte di quella sicurezza che fa cercare con vantaggio le rendite delle strade ferrate.

Quindi è che allo Stato attuale delle cose il Governo potrebbe offrire alla società *Vittorio Emanuele* per la sua rete italiana una rendita sul Gran Libro del debito pubblico eguale all'attuale rendita della società, cioè di lire 2,226,000.

XI.

Convenienza della somma proposta per la società.

Nè la società *Vittorio Emanuele* farebbe un cattivo contratto accettando questo partito, e riportando le sue forze sopra un'altra rete come la calabro-sicula. Infatti egli è inutile il celarlo, ma l'attuale società *Vittorio Emanuele* non può procedere innanzi nell'attuale condizione di cose. Il giorno in cui il suo capitale sarà strettamente determinato e sulla rete italiana e sulla rete francese (e questo giorno non può essere lontano), la rendita complessiva del capitale che verrà ammesso, che dovrà pure essere inferiore agli sborsi totali della società non eccederà il 4 1/2 per cento. Con questo frutto essa dovrà servire gli interessi dei suoi prestiti, e quindi anche meno del 4 1/2 rimarrà per le azioni.

Inoltre essa dovrà pensare a trovare altri capitali per l'attamento del materiale mobile, e per miglioramenti indispensabili alla sua rete, onde nuovi sacrifici che ancora ricadranno sugli azionisti.

Finalmente essa debbe procurarsi il capitale per le anticipazioni al traforo del Cenisio per le quali i Governi non garantiscono che il 4 1/2 per cento, ed essa dovrà sborsare certamente interessi ben più ragguardevoli.

Le due reti transalpina e cisalpina della società *Vittorio Emanuele* ebbero un gran colpo il giorno in cui fu già sofferta separare due provincie da tanti secoli unite con ogni specie di vincoli di interessi e di affetti, ed in cui ad un vivo movimento di impiegati, di soldati

e di parenti degli uni e degli altri si sostituirono due gelide dogane.

Le condizioni di esercizio saranno perciò anche dopo il tracollo malagevoli; oggi esse sono veramente critiche. Da una parte un esercizio di 232 chilometri, e dall'altra non più di 116 chilometri!

Indi è che la società *Vittorio Emanuele* è dannata a perire, ed essa debbe per la forza delle cose cedere la sua rete di oltr'Alpi alla compagnia francese, che già perviene fino a Culoz, e cedere la rete italiana a chi possiede le strade ferrate, oggi appartenenti al Governo.

E per certo grande abilità dimostra il signor Laffitte nello scegliere questo momento per cedere ai migliori patti che potrà i due lembi della sua rete, onde portarsi sovra un campo vergine, ove una grande società ferroviaria si possa estendere ed aver vita duratura. Infatti oggi il pubblico non conosce i particolari di questi mali che minacciano la società *Vittorio Emanuele*. Ma si renderà conto della vera situazione delle cose allorquando si applicherà la guarentigia governativa del 4 1/2 per cento, e si dovrà con grande sacrificio ricorrere a razzguardevoli capitali per adempiere agli impegni assunti dalla società.

Il signor Laffitte si mostra inoltre abile nel proporre allo Stato l'acquisto della linea *Vittorio Emanuele*, poiché probabilmente una società privata che acquistasse la rete governativa gli farebbe patti meno buoni di quelli che gli farà il Governo, che non intende di abusare della cattiva posizione della compagnia *Vittorio Emanuele*. Ma appunto per continuare nella sua abilità egli debba riuscire nell'intento che si prefisse, e quindi accettare le proposte eque che il Governo gli facesse.

XIII.

Riassunto delle conclusioni della Commissione sull'acquisto della linea Vittorio Emanuele.

La Commissione conclude adunque:

1° Che il Governo può far acquisto della rete italiana della società *Vittorio Emanuele*, quando le condizioni di acquisto non sieno peggiori di ciò che sarebbero le condizioni di vendita all'industria privata di tale linea con tutta la rete ferroviaria dello Stato;

2° Che prima di stringere alcuna trattativa con questa società se ne debba anzitutto determinare il capitale a termini dell'articolo 79 del capitolato annesso alla legge del 15 agosto 1857;

3° Che non è per alcun modo accettabile la proposta del signor Laffitte, cioè, di stabilire il prezzo della linea *Vittorio Emanuele* in 56,000,000;

4° Che ove il Governo francese acconsenta a separare la rete italiana dalla rete francese, senza che al Governo italiano ne venga alcun onere, si potrebbe pagare la linea *Vittorio Emanuele* con una rendita iscritta sul Gran Libro di 2,226,000 lire.

PARTE SECONDA.

Concessione della linea calabro-sicula.

XIII.

Domanda del signor Laffitte.

Il signor Laffitte chiede per 99 anni la concessione delle linee che formano oggetto della legge 28 luglio 1861 che approva la convenzione con Adami e Compagnia; della linea dall'imboccatura del Basento per Potenza a Contursi; del diritto al percorso comune od allo stabilimento di una linea fra Contursi e Salerno, con concorso del Governo per facilitare l'acquisto della linea di Castellammare, ovvero la concessione di una linea da Salerno a Napoli per Sarno in guisa da avere una stazione a Napoli.

Egli chiede in compenso una guarentigia di prodotto brutto di lire 29,000 per chilometro; un sussidio di 21 milioni in contanti od in beni demaniali; la differenza fra lire 250.000 ed il costo chilometrico effettivo di due sezioni non minori di 60 chilometri ciascuna, l'una presso Potenza e l'altra nell'interno della Sicilia; una indennità pel maggior costo chilometrico della via quando invece di seguire il litorale si vada da Catanzaro alla foce del Crati passando per Cosenza.

Il signor Laffitte impegnerebbe a costrurre tutta la linea in otto anni, a fare dei laboratori in Palermo, e chiederebbe diritto di preferenza sul tronco di Taranto a Brindisi e da Marsala a Palermo, come pure sugli altri tronchi che possono considerarsi come com-

plemento o prolungamento delle linee di cui avrebbe la concessione, i quali in tutti i casi si eserciterebbero alle condizioni dell'articolo 38 del capitolato Bastogi.

Il Laffitte, messo in tutti i diritti del Governo rispetto alla società Adami, s'impegnerebbe a svincolarsi con questa dagli obblighi che il Governo ha con essa contratti.

XIV.

Riassunto delle condizioni più importanti della rete calabrese.

Ad emettere un'opinione sopra queste proposte, conviene anzitutto avere idea delle condizioni delle linee che si tratta di concedere. I membri della Commissione non avendo avuta occasione di fare studi speciali sulle medesime non possono che riferirsi ai dati, i quali vennero loro somministrati dal Ministero e che si riassumono come segue.

La lunghezza della rete totale sarebbe:

Da Marsala a Reggio	chil. 413
Da Palermo a Catania	" 230
Ramo di Girgenti	" 40
Da Messina a Siracusa	" 160
Dalla foce del Basento a Contursi	" 150
<hr/>	
Total	chil. 993

Però ove si andasse da Catanzaro alla foce del Crati per Potenza, la lunghezza della rete si diminuirebbe di chilometri 45, per quel che consta dai dati che vennero somministrati alla Commissione.

Pel costo della rete appare dai dati somministrati alla Commissione, che per la costruzione delle linee siciliane si fosse in media valutata una somma di lire 220,000 per chilometro di strada costrutta, comprendendo gli interessi al 7 per cento durante la costruzione, e che per la rete calabrese-litorale si fosse valutata una somma di lire 190,000.

Supponendo che il tratto dalla foce del Basento a Contursi, su cui niente dato venne somministrato alla Commissione, venga anche a costare come le linee siciliane, ed ammettendo il costo del materiale mobile in lire 30,000 a chilometro a causa delle gravi pendenze che si incontrano in parecchi punti. Si ha nel complesso delle linee il costo seguente:

(90-A)

Linee siciliane 430 chilometri a lire 250,000	L. 107,500,000
Da Reggio a Massafra 413 chilometri a lire 220,000	" 90,860,000
Dal Basento a Contursi 150 chilometri a lire 250,000	" 37,500,000
	Totale... L. 235,860,000

vale a dire che il costo medio riescirebbe di circa lire 237,000 a chilometro il cui interesse in ragione del 7 per cento ascenderebbe a lire 16,590.

Ora quanto potrà essere il movimento sopra queste linee? Piccolissimo per verità, quando si adotti la linea calabrese-litorale quale è nella concessione Adami. Nella Sicilia il movimento sarà più notevole in alcuni punti, ma l'assenza totale dei movimenti di passaggio che si possono avere sul continente, la non grande popolazione dell'interno circoscriverà pure d'assai il prodotto delle strade ferrate. Noi ammettiamo che adottando nelle linee calabresi le varianti proposte dal signor Laffitte si possa facilmente giungere ad un prodotto medio di lire 12,000 a chilometro, ed in tutti i casi non abbia ad essere inferiore a 10,000 lire.

Per valutare le spese di esercizio noi vogliamo ora considerare che da Taranto a Reggio non vi sarebbero pendenze maggiori del 10 per cento, se si adotta la linea litoranea, ma che si avranno probabilmente delle pendenze maggiori quando si passi per Cosenza, e che pendenze anche maggiori del 10 per cento si avranno nel tratto dalla foce del Basento a Contursi. In Sicilia sembra dai dati somministrati alla Commissione che non si avrebbero pendenze maggiori del 10 per cento che nei 210 chilometri da Termini a Girgenti e da Caltanissetta a Siracusa. Non essendo noti alla Commissione le lunghezze delle parti delle linee calabresi, nelle quali si avrebbero pendenze maggiori delle ordinarie, non è possibile il fare un paragone accurato delle linee a pendenze eccezionali colle linee a pendenze ordinarie, ma è agevole lo scorgere come assai verosimilmente da un terzo alla metà la linea sia in pendenza superiore alle ordinarie.

Cio posto e volendo fare i conti largamente nell'interesse del concessionario per un prodotto brutto di lire 12,000, si può supporre che la spesa di esercizio e manutenzione sia di lire 3000, ed in tal caso per giungere ad un interesse di lire 16,590 per chilometro

(90-A)

converrà che il Governo garantisca un prodotto brutto di lire 25,590.

Supponendo invece che il prodotto brutto delle linee in discorso non giunga che a lire 10,000, si può ritenere una spesa di esercizio e manutenzione eguale a lire 8000, e per assicurare un interesse medio di lire 16,590 si dovrebbe garantire un prodotto brutto chilometrico di lire 24,590.

XVI.

Inaccettabilità della proposta Laffitte.

Il signor Laffitte chiede invece la guarentigia di un prodotto brutto chilometrico di lire 29,000. Perchè questa guarentigia corrispondesse ad un interesse chilometrico di lire 16,590 occorrerebbe che il prodotto brutto della rete calabro-sicula fosse di circa lire 22,000; imperciocchè allora si avrebbe una spesa di esercizio di lire 12,333 = $\frac{22,000 - 12,000}{3}$.

Ora la Commissione non crede che il prodotto medio della rete calabro-sicula possa per molti e moltissimi anni giungere alla somma di lire 22,000 a chilometro, e se, come per parecchi anni certo sarà, questo prodotto non eccede le lire 12,000, ne conseguirebbe che, accettando la proposta Laffitte, si verrebbe a corrispondere per ogni chilometro un prodotto netto di lire 20,000, cioè di circa 8 $\frac{1}{2}$ per cento.

Il signor Laffitte nel fare la sua proposta di una guarentigia di prodotto brutto di lire 29,000 a chilometri e di un sussidio di lire 21,000,000, è probabilmente partito dal punto di vista che non minori essendo le difficoltà per la costruzione della rete calabro-sicula che per la costruzione della rete napolitana, si dovevano per quelle accordare le stesse condizioni che per questa. Ma vi ha fra le due linee una differenza immensa, e questa è che la rete napolitana comprende una linea adriatica, la quale è chiamata a diventare una delle principali arterie europee, e comprende inoltre due traversate degli Apennini, le quali saranno le vie principali per cui la grande metropoli napolitana, finchè non si giunga a Roma, corrisponderà coll'Italia superiore e comunicherà colle Puglie e coll'Oriente. Cio vuol dire che fin da principio assai maggiore sarà il movimento sopra queste due linee di ciò che lo possa

(90-A)

essere nelle linee di cui il signor Laffitte chiede la concessione; in guisa che assai meno elevato sarebbe fin dal principio il prodotto netto che ad eguale guarentigia si conseguirebbe sulle linee napolitane. Inoltre in pochi anni, specialmente per ciò che riguarda la linea adriatica, egli è fuor di dubbio che il prodotto brutto di lire 29,000 sarà raggiunto ed anche sorpassato. In guisa che sulle linee che formano oggetto della concessione Bastogi si hanno tutte le ragioni per credere che a capo di non molti anni non solo cesserà il sacrificio che lo Stato dovrà sostenere, ma si verrà ad essere rimborsati delle somme che da principio saranno state spese.

Invece per la rete calabro-sicula, qualora si accordi una guarentigia di un prodotto brutto di lire 29,000 a chilometro si avranno questi gravissimi danni:

1° Che si guarentirà ai capitali che si investiranno in questa impresa un interesse medio non minore dell'8 1/2 per cento;

2° Che non essendo possibile il giungere al prodotto brutto chilometrico guarentito dal Governo, la società concessionaria avrà tutto l'interesse ad impedire lo sviluppo del movimento sulla linea.

Quindi è che, prescindendo anche dal considerare il sussidio che il signor Laffitte chiede, la Commissione non può fare a meno di dichiarare intieramente inaccettabile la proposta del signor Laffitte.

XVII.

Sulle condizioni a cui si può concedere la rete calabro-sicula.

Il signor ministro forse desidera che la Commissione gli esprima la sua opinione sopra le condizioni a cui la rete calabro-sicula potrebbe concedersi, ed in tale ipotesi essa esporrà il suo modo di vedere.

Qualora si volesse seguire il sistema adottato per le ferrovie meridionali, cioè di guarentire un determinato prodotto brutto, a determinare la cifra occorrerebbe anzitutto avere sopra il costo della costruzione delle linee dati maggiori di quelli somministrati dalla Commissione. Infatti questa nel calcolo fatto a pagina 45 ha dorato per i due tratti da Contursi alla foce del Basento e dal Crati a Catanzaro per Cosenza far uso di cifre intieramente ipotetiche. Inoltre qual-

(90-A)

che maggiore dato sull'andamento altimetrico di questa linea sarebbe pur indispensabile per valutarne con maggior cura le spese di esercizio.

Ad ogni modo, qualora si volesse partire dai pochissimi ed imperfettissimi dati su cui si fondano i calcoli, o meglio le ipotesi precedenti, si giungerebbe ad un prodotto brutto di circa 25,000 lire per chilometro e ad un sussidio come quello chiesto dal signor Laffitte.

La Commissione deve però osservare che, se molto conveniente può dirsi il metodo della guarentigia del prodotto brutto, qualora il prodotto brutto necessario a dare un determinato interesse ai capitali invertiti nell'impresa, si può effettivamente ottenere per il naturale incremento del movimento della rete ferroviaria, la cosa ben altrimenti stia allorquando questo prodotto brutto non può effettivamente conseguirsi. Nascono allora degli inconvenienti gravi, che difficilmente si possono combattere coll'influenza governativa.

Forse nel caso della rete calabro-sicula, nella quale questo solo è certo, cioè che il prodotto netto del suo esercizio non può dare un sufficiente interesse ai capitali investiti nella sua costruzione, ma dove si hanno soltanto, per quel che consta alla Commissione, nozioni imperfettissime sul costo delle linee stesse, e sul loro prodotto brutto e sulle spese di esercizio, converrà mutare sistema. Forse meglio varrebbe o di entrare nel sistema delle ferrovie sarde, in cui si garantisce un *minimum* di prodotto netto, e si determina la ragione del medesimo al prodotto brutto, ed anche di garantire un interesse minimo, purchè il capitale di costruzione sia o determinato dal Governo, o determinato all'asta pubblica.

Ma egli è inutile che la Commissione si addentri nell'esame di codeste quistioni, imperciocchè essendo suo mandato di esaminare la proposta Laffitte, e trovando questa inaccettabile, egli è anzitutto necessario, ove il signor ministro divida le opinioni della Commissione, che sia invitato il signor Laffitte a riformare le sue proposte sia per ciò che riguarda la cessione della linea *Vittorio-Emanuele*, sia per ciò che riguarda la cessione della rete calabro-sicula.

Quando il signor Laffitte sia disposto a proporre patti più accettabili, la Commissione, ove il ministro lo giudichi opportuno, si farà un dovere di studiarli il meglio che per lei si potrà.

A. DI POLLONE.

S. D'ANCONA.

Q. SELLA, relatore.

essere nelle linee di cui il signor Laffitte chiede la concessione; in guisa che assai meno elevato sarebbe fin dal principio il prodotto netto che ad eguale guarentigia si conseguirebbe sulle linee napolitane. Inoltre in pochi anni, specialmente per ciò che riguarda la linea adriatica, egli è fuor di dubbio che il prodotto brutto di lire 29,000 sarà raggiunto ed anche sorpassato. In guisa che sulle linee che formano oggetto della concessione Bastogi si hanno tutte le ragioni per credere che a capo di non molti anni non solo cesserà il sacrificio che lo Stato dovrà sostenere, ma si verrà ad essere rimborsati delle somme che da principio saranno state spese.

Invece per la rete calabro-sicula, qualora si accordi una guarentigia di un prodotto brutto di lire 29,000 a chilometro si avranno questi gravissimi danni:

1° Che si guarentirà ai capitali che si investiranno in questa impresa un interesse medio non minore dell'8 1/2 per cento;

2° Che non essendo possibile il giungere al prodotto brutto chilometrico guarentito dal Governo, la società concessionaria avrà tutto l'interesse ad impedire lo sviluppo del movimento sulla linea.

Quindi è che, prescindendo anche dal considerare il sussidio che il signor Laffitte chiede, la Commissione non può fare a meno di dichiarare intieramente inaccettabile la proposta del signor Laffitte.

XVII.

Sulle condizioni a cui si può concedere la rete calabro-sicula.

Il signor ministro forse desidera che la Commissione gli esprima la sua opinione sopra le condizioni a cui la rete calabro-sicula potrebbe concedersi, ed in tale ipotesi essa esporrà il suo modo di vedere.

Qualora si volesse seguire il sistema adottato per le ferrovie meridionali, cioè di guarentire un determinato prodotto brutto, a determinare la cifra occorrerebbe anzitutto avere sopra il costo della costruzione delle linee dati maggiori di quelli somministrati dalla Commissione. Infatti questa nel calcolo fatto a pagina 45 ha dovuto per i due tratti da Contursi alla foce del Basento e dal Crati a Catanzaro per Cosenza far uso di cifre interamente ipotetiche. Inoltre qual-

(90-A)

che maggiore dato sull'andamento altimetrico di questa linea sarebbe pur indispensabile per valutarne con maggior cura le spese di esercizio.

Ad ogni modo, qualora si volesse partire dai pochissimi ed imperfettissimi dati su cui si fondano i calcoli, o meglio le ipotesi precedenti, si giungerebbe ad un prodotto brutto di circa 25,000 lire per chilometro e ad un sussidio come quello chiesto dal signor Laffitte.

La Commissione deve però osservare che, se molto conveniente può dirsi il metodo della guarentigia del prodotto brutto, qualora il prodotto brutto necessario a dare un determinato interesse ai capitali invertiti nell'impresa, si può effettivamente ottenere per il naturale incremento del movimento della rete ferroviaria, la cosa ben altrimenti stia allorquando questo prodotto brutto non può effettivamente conseguirsi. Nascono allora degli inconvenienti gravi, che difficilmente si possono combattere coll'influenza governativa.

Forse nel caso della rete calabro-sicula, nella quale questo solo è certo, cioè che il prodotto netto del suo esercizio non può dare un sufficiente interesse ai capitali investiti nella sua costruzione, ma dove si hanno soltanto, per quel che consta alla Commissione, nozioni imperfettissime sul costo delle linee stesse, e sul loro prodotto brutto e sulle spese di esercizio, converrà mutare sistema. Forse meglio varrebbe o di entrare nel sistema delle ferrovie sarde, in cui si garantisce un *minimum* di prodotto netto, e si determina la ragione del medesimo al prodotto brutto, ed anche di garantire un interesse minimo, purchè il capitale di costruzione sia o determinato dal Governo, o determinato all'asta pubblica.

Ma egli è inutile che la Commissione si addentri nell'esame di codeste quistioni, imperciocchè essendo suo mandato di esaminare la proposta Laffitte, e trovando questa inaccettabile, egli è anzitutto necessario, ove il signor ministro divida le opinioni della Commissione, che sia invitato il signor Laffitte a riformulare le sue proposte sia per ciò che riguarda la cessione della linea *Vittorio-Emanuele*, sia per ciò che riguarda la cessione della rete calabro-sicula.

Quando il signor Laffitte sia disposto a proporre patti più accettabili, la Commissione, ove il ministro lo giudichi opportuno, si farà un dovere di studiarli il meglio che per lei si potrà.

A. DI POLLONE.

S. D'ANCONA.

Q. SELLA, relatore.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici o' autorizzato a presentare al Parlamento italiano l'unico progetto di legge per l'acquisto per parte del Governo della linea ferrata Vittorio Emanuele da confezione alla Società rappresentata dal sig^r Eugenio Luzzatto delle ferrovie Calabro Sicule, ed e' stato tempo innanziato di volerne la discussione.

Corino 10 luglio 1863.

