Numero della proposta **247**

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 186 3.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 30. Giugno *186 4.*
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore Correnti

Adottata nella tornata del 12. Aprile **1865**

18

Progetto di legge.

Vittorio Emanuele II ecc.

Art. 1

Allodi

L'approvazione della convenzione stipulata addì 22 Giugno 1864 per la fusione in una unica compagnia delle Società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale Toscana e Romane e per la concessione alla medesima compagnia di nuove linee è vincolata alla osservanza dei patti contenuti nell'atto addizionale 23 Novembre 1864.

Art. 2

È fatta facoltà al Governo di conchiudere entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge colla Società della ferrovia di Savona apposita convenzione per concedere una garanzia del ~~5~~ 6 per cento sul capitale di 50 milioni riconosciuto necessario per la completa costruzione ed armamento delle linee Carmagnola — Savona e Cairo — Ceva, a condizione che per parte di detta Società si rinunzii formalmente agli otto milioni, che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio di 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di Lire 25/mila di prodotto lordo per la linea Cairo — Ceva a termini della legge 21 Luglio 1861. ~~che~~ ad eccezione di quelle che siano adottate per i trasporti militari ed altri per conto del Governo le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie Romane e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1.° aprile 1867.

Art. 3

Il Governo è autorizzato ad accordare colla garanzia di un ~~massimum~~ maximum di una annua rendita lorda chilometrica di Lire Venti mila la concessione di una linea da Cremona al Confine Mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova, e riservati i diritti di prelazione secondo le vigenti convenzioni alla Società lombarda e Italo-centrale.

Art. 4°

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente colla Società italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione annessa alla presente Legge per la quale vengono accettate le modificazioni alla prima convenzione approvata colla Legge 21 Agosto 1862.

Art. 5°

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate Da Foggia a Napoli per Benevento, Dall'altra Direttrice a Termoli per Campobasso, e di quella Da Napoli a Nola per Aquila dovranno concorrere nei maggiori carichi assunti dal Governo per una annua somma in complesso di £ 600,000 in ragione del rispettivo vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

~~Art. 6~~

Le provincie ed i comuni interessati ~~concorsi~~ nell'articolo precedente non rifiutando a giorni d'accordo nelle rispettive quote di contribuzione, verranno ~~determinate~~ determinati con Decreto Reale da emanarsi sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali ed il Consiglio di Stato i Consigli comunali che dovranno ~~per parte~~ concorrere e la ripartizione quota da ciascheduno di essi

---

" entro tre mesi dalla Stipulazione Data della promulgazione della presente Legge

Art.

Art.to 6

Con Decreto Reale sarà ordinata l'iscrizione nel Bilancio passivo del 1864 delle somme dovute alla Società Italiana delle Strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863 regolata nel modo stabilito dall'articolo 9 del relativo progetto di convenzione.

Così pure con Decreto Reale sarà ordinata la variazione nel Bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di £ 10,378,665 15 da pagarsi dalla Società in conformità dell'Art.o 12 del suddetto progetto di Legge.

Art.o 7.

S'intendono soppressi gli articoli 2, 3, e 4. del primo Atto progetto di Legge già sottoposto al Parlamento riguardante il riordinamento delle Strade ferrate Italiane

All. A

Signori

Nel presentarvi il qui unito schema di legge, di concerto col mio Collega il Ministro delle Finanze, reputo necessario di sottoporvi alcune spiegazioni che valgano a mettere in evidenza la connessione dello schema medesimo col progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie italiane di cui è già nominata la Commissione parlamentare.

Come vi è noto o Signori, allor= quando l'attuale Amministrazione fu chiamata agli affari, il progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie si trovava già innanzi al Parlamento. Riferendosi in gran parte il medesimo all'approvazione di contratti che vincolavano interessi di terzi con quelli dello Stato, non sarebbe stato lecito in ogni caso alla nuova Amministrazione di sottrarre i relativi atti all'esame del Parlamento e per ciò il ministro delle finanze si fanno istanze affinchè la multiforme proposta elaborata dai nostri predecessori proseguisse celeramente il suo corso negli uffizi della Camera. Se non che quella proposta essendo anche, secondo la nostra opinione, conveniente nel suo complesso allo Stato, (molta parte di essa in modo assoluto e il resto in modo relativo cioè tenuto conto delle circostanze presenti) il nuovo Ministero stimò allo insistere sul progetto di legge proseguisse

il suo corso regolare innanzi al Parlamento era ed è ben deciso di assumerne anche la difesa. La quale intenzione naturalmente non poteva distoglierlo dal proposito di tentare ogni mezzo onde ottenere modificazioni ed aggiunte suggerite dal desiderio di soddisfare sempre più agl'interessi dello Stato.

I.

Come avete veduto, o Signori, il progetto di legge sul riordinamento delle Ferrovie presentato dagli Onorevoli Minghetti e Menabrea si divide in tre ~~oggetti~~ parti principali. La prima si riferisce alla costituzione in un gruppo solo delle ferrovie delle Provincie Settentrionali del Regno consolidando nella proprietà della Compagnia Lombarda ed Italo centrale le linee attualmente possedute da essa colle ferrovie ora possedute ed esercitate dallo Stato; ~~e questo~~ il quale gruppo verrebbe indi ampliato con alcune minori concessioni. La seconda ~~oggetto~~ parte principale di quella proposta riguarda la fusione delle concessioni ferroviarie dell'Italia mediterranea mediante la quale si attribuisce ad una sola Società le linee che oggi appartengono alle Compagnie Livornese, Centrale Toscana, Maremmana e Romana, sottraendone ~~da questa parte~~ la linea Bologna-Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna, ma aggiungendovi ~~dall'altra parte~~ la concessione delle linee del litorale ligure, d'Asciano-Grosseto e da Lamello a S. Severino ed Avellino non che l'affidamento di altre eventuali concessioni. La terza ~~oggetto~~ parte si riduce alla autorizzazione che chiedeva il Governo di introdurre alcune determinate

varianti nella attuale composizione della rete dell'
Italia meridionale.

In ciascuna di queste tre parti del
progetto generale ~~si limitarono~~ non tentammo d'introdurre
aggiunte e modificazioni.

Per quanto riguarda la prima parte
si dovette per ora abbandonare il pensiero di
mutamenti, dacchè la Società acquirente fin dalle prime
aperture che furono con lei fatte mise in
campo la pretesa, motivata da circostanze finanziarie e principalmente politiche,
di mutare sostanzialmente
alcune delle principali clausole del contrat-
to stipulato, e ciò indipendentemente affatto
da qualunque variante che ~~non~~ il Governo
dal canto suo ~~potesse~~ volesse ottenere ~~proporre~~.

In tale stato di cose non rimaneva
al Governo altro da fare che di rifiutarsi
ad aderire ad alcuna delle richieste modi-
ficazioni sostanziali nel contratto ~~già fatto~~
~~stato~~ e di mantenerlo integralmente, riser-
bando a tempo migliore di proporre alcune
varianti suggerite secondo altre opinioni, dacchè in proposito interessa.

Risultati di qualche momento, e
di effetto immediato conseguirono invece le
trattative coi cointeressati che avranno
a costituire la nuova Società della rete Me-
diterranea sotto nome di Compagnia delle
Ferrovie Romane. Ci riuscì a conseguire
dagli stessi 1.mo meglio definite le basi per
la corresponsione degl'interessi pendente
la costruzione e ridotto durante questo periodo
il tasso dal 5 al 4 p.% (art. 10 del trattato
di fusione allegato alla Convenzione 22
giugno 1864 pag. 128. N.° 247), il che importa
una diminuzione di cinque milioni sul
capitale sociale e rende più solida la com-
binazione; 2.° abbreviato il periodo durante

il quale savanno conservati in funzione gli speciali Consigli (art. 11 del trattato suddetto) e ciò nello scopo di ottenere quanto prima la somma degli affari sociali a mano di un'unica Amministrazione come è richiesto dall'interesse generale. 3° infine assicurato un ~~sagrifizio~~ più pronto servizio sulla linea Bologna Pistoja - Firenze colla facoltà ottenuta alla Società dell'Italia Centrale di percorrere coi propri convogli il tronco Pistoja - Firenze; con che rimangono tolti i gravi inconvenienti che al certo deriverebbero dall'esercizio di una importantissima linea interrotto a poca distanza dalla nuova Capitale in una città secondaria che non può considerarsi punto terminale della linea.

II

Appartiene fino ad un certo punto al medesimo ordine d'idee che suggerì ai nostri predecessori il progetto di fusione delle linee del Mediterraneo il provvedimento che il presente schema di legge (Art) contiene a riguardo della ferrovia di Savona. Anche qui una Società che mal reggendosi con mezzi propri corre incontro a certa rovina se lo Stato con qualche provvida combinazione non le ~~tenga~~ venga in soccorso. È a considerare che sebbene il trasporto della Capitale nella nostra o in qualunque non sia per avere quelle funeste conseguenze economiche sulla Città di Torino che alcuni paventano egli è pur certo che per una Società il di cui credito era già di molto scaduto, l'annunzio che la grande Città cui fa capo la linea perde per lo meno quella probabilità di rapido sviluppo per cui si poteva prima fare assegnamento, doveva dare l'ultimo crollo.

3

Non ~~dee~~ meno inoltre sfuggire ancora che la linea di Savona è uno sbocco sul mare non solo per Torino ma per tutto l'alto Piemonte. Il sospenderne l'esecuzione non sarebbe ammissibile per considerazioni economiche alle quali si aggiungono motivi ~~morali~~ di equità, ~~ma~~ e di giustizia distributiva, se si vuol tener conto di ciò che si è fatto a favore di altre Città e di altre provincie del Regno. Un grave ostacolo, egli è vero, ad accogliere le istanze della Società Savonese avea già nella condizione delle finanze la quale è tale da non consentire che abbia lo Stato a sottostare senza alcun corrispettivo ad onere di sorta per salvare ~~la~~ una pericolante Società. Un corrispettivo per altro ci sembra possibile di trovarlo.

E in vero; Gli obblighi attuali del Governo verso la Società di Savona consistono nel pagamento di un sussidio di dieci milioni a misura dell'avanzamento dei lavori della linea Savona-Carmagnola e nella garanzia chilometrica di Lire 25/mila di prodotto lordo per il tronco di diramazione da Cairo ad Acqui pur cessato alla Società medesima. La concessione del sussidio sebbene nelle attuali condizioni sia di onere non lieve per il Governo fu dimostrato dai fatti esser insufficiente a mantenere in vita la Società. — La garanzia per la linea Cairo-Acqui, la quale non può considerarsi che d'importanza quasi affatto locale, offre la prospettiva di un onere perpetuo e rilevante.

Col sostituire una garanzia d'interesse regolato a Lire 5 3/4 p% sul capitale di 50 milioni il Governo ~~la~~ salva la Società concedendole, quanto le è strettamente necessario

per non perire, ei ~~trova~~ in pari tempo di appianare ~~pel presente~~ la probabilità di non perpetuarsi, come ~~nell'attuale condizione~~ dovrebbe avvenire usando i patti vigenti il unico finanziario ~~che attende~~ dall'altro il quale poi ~~che attende nel mentre che~~ ha il vantaggio in apparenza di vedere in un periodo più esteso dell'avvenire gli oneri che nell'attuale condizione dovrebbero accollarsi quasi immediatamente.

A dimostrare quanto al fatto reputasi basterebbe il sottomettere i seguenti calcoli a base dei quali si è adottato per stabilire il prodotto della linea Cairo–Acqui l'introito che si ottiene oggi sulla quella d'Acqui–Alessandria di non dissimile importanza locale e si è aggiunto per la linea di Savona, la quale non può ammettersi possa avere introito inferiore a quello dell'attuale ferrovia di Cuneo, il prodotto chilometrico che in quest'ultima si ottiene di Lire 18/mila

Oneri imposti al Governo in dipendenza della Convenzione autorizzata con legge 21 Luglio 1861.

£ 8,000,000 residuo a pagarsi sul sussidio di 10 Milioni accordato per la linea Savona–Carmagnola, Interessi annui calcolati al 7 p% . ——— £ 560,000. ″

Garanzia di £ 25/mila di prodotto brutto per ciascuno dei 68 chilometri che costituiscono la diramazione Cairo–Acqui ——————————— 1,200.000. ″

1,760.000. ″

A dedurre

Prodotto annuale brutto del tronco Cairo–Acqui a £ 8/mila per chilometro, se si prende per norma l'introito attuale del tronco Acqui–Alessandria ~~£ 6/mila~~ 384,000. ″

Onere al Governo Lire 1,376.000. ″

Oneri che deriverebbero al Governo adottando la nuova combinazione

Interessi annui al 5 3/4 p°/o sul Capitale Sociale di 50 milioni — £ 2,875,000

Prodotti presenti:

Linea Savona–Carmagnola Chil. 112 a £ 18/mila £ 2,016.000.—

" Cairo–Acqui 48. " 8/mila 384.000.—

2,400,000.—

Dedotte le spese d'esercizio per le quali nella Convenzione 22 Giugno 1864 fu accollato alla Società delle Romane (art. 32) l'obbligo dell'Esercizio al 50 p°/o con un minimum chilometrico di £ 9/mila che per 160 chilometri da — — — — 1,440,000.—

restano ad applicarsi in conto dell'annuo interesse a pagarsi nel Capitale Sociale — — — — — 960,000 " 960,000

Onere al Governo 1,915,000

Nel fatto

La nuova combinazione pertanto se da un lato importa una maggiore spesa annua per lo Stato lascia d'altra parte luogo alla probabilità di vedere gradatamente ridotta la medesima a modo di rimanere inferiore a quella che, ripartita in parte a prestazione calcolata, dovrà rimanere a peso dello Stato giusta la prima combinazione. Che tale probabilità possa realizzarsi lo lascia sperare la condizione della linea principale di Savona che serve due grandi provincie sboccando sul mare e sulla linea internazionale del litorale ligure e che perciò ha più probabilità di avere un maggiore sviluppo di molto superiore a quello che si ottiene sulla linea di Cuneo assunta per base di calcolo la quale fa capo morto al piede delle Alpi.

Nella fiducia che le esposte considerazioni esser possano apprezzate dal Parlamento Nazionale venne introdotto nell'unito schema di legge apposito articolo

/ / col quale viene chiesta l'autorizzazione
di sostituire al sussidio e garanzia chilometrica
consentita colla legge 21 Luglio 1861 alla società
della ferrovia di Savona una garanzia del 5 3/4
sovra un capitale di 50 milioni.

III

Passando ora a ~~discutere~~ degli articoli
delle parti in cui abbiamo ripartito il
progetto presentato dai nostri predecessori
~~Dei~~ sei primi articoli, con
per i quali verrebbe ad essere modificata la
rete delle ferrovie meridionali nonostante ad
~~apportarsi~~ assumersi a noi l'idea ~~come potrebbe essere~~ che avrebbe potuto avere per
avventura più
opportuno il procedere ad una generale revi-
sione delle disposizioni contenute nella rela-
tiva convenzione e capitolato ~~che~~ i quali per le cir-
costanze speciali d'urgenza nelle quali si
dovettero conchiudere presentano alcuni in-
convenienti che l'esperienza ha mostrato molto
utile di far scomparire.

Siccome però non molto agevole
poteva riuscire per la strettezza del tempo di
condurre a ~~buon~~ completo termine questo disegno
ci siamo limitati a trattare per ottenere eli-
minati cinque fra i rilevati ~~difetti~~ inconvenienti che erano
di maggior importanza.

Primo fra questi inconvenienti presentavasi la
~~difetto~~ circostanza di essersi dovuto, per ~~circostanze~~ cause
impreviste che tutti ricordano, comprendere nella
concessione alla Società delle ferrovie meridionali
la linea Voghera – Pavia – Codogno – Cremona –
Brescia la quale non solo è affatto separata
dal Gruppo meridionale ma quel che è più
trovasi incastrata nella rete posseduta dalla
Società delle Lombarde. Sta in fatto che
l'accennata linea si diparte da una delle
principali stazioni della rete Lombarda
per raggiungere, dopo attraversate in di-

versi punti linee appartenenti alla Società predetta e segnatamente in alcuni tratti del corso e Stazioni di Cremona e di Brescia che sono comprese nella rete Lombarda.

Da questa condizione di cose la probabilità di complicazioni gravissime nell'esercizio che mentre influirebbe grandemente sul movimento dei viaggiatori e del commercio tornerebbero in definitiva a sensibile danno dello Stato al quale resta l'onere di pagare maggiore differenza sulla garanzia già per se stessa assai gravosa (trattandosi di una linea d'interesse locale) di Lire 20 mila di prodotto brutto chilometrico convenuta coll'art. 15 della Convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862.

I modi che si presentano a primo aspetto di togliere il lamentato inconveniente sarebbero due. Il primo consisterebbe nell'immutare la fatta concessione della detta linea convenendo colla Società delle meridionali la rinunzia alla linea Voghera – Pavia – Cremona – Brescia per darla alla Compagnia delle Lombarde; l'altro modo sarebbe nel determinare la prima delle società a cedere alla seconda l'esercizio della linea dopo eseguitone la costruzione. Sgraziatamente i tentativi fatti nelle scorse settimane per ottenere sia l'uno sia l'altro di questi risultati rimasero infruttuosi per opposizione delle parti interessate.

Fu allora che il pensiero ricorse ad un più radicale rimedio dell'inconveniente sopraindicato l'inconveniente cioè, lo ripeto, di dover garantire un cospicuo reddito lordo per linee d'importanza locale connesse ad una Compagnia che tiene la maggior parte dei più inte-

ressi nella opposta estremità d'Italia e linee che
restano isolate in mezzo ai dominii di un altra
impresa.

È noto come molti Comuni della Provincia di Cremo
appoggiati vivamente dalla rappresentanza pro
vinciale hanno presentato al Governo la doma
da onde esser autorizzati ad imprendere gli stu
di una ferrovia da Cremona al Confine Manto
vano. Se non che se si chiede quale probabilità
di introiti presenterebbe mai una linea che
limitasse a far capo ad esso confine senza
continuazione da nessuno che non voglia persuadersi d'illuso
sulla probabile ignoranza in cui si trovano. Per conseguen
sono costretto a ritenere la seguente.

Per questo riflesso era a dubitarsi
sul progetto di una ferrovia
che da Cremona al Confine Mantovano
avesse per ora a trincerarsi nella sfera dei
desiderii se a modificare questa opinione
non fosse giunta la notizia negli ultimi tempi
ripetutasi della probabilità di una conces-
sione sul territorio veneto di una linea che
partendo da Mantova si metterebbe capo a
Legnago per ivi biforcarsi e raggiungere con
rami distinti Lonigo sulla linea Vicenza
Verona e la linea Padova — Rovigo passando
per Este e con come pure la ferrovia
sia impegnando
non si troverebbero ostacoli al proseguimento di una tale linea che
per Mantova raggiungesse il confine veneto.

Noi non siamo in grado di poter accer
tare quanto fondamento si abbia la divulga
notizia. Egli è certo però che qualora fosse
tradotta in atto o diventasse vera
la accennata notizia di con-
cessione sul Veneto e qualora anche soltanto
si verificasse che
nessun ostacolo si frapponesse perchè una
linea ferroviaria protendendosi da Cremona
non s'interrompesse al Confine Mantovano
ma proseguisse alla volta di Mantova,
la linea Voghera — Pavia — Cremona mu-
terebbe affatto di carattere e cessando di

esser linea d'interesse locale diverrebbe legione di una delle più importanti ~~linee~~ arterie d'Italia, quella che solcando tutto il fondo della Valle del Po e le feraci sime provincie situate sulla sponda sinistra di quel fiume congiungerebbe per la via più breve il Veneto ~~Venezia~~ e Genova. Se ciò avenisse la linea Voghera – Pavia – Cremona congiunta con Mantova, mediante un tronco Cremona – Mantova, avrebbe una magnif.ca prospettiva, ~~ottorebbe~~ l'aggravio al Governo per la garanzia ad essa attribuita di un introito lordo di 20,000 lire al chilometro, ~~potrebbe vivere rigogliosamente di mezzi propri~~; e nelle sue nuove condizioni sia che venga conservata in proprietà dalla Società delle meridionali, sia che venga incorporata mediante cessione nella rete Lombarda non sarà in modo alcuno d'aggravio alle Finanze dello Stato.

Le cose considerazioni che precedono valgano a dimostrare la opportunità della proposta che si presenta dall'art. del progetto di legge perchè sia data facoltà al Governo di concedere (salvo il diritto di prelazione alla Società Lombarda) ai patti medesimi ai quali fu concessa la linea Pavia – Cremona – Brescia la costruzione di una linea da Cremona al confine Mantovano quando però resti dimostrato che non esistano ostacoli per la congiunzione di detta linea con Mantova, ~~la quale~~ la detta concessione quando venisse fatta anzichè un nuovo aggravio per lo Stato si risolverebbe in un alleviamento alle passività a cui dovrebbe oggi sottostare lo Stato per la linea Pavia – Cremona.

IV

Bellotti

Il secondo inconveniente contenuto nella concessione delle ferrovie meridionali che quantunque per avventura momentanee, non per di qualche rilevanza, deriva dalla interpretazione che si può dare alle disposizioni contenute nell'articolo 12. del capitolato d'oneri annesso alla Legge 21. Agosto 1862 riguardante l'applicazione della guarentigia nei primi momenti dell'apertura all'esercizio delle diverse linee.

Se si stesse alla interpretazione rigorosa che si può dare alle indicate disposizioni, non si dovrebbe accordare la garanzia che dopo l'apertura delle sezioni indicate nell'articolo 9° della convenzione annessa alla suddetta Legge, e si sollevasse la questione se la detta guarentigia debba o no spettare per intiero alla Società quando anche non siano aperte tutte le sezioni, e se questa perfettamente e con tutta la sagacità possibile attivato il servizio delle merci, Era evidente che la società delle strade ferrate meridionali interpretando anch'essa rigorosamente i suoi obblighi quali risultano dal testo della Legge avrebbe interesse a non aprire tutte le sezioni potrebbe chiudere contrariamente alla volontà della legge e non aprire che una parte di esse spirito che dettò quella convenzione parecchi tronchi importanti ora aperti, perchè non costituiscono una sezione.

Se invece si fosse voluto determinare le

quote di guarentigia secondo che parrebbe dettato dalla equità, oltrechè sarebbe stato ben difficile di stabilire i limiti di tali quote, si incorreva il pericolo di contravvenire al disposto della Legge, e quindi il potere esecutivo trovavasi nella impossibilità di sciogliere la questione.

Or bene, per togliere di mezzo ogni difficoltà in modo soddisfacente, a nostro avviso, accettavia una nuova combinazione, nella quale lo Stato potesse avere dei corrispettivi, e che, sanzionata per Legge, potesse eseguire legalmente e in pari tempo soddisfacentemente a comporre le differenze senza danno di alcuno.

Questa fu l'occasione di cui trasse partito il Ministero per proporre alle Compagnie meridionali modificazioni alla originaria convenzione che togliessero di mezzo, insieme all'accennato, anche altri maggiori inconvenienti; ed essendo state accettate quelle modificazioni di poter addivenire alla conclusione che abbiamo l'onore di presentarvi nella già annessa convenzione preliminare. Voi vedrete dagli articoli di questa fra le altre cose che, se si è transatto sul passato, non si è usata una larghezza che non possa essere ampiamente giustificata, e che per l'avvenire

3

si è tolto ogni occasione ad ogni dubbiezza o contestazione.

Il terzo

Andreani

V

Il terzo inconveniente che presenta la originaria concessione delle ferrovie meridionali, ed al quale abbiamo voluto ovviare nella presente convenzione consiste nel sistema di garanzia di cui prodotto lordo di 2quila lire al chilometro, il quale risulta tanto meno plausibile in una combinazione in cui tratti di linee delle quali l'esperienza ha dimostrato che il prodotto lordo nei primordi si discosta immensamente dalla garanzia assicurata.

Avviene in questo caso che l'interesse della compagnia trovasi in opposizione con quello delle popolazioni e con quello del pubblico erario, dappoichè quanto meno viene erogato da essa nelle spese di esercizio altrettanto si guadagna sulla differenza che tocca al Governo di pagare, ed ecco la convenienza per la compagnia di lasciare piuttosto che di promuovere lo sviluppo.

Per queste ragioni abbiamo creduto di dover proporre alla compagnia delle meridionali l'adozione del nuovo sistema di garanzia, che troverete all'art.o 2 della convenzione preliminare, sistema consistente

in una proporzione chilometrica a scala mobile sulle basi di quella già adottata per le strade ferrate calabro-sicule, e le altre toscane e romane, il quale, oltre al diminuire nei primi anni di esercizio i carichi del governo, ha il vantaggio di stimolare potentemente l'Imprenditore a fare ogni sforzo perchè i prodotti della sua rete riescano il più possibilmente maggiori, ed il commercio locale e generale venga attratto con tutti i mezzi ad approfittare delle strade ferrate; in una parola abbiamo inteso di sostituire ad un sistema in cui l'interesse della compagnia concessionaria, quello delle popolazioni e quello dell'erario divergevano l'uno dall'altro, un sistema in cui i tre interessi convergono naturalmente e necessariamente verso l'identico scopo di generale utilità.

Noi abbiamo a lusinga, o signori, che più esaminerete addentro le conseguenze di questa riforma dal punto di vista del vantaggio delle popolazioni che saranno meglio servite, non meno che da quello dell'erario che ha la prospettiva di sempre diminuire la differenza da pagare tra il reddito garantito e il reddito reale, reddito quest'ultimo che i concessionarii dal proprio tornaconto sono spinti a promuovere incessantemente, e più

rimarrebbe convinta che nell'attuale schema di legge null'altro contiene di utile allo Stato, per quanto solo Voto esso si raccomanderebbe alla vostra benevolenza. Ma noi non dubitiamo che troverete che il presente schema di legge provvede meglio anche ad altri bisogni generali.

In parte, e degnori il quarto inconveniente che presenta la originaria concessione dipende dalla scelta delle linee che dovevano congiungere Napoli coll'Adriatico, le quali de quando furono immaginate sembrarono bene soddisfare ai bisogni più essenziali dello Stato, nel processo del tempo finirono per essere riconosciute sconvenevoli per l'esercizio e la costruzione e ciò non solo a carico della compagnia ma eziandio dello Stato che sulla linea Pescara Cepranno è tenuto a corrispondere di più, di poco vantaggio alle popolazioni, e tale da richiedere per sopportarlo un tempo molto lungo per estinguerlo.

Un tale stato di cose a qualche partito conveniva applicarvi. Ognuno naturalmente conosce la situazione delle finanze che non permette lo sciupio del pubblico denaro.

Lasciando che le due linee da Foggia a Napoli per Benevento e da Pescara a Cepranno possano conservarsi senza aggiungervi altre indennità.

Ma le popolazioni avrebbero avuto tutte le ragioni di reclamare l'Italia avrebbe gli stessi debiti più

In tale stato di cose a quale partito conviene appigliarsi?

Parve a quello di mantenere le due linee da Foggia a Napoli per Ionza, e da Caserta a Cerreano senza aggiungere altre linee intermedie? Ma in tal caso le opposizioni avrebbero meno ~~avuto~~ di poco ragionevoli motivi di lamentarsi e di reclamare; e l'Italia avrebbe dovuto sopportare con gravi sagrifizi l'esercizio delle ferrovie Meridionali senza ottenerne la maggior parte dei vantaggi economici e morali che da quelle ferrovie ripromettevansi.

Ovvero parebbe egli ragionevole di mantenere le linee originariamente concesse e di aggiungervi a carico dell'Erario le tante desiderate linee intermedie? Ma allora il movimento si ripartirebbe tutto sulle nuove linee perchè più dirette e di esercizio più facile, e le linee trasversali originarie si ridurrebbero in null'altro che in un enorme capitale sprecato, che impiegherebbe un enorme benchè improduttivo per lo Stato. Ed invero, fatta ogni ragione sull'avvenire commercio della nostra Patria, nel quale abbiamo grande ferma fede, egli è certo che la soluzione di provvedere fino da ora e contemporaneamente l'esercizio a carico dello Stato:

Di una linea Avezzano-Napoli per Isernia (col dispendio del corpo delle £ 250,000 per Kilometro adottato dal Governo) perchè così è voluto dall'originaria concessione;

Di una linea Napoli-Benevento-Foggia, perchè è quella la comunicazione normale

fra Napoli e le Puglie, e servirà nel suo percorso molti interessi locali di paesi popolosi.

Di una diramazione da uno punto di queste ultima linea a Termoli per Campobasso, perchè un intera provincia importante come il Molise non può rimanere priva di comunicazioni ferroviarie:

Di una linea da Napoli - Aquila - Sulmona, perchè gli Abruzzi non abbiano a rimanere privi di uno sfogo col centro d'Italia.

Di una linea Salerno - Eboli - Potenza, perchè il Governo ha l'obbligo di concederla entro quattro anni, e perchè è la normale comunicazione della Basilicata e delle Ferrovie Calabresi con Napoli.

Sala

E finalmente della linea di Conza, perchè è stata accordata dalla originaria concessione; Egli è certo Egregio, che promuovere tutto ciò ~~che~~ con tempestività parrebbe mia ripetizione disgraziata per il nostro credito finanziario, ~~[illegible]~~ non parrebbe grave ~~[illegible]~~ [illegible] economico, [illegible] quale non può ~~[illegible]~~ fermarsi il pensiero.

Ritornerebbe ~~[illegible]~~ [illegible] d'uno, tenere le linee originariamente concesse nella speranza che mutando ~~[illegible]~~ [illegible] ~~[illegible]~~ significa la linea Napoli - Benevento Foggia colla diramazione Campobasso Termoli;

Ma parrebbe essa ferrea una tale speranza? Non bisogna illudersi, come fu detto parlando di progetti di ferrovie Alpine, che non bisogna dimenticare che le Alpi sono sempre Alpi, così

Soggiungono che gli Appennini sono sempre Appennini. Che passaggio sarà sempre meno difficile e costoso dell'altro, ma sempre passaggio degli Appennini e sarà sempre costoso. Perchè si proponga costruire una linea Napoli-Benevento-Foggia occorrerebbe un fondo non minore di 13 milioni. Di questo fondo proporzionato alle forze provinciali? E quando lo fosse, pure rimarrebbe sempre l'inconveniente di lasciare il Molise interamente disgregato, e di rendere la linea di Longa assai più gravosa all'Erario per le maggiori differenze da pagarsi, imperocchè il movimento fra Napoli e le Puglie percorrerebbe naturalmente la linea di Benevento. Che se si proponesse eseguire mediante fondi provinciali la sola linea Napoli-Campobasso-Benevento-Termoli occorrerebbe in tal caso un fondo di milioni 18 _; il movimento fra Napoli e le Puglie seguirebbe allora la linea di Longa più lunga di 32 Kilometri fra Foggia e Napoli, e di K[illegible] fra Foggia e Roma; ma quel che importa assai più della lunghezza, condotta attraverso un territorio meno popolato, e più povero. Riconosce è impossibile annullare che le Provincie siano disposte a concorrere per una somma così ingente, sarà d'uopo l'eccitare perchè tale linea venga effettivamente eseguita coi fondi da intervenga il governo, e con ultima analisi, il concorso del Governo, per promuovere efficacemente questo progetto di una sola delle due linee, o separatamente la quella di Foggia-Benevento-Napoli, o quella di Termoli-Campobasso-Napoli, e conservazione della linea di Longa, verrebbe a diminuire il gravoso, apparendo minimo numero di Comuni, e di abitanti,

Ma ~~fu~~ abbiamo ~~non~~ accordato il ~~fu~~ piano che abbiamo adottato, e ~~cosa~~ ~~ora~~ veniamo ~~a spiegare~~ ad indicarvi

Per uscire da una situazione così difficile, intricata, senza perdere di vista ~~gli~~ gli interessi ~~grandissimi~~ del paese nè ~~gli~~ ~~grandissimi~~ ~~della popolazione~~ e lo stato delle finanze, abbiamo ricorso alla risoluzione di abbandonare alcune concessioni già fatte, e sostituirvi concessioni non solo più normali grandi ~~fu~~ consideriamo a ~~parecchi~~, ma anche più conformi ai desiderii della maggioranza delle popolazioni.

Così veduta dalla ~~nuova~~ convenzione già unita, ~~da~~ si abbandonerà il tronco da Aversano fino presso a Napoli (cioè un punto fra Palmona e Napoli da determinarsi), e così pure il tronco fra Foggia ~~e Benevento~~, per sostituirvi

a una linea Foggia-Benevento-Napoli, da eseguirsi entro il termine più breve possibile a giudizio degli ~~interessati~~.

b ~~—~~ Una linea da Termoli per Campobasso all'incontro della linea Napoli per Benevento. I

In pari tempo abbiamo creduto di rendere immediata la concessione di una linea (da Centuripe a Catania, per compiere la quale erano fissati quattro anni di tempo), ~~nazionale~~ stacco di Napoli per Salerno nelle Calabrie ed a Taranto, dal qual punto ~~dovrà~~ sarà poi prolungata alla volta di Brindisi.

Con queste modificazioni la città di Napoli diventa il centro di fatto del sistema delle ferrovie dell'Italia Meridionale, ~~che~~ già ~~congiunge~~ direttamente tutti i ~~punti~~ ~~importanti~~ ed importanti ~~del~~ Regno. Da Napoli economico: ~~è~~ ~~in effetto~~ ~~centro~~ partiranno

c una terza linea da Napoli a Rieti per Aquila

Senza contare la linea Cepranno-Anagni-Rieti-Terni compresa nella concessione delle Romane.

parecchi raggi, aventi ciascuno una meta importante
e ben determinata, senza alcuna altra ragione di porta al piano organico completo
delle ferrovie Italiane.
Nè fu più tardi che il
Governo delle ferrovie
Napoletane ci propose più ragionevolmente possibile
di pari tempo l'esame di parecchi tronchi complementari, che si desiderano. I tronchi complementari, che si presentano in prima linea nel sistema meridionale sono quelli di Gallipoli, d'Jesi, di Macerata, di Manfredonia-Foggia, e di Taranto-Brindisi. Le tre prime hanno una importanza locale ed il Governo non può accordarne l'altra; giacchè gli altri hanno più corto sviluppo in limiti ristretti; ma le due ultime, costituiscono che sia la traversata degli Apennini da Benevento a Foggia e l'altra da Salerno a Potenza, divenendo essi i prolungamenti naturali e più utili per congiungere Napoli coll'Adriatico per la più breve, e l'altra Napoli con Brindisi, cosicchè il Governo potrà accordarne la esenzione in proporzione dell'utile che potrà ripromettersene.

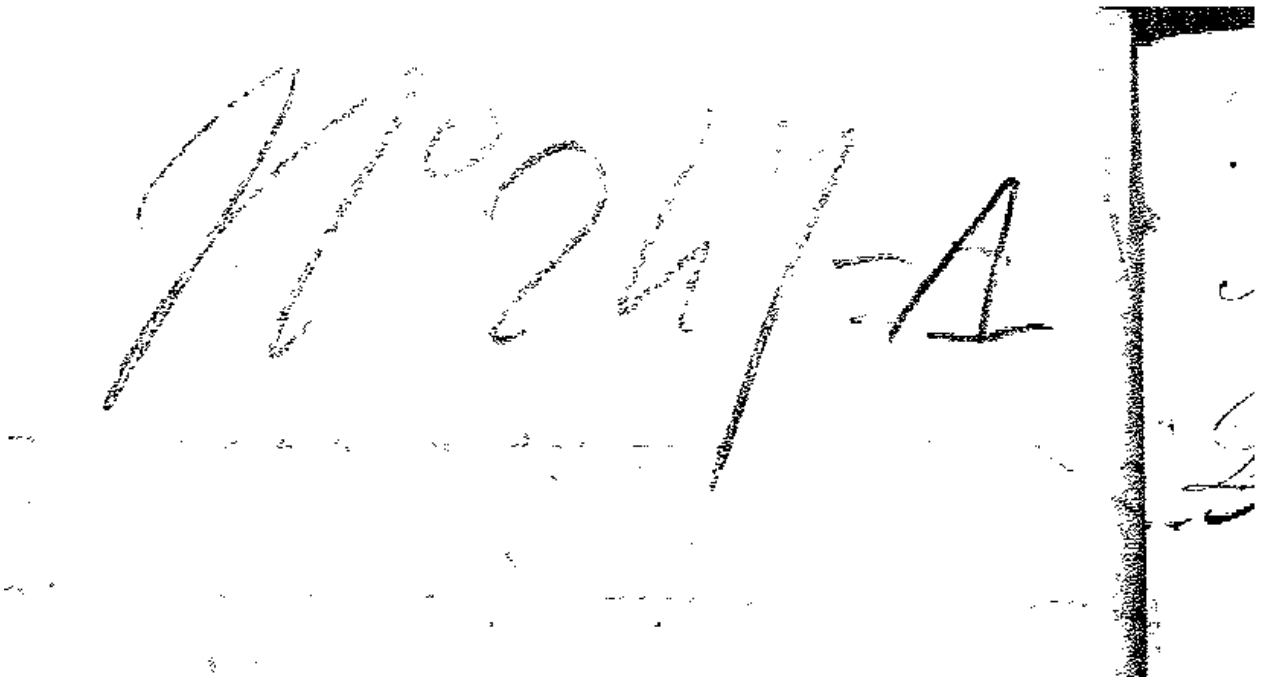
Mentre il sopprimere concessioni già fatte riesce irrevocabile, senza porre, e non si propone concedere se non quando lo impone la necessità, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte delle popolazioni, che avevano fatto affidamento sulle concessioni originarie. Ciò che si attendano realmente sono due traversate degli Apennini, ma gli accessi a quelle traversate vengono utilizzati mediante le linee Ugento-Arezzano-Nardò, e Bojano-Napoli-Acquila-Sulmona un tratto

della linea Salerno alla volta d'Foggia venne utilizzato come tronco della linea Napoli-Potenza-Taranto: nel solo tratto da Foggia ad Ofanto fu sostituita una strada nazionale alla ferrovia in costruzione utilizzando i lavori.

Vorremmo essere meno avari di molte parole per dimostrare come questo sistema, in cui si sostituiscono a Km 30 di linee esistenti, Km 162 di nuove linee, e con cui si provvede agli interessi di un numero ben altrimenti maggiore di abitanti, sia di gran lunga preferibile al sistema della connessione originario fatto il punto di vedute economico: resta a vedere quale risultato fu esso per avere nei riguardi del pubblico Erario.

Il quinto inconveniente che si volle dedurre dalle condizioni interne della società meridionale, non è certo speciale ma è comune a buona parte delle imprese ferroviarie italiane e dipende dagli effetti degli appalti di costruzione a corpo e a misura, specialmente quando tutta la concessione è forfaits; appalti quali l'esperienza ci ha dimostrato finiscono molte volte per ritorcersi in una maggiore spesa gli appaltatori ovvero in lauti guadagni in cui vanno a seppellirsi quegli che fu costretto onde promuovere l'esperimento a fondare. Ci volgemmo alla compagnia delle meridionali per indurla ad accettare un articolo speciale nella convenzione che contenesse la proibizione di costituire le nuove linee secondo quel sistema d'appalti. E la compagnia, mentre si rifiutò di accettare la proposta fatta d'una clausola speciale nella convenzione limitante a quello scopo, onde mai tal clausola concretata con essa esclusivamente non sembrasse un rimprovero, immeritato avendo ella già spontaneamente rinunciato a quella formale costituzione di costruzione, non aveva come non ebbe infatti difficoltà di prendere formale impegno, che anche per l'avvenire abbandonerebbe irrevocabilmente i contratti a forfait. Di modo che i vantaggi che dalla nuova condizione devono risultare non meno alla società che allo stato andranno ad avvantaggiare gli azionisti e rialzeranno il credito di quella grande impresa, credito che lo stato non può considerare con indifferenza.

Non v'occorrono pertanto, o signori, altre ben ponderate tutte queste considerazioni, non vorrete rifiutare del vostro voto il proposto progetto di legge.



Il Ministro
dei
Lavori Pubblici

29 Nov ore 11 pom

Manca la solita intestazione sulla prima
pagina Progetto di legge ecc
Mi dica quem data dalla Segreteria
della Camera

Sarà mestieri di rivedere nuovamente le bozze, e
prego di spedirmele domattina sin doppio, ed entro
mezz'ora ne farò la restituzione

Zanardelli

SIGNORI! — Nel presentarvi il qui unito schema di legge, di concerto col mio collega il ministro delle finanze, reputo necessario di sottoporvi alcune spiegazioni che valgano a mettere in evidenza la connessione dello schema medesimo col progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie italiane, che è già nominata la Commissione parlamentare.

Come vi è noto, o signori, allorquando l'attuale amministrazione fu chiamata agli affari, il progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie si trovava già innanzi al Parlamento. Riferendosi in gran parte il medesimo all'approvazione di contratti che vincolavano interessi di terzi con quelli dello Stato, non sarebbe stato lecito in ogni caso alla nuova amministrazione di sottrarre i relativi atti all'esame del Parlamento, e perciò il ministro delle finanze vi faceva istanze affinchè la moltiforme proposta elaborata dai nostri predecessori proseguisse celeremente il suo corso negli uffizi della Camera. Se non che quella proposta essendo anche, secondo la nostra opinione, conveniente nel suo complesso allo Stato (molta parte di essa in modo assoluto e il resto in modo relativo, cioè tenuto conto delle circostanze presenti), il nuovo Ministero, oltre all'insistere perchè il progetto di legge proseguisse il suo corso regolare innanzi al Parlamento, era ed è ben deciso di assumerne anche la difesa. La quale intenzione naturalmente non poteva distoglierlo dal proposito di tentare ogni mezzo, onde ottenere modificazioni ed aggiunte suggerite dal desiderio di soddisfare sempre più agl'interessi dello Stato.

I.

Come avete veduto, o signori, il progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie, presentato dagli onorevoli Minghetti e Menabrea, si divide in tre parti principali. La prima si riferisce alla costituzione in un gruppo solo delle ferrovie delle provincie settentrionali del regno, consolidando nella proprietà della Compagnia Lombarda ed Italo-centrale le linee ~~attualmente possedute da esse~~ colle ferrovie ora possedute ed esercitate dallo Stato, il quale gruppo verrebbe eziandio ampliato con alcune minori concessioni. La seconda parte principale di quella proposta riguarda la fusione delle concessioni ferroviarie dell'Italia mediterranea, mediante la quale si ~~attribuiscono~~ ad una sola società le linee che oggi appartengono alle Compagnie Livornese, Centrale-Toscana, Maremmana e Romana, sottraendone la linea Bologna-Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna, ma aggiungendovi la concessione delle linee del litorale ligure, d'Asciano-Grosseto e da Cancello a Sanseverino ed Avellino, non che l'affidamento di altre eventuali concessioni. La terza si riduce all'autorizzazione che chiedeva il Governo di introdurre alcune determinate varianti nell'attuale composizione della rete dell'Italia meridionale.

In ciascuna di queste tre parti del progetto generale noi tentammo d'introdurre aggiunte o modificazioni.

Per quanto riguarda la prima parte si dovette per ora abbandonare il pensiero di mutamenti, dacchè la Società acquirente fin dalle prime aperture che furono con lei fatte, mise in campo la pretesa motivata da circostanze finanziarie e principalmente politiche, di ~~mutare~~ sostanzialmente alcune delle principali clausole del contratto stipulato, e ciò indipendentemente affatto da qualunque variante che il Governo dal canto suo volesse ottenere.

In tale stato di cose non rimaneva al Governo altro ~~che~~ che di rifiutarsi ad aderire ~~alle~~ alle richieste modificazioni sostanziali nel contratto, e di mantenerlo integralmente, riserbando a tempo migliore di riproporre alcune varianti suggerite, secondo la sua opinione, da reciproco interesse.

Risultati di qualche momento e di effetto immediato conseguirono invece le trattative coi cointeressati che avranno a costituire la nuova Società della rete mediterranea, sotto il nome di *Compagnia delle ferrovie romane*. Ci riusciva a conseguire ~~da questi~~: 1° meglio definite le basi per la corrisponsione degl'interessi pendente la costruzione, e ridotto durante questo periodo il tasso dal 5 al 4 per cento (articolo 10 del trattato di fusione allegato alla convenzione 22 giugno 1864, pagina 128, n° 247), il che importa una diminuzione di cinque milioni sul capitale sociale e rende più solida la combinazione; 2° abbreviato il periodo durante il quale saranno conservati in funzione gli speciali Consigli (articolo 11 del trattato suddetto) e ciò nello scopo di ottenere quanto prima ridotta la somma degli affari sociali a mano di un'unica amministrazione, come è richiesto dall'interesse generale; 3° infine assicurato un più pronto servizio sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze, colla facoltà ottenuta alla Società dell'Italia centrale di percorrere coi propri convogli il tronco Pistoia-Firenze; con che rimangono tolti i gravi inconvenienti che al certo deriverebbero dall'esercizio di una importantissima linea, interrotto a poca distanza dalla nuova capitale in una città secondaria che non può considerarsi punto terminale della linea.

II.

Appartiene sino ad un certo punto al medesimo ordine d'idee che suggerì ai nostri predecessori il progetto di fusione delle linee del Mediterraneo il provvedimento che il presente schema di legge (articolo I) contiene a riguardo della ferrovia di Savona. Anche qui una Società che mal reggendosi con mezzi propri, corre incontro a certa rovina se lo Stato con qualche provvida combinazione non le venga in soccorso. È a considerare che sebbene il trasporto della capitale nella nostra opinione non sia per avere quelle funeste conseguenze economiche sulla città di Torino che alcuni paventano, egli è pur certo che per una Società il di cui credito era già di molto scaduto, l'annunzio che la grande città cui fa capo la linea perde per lo meno quella probabilità di rapido sviluppo su cui si poteva prima fare assegnamento, doveva dare l'ultimo crollo.

Non può inoltre sfuggire a nessuno che la linea di Savona è uno sbocco sul mare non solo per Torino, ma per tutto l'alto Piemonte. Il sospenderne l'esecuzione non sarebbe ammessibile per considerazioni economiche alle quali si aggiungono motivi di equità e di giustizia distributiva, se si vuol tener conto di ciò che si è fatto a favore di altre [redacted] e di altre provincie del regno. Un grave ostacolo, egli è vero, ad accogliere le instanze della società savonese aveasi nella condizione delle finanze, la quale è tale da non consentire che abbia lo Stato a sottostare senza alcun corrispettivo ad onere di sorta per salvare una pericolante società. Un corrispettivo per altro ci sembrò possibile di trovarlo.

E in vero gli obblighi attuali del Governo verso la società di Savona consistono nel pagamento di un sussidio di 10 milioni a misura dell'avanzamento dei lavori della linea Savona-Carmagnola e nella garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo per il tronco di diramazione da Cairo ad Acqui, pur concesso alla società medesima. La concessione del sussidio, sebbene nelle attuali condizioni sia di onere non lieve per il Governo, fu dimostrato dai fatti essere insufficiente a mantenere in vita la società. La garanzia per la linea Cairo-Acqui, la quale non può considerarsi che d'importanza quasi affatto locale, offre la prospettiva di un onere perpetuo e rilevante.

Col sostituire una garanzia d'interesse regolato a lire [redacted] per cento sul capitale di [redacted] milioni il Governo può salvare la società concedendole quanto le è strettamente necessario per non perire, ed in pari tempo si aggiunge la probabilità che non si perpetuerà, come dovrebbe avvenire secondo i patti vigenti, il carico finanziario assunto dallo Stato, [redacted] di dividere in un periodo più esteso dell'avvenire gli oneri che nell'attuale condizione dovrebbe accollarsi quasi immediatamente.

A dimostrare un tal fatto reputasi bastevole il sottomettere i seguenti calcoli, a base dei quali si è adottato per istabilire il prodotto della linea Cairo-Acqui l'introito che si ottiene in oggi su quella d'Acqui-Alessandria, di non dissimile importanza locale, e si è assunto per la linea di Savona, la quale non può ammettersi possa avere introiti inferiori a quelli dell'attuale [redacted] di Cuneo, il prodotto chilometrico che in questa ultima si ottiene di lire 18,000.

Oneri imposti al Governo in dipendenza della convenzione autorizzata con legge 21 luglio 1861.

Lire 8,000,000 residuo a pagarsi sul sussidio di 10 milioni accordato per la linea Savona-Carmagnola, interessi annui calcolati al 7 per cento . . L. 560,000

Garanzia di lire 25,000 di prodotto brutto per cadauno dei 48 chilometri che costituiscono la diramazione Cairo-Acqui . . » 1,200,000

L. 1,760,000

A dedurre:

Prodotto annuale brutto del tronco Cairo-Acqui a lire 8,000 per chilometro, se si prende per norma l'introito attuale del tronco Acqui-Alessandria . . . . . L. 384,000

Onere al Governo . . L. 1,376,000

Oneri che deriverebbero al Governo adottando la nuova combinazione.

Interesse annuo al [illegible] per cento sul capitale sociale di 50 milioni . . . . . [illegible]

Prodotti presenti:

Linea Savona-Carmagnola, chilometri 112 a lire [illegible] . . . . . L. [illegible],000 »

Linea Cairo-Acqui, chilometri 48 a lire 8,000 . . . . . » 384,000 »

~~L. 2,400,000 »~~

Dedotte le spese d'esercizio, per le quali nella convenzione 22 giugno 1864 fu accollato alla società delle romane (articolo 32) ~~l'obbligo dell'esercizio~~ al 50 per cento con un *minimum* chilometrico di lire 9,000 che per 160 chilometri da . . . . . ~~1,440,000 »~~

Restano ad applicarsi in conto dell'annuo interesse a pagarsi sul capitale sociale » [illegible] » [illegible]

Onere al Governo . . L. [illegible]

La nuova combinazione pertanto, se da un lato importa una maggiore spesa annua per lo Stato, lascia d'altra parte luogo alla probabilità di vedere gradatamente ridotta la medesima a modo di rimaner inferiore a quella che pagata in parte a brevissime scadenze, doveva ~~finalmente~~ irremissibilmente in perpetuo a peso dello Stato ~~giusta la prima combinazione~~. Che tale probabilità possa realizzarsi lo lascia sperare la condizione della linea principale di Savona che serve due grandi provincie sboccando sul mare e sulla linea internazionale del litorale ligure, e che perciò si può presumere possa avere uno sviluppo di molto superiore a quello che si ottiene sulla linea di Cuneo (assunta per base di calcolo) la quale fa capo morto al piede delle Alpi.

Nella fiducia che le esposte considerazioni esser possano apprezzate dal Parlamento nazionale venne introdotto nell'unito schema di legge apposito articolo col quale viene chiesta l'autorizzazione di sostituire al sussidio e garanzia chilometrica consentita colla legge 21 luglio 1861 alla società della ferrovia di Savona una garanzia del ~~3,4~~ sovra un capitale di 50 milioni.

III.

Passando ora alla terza delle parti in cui abbiamo considerato diviso il progetto presentato dai nostri predecessori, cioè agli articoli coi quali verrebbe ad essere modificata la rete delle ferrovie meridionali non tardò ad affacciarsi a noi l'idea che avrebbe potuto essere per avventura opportuno il procedere addirittura ad una generale revisione delle disposizioni, contenute nella relativa convenzione e capitolati, i quali per le circostanze speciali d'urgenza nelle quali si dovettero conchiudere presentano alcuni inconvenienti che l'esperienza ha mostrato molto utile di far scomparire.

Siccome però non molto agevole poteva riuscire per la strettezza del tempo di condurre a completo termine ~~questo~~ divisamento ci siamo limitati a trattare per ottenere eliminati cinque fra i rilevati inconvenienti che erano di maggior importanza.

Il primo fra questi inconvenienti ~~presentavasi la circostanza di~~ essersi dovuto, ~~per causa impreveduta~~ che ~~tutti ricordano~~, comprendere nella concessione alla società delle ferrovie meridionali la linea Voghera Pavia Codogno Cremona e Brescia, la quale non solo è affatto separata dal gruppo meridionale, ma quel ch' è più trovasi incastrata nella rete posseduta dalla società delle lombarde. Sta in fatto che l'accennata linea si diparte da una delle principali stazioni della rete lombarda per raggiungere, dopo attraversate in diversi punti linee appartenenti alla società predetta e seguitone in alcuni tratti il corso, le stazioni di Cremona e di Brescia che sono comprese nella rete lombarda.

Da questa condizione di cose la probabilità di complicazioni gravissime nell'esercizio, che mentre influirebbero grandemente sul movimento dei viaggiatori e del commercio, tornerebbero in definitiva a sensibile danno dello Stato, al quale resta l'onere di pagare maggior differenza sulla garanzia già per sè stessa assai gravosa (trattandosi di una linea d'importanza strategica, ma economicamente d'interesse locale) di lire 20,000 di prodotto brutto chilometrico concessa coll'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862.

I modi che si presentano a primo aspetto di togliere il lamentato inconveniente sarebbero due. Il primo consisterebbe nell'immutare la fatta concessione della detta linea, convenendo colla società delle meridionali la rinunzia alla linea Voghera-Pavia-Cremona-Brescia per darla alla compagnia delle lombarde; l'altro modo starebbe nel determinare la prima di dette società a cedere alla seconda l'esercizio della linea dopo eseguitane la costruzione. Sgraziatamente i tentativi fatti nelle scorse settimane per ottenere sia l'uno sia l'altro di questi risultati rimasero infruttuosi per opposizione delle parti interessate.

Fu allora che il pensiero ricorse ad un più radicale rimedio dell'inconveniente sopra indicato, l'inconveniente, cioè, lo ripeto, di dover garantire un cospicuo reddito lordo per linee d'importanza locale concesse ad una compagnia che tiene la massa dei suoi interessi nella opposta estremità d'Italia, linee che restano isolate in mezzo ai dominii di un'altra impresa.

È noto come molti comuni della provincia di Cremona, appoggiati vivamente dalla rappresentanza provinciale, hanno presentato al Governo la domanda onde essere autorizzati ad imprendere gli studi di una ferrovia da Cremona al confine mantovano. Se non che, se si chiede quale probabilità d'introiti presenterebbe mai una linea che si limitasse a far capo ad esso confine senza continuazione, da nessuno che non voglia pascersi d'illusioni sarebbe possibile rispondere in modo ~~soddisfacente~~ Incoraggiante. Per conseguenza era a dubitarsi se il progetto di una ferrovia da Cremona al confine mantovano potesse uscire dalla sfera dei desiderii, se a modificare questa opinione non fosse giunto recentemente l'annuncio della probabilità di una concessione sul territorio veneto di una linea che partendo da Mantova metterebbe capo a Legnago per ivi biforcarsi e raggiungere con tronchi distinti Lonigo sulla linea Vicenza-Verona, ~~come pure~~ la ferrovia Padova-Rovigo passando per Este; e così pure si va ripetendo

Da una parte
E dall'altra

l'annunzio della possibilità che non si frapporrebbero ostacoli al proseguimento di una tale linea che per Mantova raggiungesse il confine cremonese.

Noi non siamo in grado di poter accertare quanto fondamento si abbia la divulgata notizia. Egli è certo però che qualora fosse o diventasse vera, e qualora anche soltanto si verificasse che nessun ostacolo si frapponesse perchè una linea ferroviaria protendendosi da Cremona non s'interrompa al confine mantovano, ma prosegua alla volta di Mantova, la linea Voghera-Pavia-Cremona muterebbe affatto di carattere, e cessando di esser linea d'interesse locale diverrebbe sezione di una delle più importanti ferrovie arteriali d'Italia, quella che solcando tutto il fondo della valle del Po e le feracissime provincie situate sulla sponda sinistra di quel fiume, congiungerebbe per la via più breve il veneto a Genova. Se ciò avvenisse la linea Voghera-Pavia-Cremona congiunta con Mantova, mediante un tronco Cremona-Mantova, avrebbe una magnifica prospettiva, potrebbe vivere rigogliosamente con mezzi propri, facendo cessare l'aggravio al Governo per la garanzia ad essa attribuita di un introito lordo di 20,000 lire al chilometro, e nelle sue nuove condizioni sia che venga conservata in proprietà dalla società delle meridionali, sia che venga incorporata mediante cessione nella rete lombarda, non sarà in modo alcuno d'aggravio alle finanze dello Stato.

Le considerazioni che precedono valgano a dimostrare l'opportunità della proposta che si presenta (articolo 1 del progetto di legge) onde ~~ottenere~~ facoltà al Governo di concedere (salvo il diritto di prelazione alla società lombarda) ai patti medesimi ai quali fu concessa la linea Pavia-Cremona-Brescia, la costruzione di una linea da Cremona al confine mantovano, quando però resti dimostrato che non esistano ostacoli per la congiunzione di detta linea con Mantova codesta concessione, quando ~~venisse fa tta~~, anzichè in un nuovo aggravio per lo Stato si risolverebbe in un alleviamento alle passività a cui dovrebbe oggi sottostare lo Stato per la linea Pavia-Cremona.

IV.

Il secondo inconveniente contenuto nella concessione delle ferrovie meridionali, che quantunque per avventura momentaneo, è però di qualche rilevanza, deriva dall'interpretazione che si può dare alle disposizioni contenute nell'articolo 12 del capitolato d'oneri annesso alla legge 21 agosto 1862 e riguardante l'applicazione della guarentigia nei primi momenti dell'apertura all'esercizio delle diverse linee.

Se si sta all'interpretazione rigorosa che si può dare alle indicate disposizioni, non si dovrebbe accordare la garanzia che dopo l'apertura delle sezioni indicate nell'articolo 2° della convenzione annessa alla suddetta legge; così pure si solleva la quistione se dopo aperta una sezione la detta guarentigia debba o no spettare per intiero alla società quando riesca difficile determinare se questa più o meno perfettamente e con tutta la regolarità possibile attivato il servizio delle merci era evidente d'altra parte che la società delle strade ferrate meridionali, interpretando anch'essa rigorosamente i suoi obblighi quali risultano dal testo della legge avrebbe interesse a non prendere le disposizioni volute perchè si possa aprire anche una parte di sezione prima dell'epoca ~~parecchi tronchi importanti ora aperti, perchè non costituiscono una sezione~~;

~~Se invece si fosse voluto~~ determinare le quote di guarentigia secondo che sarebbe dettato dall'equità, oltrechè ~~sarebbe stato~~ ben difficile di stabilire limiti di tali quote, s'incorrerà il pericolo di contravvenire al disposto della legge, e quindi il potere esecutivo trovarsi ~~nell'impossibilità di~~ sciogliere la questione.

Or bene, per togliere di mezzo ogni difficoltà in modo soddisfacente, veniva opportuna, a nostro avviso, una nuova combinazione, nella quale lo Stato potesse avere dei corrispettivi, e che, sanzionata per legge, potesse riescire legalmente e in pari tempi soddisfacentemente a comporre le differenze senza danno di alcuno.

Questa fu l'occasione di cui trasse partito il Ministero per proporre alle compagnie meridionali modificazioni all'originaria concessione che togliessero di mezzo, insieme all'accennato, anche altri maggiori inconvenienti; ed essendo state accettate quelle ~~modificazioni~~ si potè addivenire alla conclusione che abbiamo l'onore di presentarvi nella qui annessa convenzione preliminare. Voi vedrete dagli articoli di questa fra le altre cose che, se si è transatto sul passato non si è usata una larghezza che non possa essere ampiamente giustificata, e che per l'avvenire si è tolto l'occasione ad ogni dubbiezza e contestazione.

V.

Il terzo inconveniente che presenta l'originaria concessione delle ferrovie meridionali, ed al quale abbiamo voluto ovviare nella presente convenzione consiste nel sistema di garanzia di un prodotto lordo di 29,000 lire al chilometro, il quale risulta tanto meno plausibile in una combinazione in cui trattasi di linee delle quali l'esperienza ha dimostrato che il prodotto lordo nei primordi si discosta immensamente dalla garanzia assicurata.

Avviene in questo caso che l'interesse della compagnia trovasi in flagrante contrasto con quello delle popolazioni e con quello del pubblico erario, dappoichè quanto meno viene erogato ~~la essa~~ nelle spese di esercizio, altrettanto si guadagna sulla differenza che tocca al Governo di pagare, ed ecco la convenienza per la compagnia di lasciare inerte il movimento, piuttosto che di promuoverne lo sviluppo.

Per queste ragioni abbiamo creduto di dover proporre alla compagnia delle meridionali l'adozione del nuovo sistema di garanzia, che troverete all'articolo 17 della convenzione preliminare, sistema consistente in una sovvenzione chilometrica a scala mobile sulle basi di quella già adottata per le strade ferrate calabro-sicule, e le altre toscane e romane, il quale oltre al diminuire nei primi anni di esercizio i carichi del Governo, ha il vantaggio di stimolare potentemente la società a fare ogni sforzo perchè i prodotti della sua rete riescano il più possibilmente ~~maggiori~~, ed il commercio locale e generale venga attratto con tutti i mezzi ad approfittare delle strade ferrate; in una parola abbiamo inteso di sostituire ad un sistema in cui l'interesse della compagnia concessionaria, quello delle popolazioni e quello dell'erario divergevano l'uno dall'altro, un sistema in cui i tre interessi convergano naturalmente e necessariamente verso l'identico scopo di generale utilità.

Noi abbiamo la lusinga, o signori, che più esaminerete addentro le conseguenze di questa riforma dal punto di veduta del vantaggio delle popolazioni che saranno meglio servite, non meno che da quello dell'erario che ha la prospettiva di differenze sempre decrescenti da pagare tra il reddito garantito e il reddito reale, reddito quest'ultimo che i concessionari dal pro-

prio tornaconto sono spinti a promuovere incessantemente, e più rimarrete convinti che se l'attuale schema di legge null'altro contiene di utile allo Stato, per questo solo titolo esso si raccomanderebbe alla vostra benevolenza. Ma noi non dubitiamo che troverete che il presente schema di legge provvede meglio anche ad altri bisogni generali.

Infatti, o signori, il quarto inconveniente che presenta l'originaria concessione dipende dalla scelta delle linee che dovevano congiungere Napoli coll'Adriatico, le quali, se quando furono immaginate sembrarono dover soddisfare ai bisogni più essenziali dello Stato, nel processo del tempo finirono per essere riconosciute costosissime per l'esercizio e la costruzione, e ciò non solo a carico della compagnia, ma eziandio dello Stato che sulla linea Pescara-Ceprano è tenuto a corrispondere il di più di poco vantaggiose alle popolazioni, e tali da richiedere per soprappiù un tempo molto lungo per essere ultimate.

In tale stato di cose a quale partito conveniva appigliarsi?

Forse a quello di mantenere le due linee da Foggia a Napoli per Conza, e da Pescara a Ceprano senza aggiungere altre linee intermedie? Ma ~~in tal caso~~ le popolazioni avrebbero i più ragionevoli motivi di lamentarsi e di reclamare; e ne avverrebbe che l'Italia avrebbe promosso con gravi sacrifizi l'esecuzione delle ferrovie meridionali senza ottenerne la maggior parte dei vantaggi economici e morali che da quei sacrifizi si riprometteva.

Ovvero sarebbe egli ragionevole di mantenere le linee originariamente concesse e di aggiungervi a carico dell'erario le tanto desiderate linee intermedie? Ma allora il movimento si porterebbe tutto sulle nuove linee perchè più dirette e di esercizio più facile, e le linee trasversali originarie si risolverebbero in null'altro che in un enorme capitale sprecato, che importerebbe un ~~enorme~~ onere perpetuo per lo Stato. Ed invero, fatta ogni riserva sull'avvenire economico della nostra patria, nel quale abbiamo grandissima fede, egli è evidente che la risoluzione di promuovere fin da ora e contemporaneamente l'esecuzione a carico dello Stato:

Di una linea Avezzano Popoli per Pescara (col di più del costo delle lire 250,000 per chilometro addossato al Governo) perchè così è voluto dall'originaria concessione;

Di una linea Napoli Benevento e Foggia, perchè è questa la comunicazione normale tra Napoli e le Puglie, e serve nel suo percorso molti interessi locali di paesi popolosi;

Di una diramazione da un punto di quest'ultima linea a Termoli per Campobasso, perchè una intera provincia importante come il Molise non può rimaner priva di comunicazioni ferroviarie;

Di una linea da Popoli Aquila e Rieti, perchè gli Abbruzzi non abbiano a rimanere privi di uno sbocco col centro d'Italia;

Di una linea Salerno Eboli e Potenza, perchè il Governo ha l'obbligo di concederla entro quattro anni, e perchè è la normale comunicazione della Basilicata e delle ferrovie calabresi con Napoli;

È finalmente della linea di Conza, per chè è stata accordata dall'originaria concessione. Egli è certo, io dico, che promuovere tutto ciò contemporaneamente sarebbe una risoluzione disastrosa per il nostro credito finanziario, e certamente non farebbe grande onore al senno economico sarebbe una risoluzione sulla quale non può nemmeno fermarsi il pensiero.

Rimarrebbe un terzo partito, quello cioè di mantenere le linee originariamente concesse nella speranza che, mediante sussidi provinciali, si eseguisca la linea Napoli-Benevento-Foggia colla diramazione Campobasso-Termoli.

Ma sarebbe essa seria ~~una tale speranza?~~ Non bisogna illudersi. Come fu detto, parlando di progetti di ferrovie alpine, che non bisogna dimenticarsi che le Alpi sono sempre Alpi, così dobbiamo soggiungere che gli Appennini sono sempre Appennini. Un passaggio può essere meno difficile e costoso dell'altro, ma nessun passaggio degli Appennini è facile e poco costoso. Perchè si possa costruire ~~una~~ linea Napoli-Benevento-Foggia ~~occorrerebbe un sussidio non minore di 13 milioni oltre all'onere al Governo di corrispondere alla società un'annua sovvenzione di lire 16,000 per chilometro. È questo sussidio proporzionato alle forze provinciali? E quando lo fosse pur rimarrebbe sempre l'inconveniente di lasciare il Molise intieramente segregato, e di rendere la linea di Conza assai più gravosa all'erario per le maggiori differenze da pagare, imperciocchè il movimento fra Napoli e le Puglie preferirebbe naturalmente la linea di Benevento.~~ Chè se si preferisse eseguire, mediante sussidi provinciali, la sola linea Napoli-Campobasso-Benevento-Termoli occorrerebbe in tal caso un sussidio di 17 milioni; il movimento fra Napoli e le Puglie seguirebbe allora la linea di Conza più lunga di 32 chilometri tra Foggia e Napoli, e di chilometri 97 tra Foggia e Roma, ma quel che importa assai più della lunghezza, condotta attraverso un territorio meno popolato e più povero. Siccome però è impossibile ammettere che le provincie siano disposte a concorrere per un sussidio così ingente, sarà d'uopo che intervenga l'erario, perchè tale linea venga realmente eseguita, cosicchè, in ultima analisi, il concorso del Governo per promuovere efficacemente una sola delle due linee sopraccennate, sia quella di Foggia-Benevento-Napoli, sia quella di Termoli-Campobasso-Napoli, la conservazione della linea di Conza verrebbe a risultare più gravosa, appagando minor numero di interessi e di abitanti, che non il sistema

12 bis

Da sostituirsi a 1 foglio 12 ultimo capoverso

Supponiamo invece che concorrano le Provincie per trenta milioni, ed il Governo con un annuo sovvenzione di Lire 500 per chilometro: in questo caso si preferirebbe a costruire la linea Napoli – Benevento – Foggia, ma allora rimarrebbe l'inconveniente di lasciare il Molise interamente sprovvisto, di rendere la linea di Longa assai più grave all'Erario per la maggiore differenza a pagarsi, impedirebbe il movimento tra Napoli e le Puglie preferirebbe naturalmente la linea di Benevento; e finalmente l'onere delle 500 lire per chilometro non sarebbe più compensato

I 2 il maggior carico che in questa ipotesi risparmierebbe per la linea di Longa

che da 16/m al chilometro per le ferrovie Provinciali verrebbe a corrispondere approssimativamente al doppio che è necessario colla combinazione che veniamo ora a proporvi.

Supponiamo adunque la seconda Longa, che ~~da~~ Napoli si proponga di costruire la sola linea Napoli Benevento Campobasso. Permodochè, allora ad un fondo governativo di 16 mila lire per chilometro, bisognerebbe aggiungere un fondo provinciale di 14 milioni. Ma in questo caso il movimento tra Napoli e le Puglie dovrebbe seguire la linea di Longa, più lunga di chil. 32 tra Foggia e Napoli, e più lunga di chil. 97 tra Foggia e Roma: Ma quel che importa assai più della lunghezza la ferrovia sarebbe condotta attraverso un territorio meno popolato e più povero.

Per uscire da una situazione così difficile ed intricata, senza perdere di vista un solo istante nè gli interessi economici del paese, nè lo stato delle finanze, abbiamo ricorso alla risoluzione di abbandonare alcune concessioni già fatte, e sostituirvi concessioni non solo più normali quando si considerino *a priori*, ma anche più conformi ai desideri della maggioranza delle popolazioni.

Voi vedrete dalla convenzione qui unita che si abbandonerebbe il tronco da Avezzano fino presso a Popoli (cioè sino ad un punto fra Sulmona e Popoli da determinarsi), e così pure il tronco tra Foggia ed Eboli per sostituirvi:

a) Una linea Foggia-Benevento-Napoli;

b) Una linea da Termoli per Campobasso all'incontro della linea Foggia-Napoli per Benevento;

c) Una terza linea da Popoli a Rieti per Aquila.

In pari tempo abbiamo creduto di rendere immediata la concessione di una linea, senza contare la linea Ceprano-Avezzano-Rieti-Terni, compresa nella concessione delle romane, per concedere la quale erano fissati quattro anni di tempo, da Eboli a Potenza, naturale sbocco di Napoli per Salerno, nelle Calabrie ed a Taranto, dal qual punto potrà poi essere prolungata alla volta di Brindisi. #

Con queste modificazioni la città di Napoli diventa il perno di tutto il sistema delle ferrovie dell'Italia meridionale, come ne è già il centro economico: ed alimenta direttamente tutto il sistema. Da Napoli partiranno parecchi raggi, aventi ciascuno una meta importante e ben determinata, senza che questo tragga con sè alterazione di sorta al piano organico complessivo delle ferrovie italiane.

Nè si può tacere che il sistema delle ferrovie napoletane, ricomposto così più ragionalmente renderà possibile in pari tempo l'esecuzione di parecchi tronchi complementari che ora si desiderano, ma che altrimenti si desidererebbero vano per lungo tempo. I tronchi complementari che si presentano in prima linea nel sistema meridionale sono quelli di Gallipoli, di Teramo, di Macerata, di Manfredonia-Foggia e di Taranto-Brindisi. I tre primi hanno una importanza locale, ed il Governo non può che assecondarne l'attuazione in limiti ristretti a cui sopra accennavamo sono i due ultimi, costrutta che sia la traversata degli Appennini da Benevento a Foggia e l'altra da Salerno a Potenza, diventando essi i prolungamenti naturali ed utili l'uno per congiungere Napoli coll'Adriatico per la più breve distanza, e l'altro Napoli con Brindisi, cosicchè il Governo potrà assecondarne la esecuzione in proporzione dell'utile che potrà ripromettersene. #

L'oltre alla

E della linea da

F già contemplata nel progetto di legge che sta dinanzi alla Camera e la linea Ceprano-Avezzano-Rieti-Terni già compresa nel trattato di fusione delle Romane

Questa concessione del resto era già accordata alla Calabro-Sicule e non aveva d'uopo che di un decreto reale per essere trasformata in atto.

E tal.

E in modo più normale

fin

Fra Giulianova
E a Civitanova

L'mo

L all'incontro della linea Lecce-Otranto

L Quelli invece

F. Infatti essi diventerebbero

Tanto più che il costo di costruzione ne è molto moderato e che vi è ragione di credere che non mancherà il concorso della provincia

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre ~~o non si possa consigliare~~ se non quando lo impone la necessità, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della ~~maggior~~ parte delle popolazioni che avevano fatto assegnamento sulle concessioni originarie. Ciò che si abbandona realmente sono due traversate degli Appennini, ma gli accessi a quelle traversate vengono utilizzati mediante le linee Ceprano-Avezzano-Rieti e Pescara-Popoli-Aquila-Rieti: un tratto della linea Salerno alla volta di Conza verrà utilizzato come tronco della linea Napoli-Potenza-Taranto: nel solo tratto da Foggia ad Ascoli si sostituirà una strada nazionale alla ferrovia in costruzione ~~utilizzandone i~~ lavori.

Non crediamo essere necessarie molte parole per dimostrare come questo ~~sistema~~, in cui si sostituiscono a chilometri ~~210~~ di linee soppresse, chilometri 455 di nuove linee, e con cui si provvede agli interessi di un numero ben altrimenti maggiore di abitanti, sia di gran lunga preferibile ~~al sistema~~ della concessione originaria sotto il punto di veduta economico: resta a vedere quale risultato sia esso per avere nei rispetti del pubblico erario.

Questo ~~consequenziale~~ giustificato tradotto in cifre porterebbero le seguenti

1° Movimento da Sulmona Pescara - Cepranò saranno conservati i tratti da Pescara a Popoli e da Avezzano a Cepranò la maggior lunghezza delle nuove linee in confronto di quelle già concesse alla società delle ferrovie Meridionali da sopprimersi para di chilometri 237 ai quali lo Stato devendo in modo alcuno dare una sovvenzione di lire 17000 per chilometro verrà ad avere un carico annuo di ——— £ 4,029,000

2° Corrispettivo alla società predetta per gli oneri di cui al sesto alinea dell'art 17. della convenzione in ragione di lire 1000. annue per chilometro della rete ferroviaria concessa ed in costr. ——— 1.600000

Totale ——— £ 5.629.000.

Dalla quale somma si deducono

1° Il valore del corpo stradale del tratto di ferrovia già spianato da Foggia a Candela per chil. 35 stimato in lire 875000 e equivalente ad una annualità di lire 61250. (V. art. della Convenzione)

2° Il risparmio del sopplemento al prezzo di ———

da sperimentare ——— 61250.— 5.629.000.

Riporto 612500 — 5.629.0

lire 250000 della tassa da
pagarsi a Capraro che a
termini della convenzione
del 11 agosto 1862 dovrà
be lo stato fornirsi
una somma non minore
di lire 500000, per chilo-
metro, e per 1, ~~tutti~~ tronco lungo
kilom. 228
di lire 11.400,000 equi-
valenti ad un annualità
di lire 7.98000

3 Nella congiuntura in
cui verranno a trovarsi
le nuove linee in confron-
to di quella sopprimi-
mersi pur presumesi
che esse potranno dare
un maggior prodotto an-
nuo chilometrico di lire
1600 per un ognuno
di chilom. 237 ed un
totale 379500.

Le 7 sussidii diversi 500000

Totale L. 1,714750 1.714750

Risparmio degli annui 3.914250

i quali annui corrispondono ad un annuo
carico di lire 16516. per ciascuno
dei chilometri 237 del maggior
percorso delle nuove linee offerte ad

Ha trarranno ottenere dalle Provincie interessate valutati ad un annualità di lire

che troveremo una popolazione più addensata e più industre

per lo meno,

una sovvenzione annua chilometrica
~~di poco superiore a quella~~ minore di quella che
media lo Stato aveva a pagare
per l'intera rete sebbene le dette
nuove linee vengano a trovarsi
in condizioni ~~difficili~~ meno gravi
~~di molto~~ in media di quelle del tronco sup.
~~Tutto questo~~ Posto, ~~e~~ se si confronta la nuova condizione collo stato attuale se non che è ~~ogni~~ possibile conseguire
che Napoli e le provincie del Centro nel mentre che si continuerebbe a costruire la linea di Corpa abbiano
a temere ~~pagare~~ pagare e sollecitare la costruzione della tanto reclamata linea di Benevento Foggia e ottenere
quella di Benevento - Termoli?
~~Ogni calcolo garanzia aveva come si~~
~~disse allorchè anche l'onere di sup.~~
~~portare la spesa di costruzione ecedente~~ ~~lire 250000 per chilometro~~
~~È qui è mera di aggiungere~~
~~che ove si volesse conservare il tronco~~
~~di linea da Foggia a Ceprano per~~
~~Corpa del quale è proposta la~~
~~soppressione, e che non si potesse di~~
~~non si seguito costruire, come non~~
~~si potrà la costruzione della nuova~~
~~linea, quella~~ Nel primo caso la linea da Foggia a Napoli
per Benevento ~~attraverserebbe~~ verrebbe a attraversare tutto il
commercio delle Puglie verso Napoli
ed allo Stato rimarrebbe per il detto
tronco di linea il carico di una somma
sovvenzione di lire 2.397000 senza
tranne pregiudizio alcuno pregiudizio #
~~In fine~~ In fine ~~la~~ la diminuzione degli
oneri ~~che~~ sarà calcolati per le
~~costruzioni~~ costruzioni proposte nella
~~rete~~ rete delle ferrovie Meridionali vogliamo
~~ancora~~ ancora compensare i vantaggi ~~indotti~~

Il primo il sussidio governativo richiesto per rendere possibile la linea di Foggia Benevento che calcolato, a ragione di 13 mila lire, a 18,000 lire il chil. importerebbe

ipero Nel secondo caso rimarrebbe utilizzata la linea di Corpa per le comunicazioni fra Napoli e le Puglie, ma oltre ai sussidi provinciali di 13 mila lire, il governo dovrebbe pagare 16,000 lire al chil. Sobretutto linea

mo' vari servizi Governatori che mi
rito si spinse privato poi estese
e meglio appropriato ai bisogni
del presente mi resero, i quali
vantaggi abbiano non si mostrano
effettivamente tradurre in opere non
trascurano di avere una notevole
importanza; e finalmente, come già abbiamo
detto i vantaggi della Navigazione del nuovo sistema di garanzia

16

VII

Il quinto inconveniente che si rileva dall'esame delle condizioni interne della società meridionale non è ad essa speciale, ma è comune ad una gran parte delle imprese di ferrovie italiane, e dipende dagli effetti degli appalti di costruzione a corpo ed a rischio e pericolo, conosciuti sotto la denominazione di *forfaits*, ~~appalti i quali l'esperienza ci ha dimostrato che finiscono molte volte per risolversi in una nuova forma d'agiotaggio, ovvero in luoghi smodati in cui vanno a seppellirsi i sacrifizi che fa lo Stato onde promuovere l'eseguimento di ferrovie.~~ Ci rivolgemmo alla Compagnia delle meridionali per indurla ad accettare un articolo speciale nella convenzione che contenesse la proibizione di costruire le nuove linee secondo quel sistema d'appalti. E la Compagnia, mentre si rifiutò di accettare la proposta di una clausula speciale nella convenzione tendente a quello scopo, onde una tal clausula concertata con essa esclusivamente non sembrava un rimprovero, e un rimprovero immeritato, avendo ella già spontaneamente rinunciato a quella forma di contratti di costruzione, non poteva avere come non ebbe infatti, difficoltà di prendere formale impegno, che anche per lo avvenire abbandonerà irrevocabilmente i contratti *à forfait*. Di modo che i vantaggi che dalla nuova condizione devono risultare non meno alla società che allo Stato, andranno ad avvantaggiare gli azionisti, e rialzeranno il credito di quella grande impresa, credito che lo Stato non può considerare con indifferenza.

Noi speriamo pertanto, o signori, che, ben ponderate tutte queste considerazioni, voi vorrete suffragare del vostro voto il presente progetto di legge.

17

VIII

Alla nuova combinazione si sono aggiunte alla rete meridionale la linea da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, le quali col primitivo progetto di Legge presentato dai nostri antecessori sul riordinamento delle Strade ferrate del Regno non vi erano comprese. Il Ministero della linea romana, nello scopo appunto di proteggere e rendere la fusione con le reti già costituite di convenienza col gruppo delle Adriatiche.

La cessione adunque della accennata linea alla Società della meridionale viene fatta alle identiche condizioni stabilite nella Convenzione della Società delle Romane, per cui al Governo non rimane altro impegno se non quello di applicare alla suddetta linea la garanzia e le altre attribuite alle meridionali, invece di quella che in primo aspettava alla linea Ancona Bologna di L. 20000 di prodotto netto per chilometro.

L'impegno per altro del Governo non è stato da apportare cangiamenti sensibili, che anzi vi è stata ragione di vedere che la annessione della Bologna Ancona alla Castelbolognese e Ravennate darà un prodotto più sicuro per assegnare da differenza fra i prodotti lordi, e l'assicurazione chilometrica per quanto riguarda il rimborso della rata

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

L'approvazione della convenzione stipulata addì 22 giugno 1864 per la fusione in un'unica compagnia delle società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale toscana e romane e per la concessione alla medesima compagnia di nuove linee è vincolata all'osservanza dei patti contenuti nell'atto addizionale 23 novembre 1864.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di concludere, entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge colla società della ferrovia di Savona, apposita convenzione per concedere una garanzia del 6 per cento sul capitale di 50 milioni riconosciuto necessario per la completa costruzione ed armamento delle linee Carmagnola-Savona e Cairo-Acqui, a condizione che per parte di detta società si rinunzi formalmente agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio di 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo per la linea Cairo-Acqui a termini della legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che siano adottate per i trasporti militari ed altri per conto del Governo le tariffe accettate dalla nuova società delle ferrovie romane e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

Art. 3.

Il Governo è autorizzato ad accordare colla garanzia di un *maximum* di un'annua rendita lorda chilometrica di lire 20,000 la concessione di una linea da Cremona sul confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova all'incontro delle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le vigenti convenzioni alla società lombarda e italo-centrale.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente colla società italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione annessa alla presente legge per la quale vengono arrecate modificazioni alla prima concessione approvata colla legge 21 agosto 1862.

Art. 5.

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra diretta a Termoli per Campobasso, e di quella da Popoli a Rieti per Aquila, dovranno concorrere nei maggiori carichi assunti dal Governo per una annua somma in complesso di lire 500,000, in ragione del vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

Ove le provincie ed i comuni interessati [illegible] non riescano entro tre mesi dalla data della promulgazione della presente legge a porsi d'accordo nelle rispettive quote di contributo, verranno determinati con decreto reale da emanare, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali ed il Consiglio di Stato, i corpi morali che dovranno concorrere e la quota di ciascheduno di essi.

Art. 6.

Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione nel bilancio passivo del 1864 della somma dovuta alla società italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863 regolata nel modo stabilito all'articolo 9 della relativa convenzione.

Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla società in conformità dell'articolo 11 della suddetta convenzione.

Art. 7.

S'intendono soppressi gli articoli 2, 3 e 4 del primitivo progetto di legge già sottoposto al Parlamento riguardante il riordinamento delle strade ferrate italiane.

Allegato A

Torino, questo giorno ventitre novembre mille ottocento sessantaquattro.

I sottoscritti rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi, delle strade ferrate maremmane, delle strade ferrate della Toscana centrale e delle strade ferrate romane dichiarano di accettare le seguenti modificazioni da introdursi nel progetto di legge concernente la fusione in una sola compagnia delle indicate quattro società, cioè:

1° Nell'articolo 36 della convenzione stipulata col Governo addì 22 del mese di giugno anno corrente verrà aggiunta la seguente disposizione:

« Rimane specialmente inteso che la società delle « strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale potrà « percorrere coi suoi convogli il tronco di ferrovia da « Pistoia a Firenze, a le sarà pure concesso l'uso comune « delle stazioni del detto tronco a quelle condizioni e « con quei compensi che verranno stabiliti d'accordo « tra la nuova società e la detta società delle ferrovie « lombarde, od in caso di dissenso per mezzo di un « arbitramento. »

2° L'articolo decimo del trattato di fusione allegato alla sopracitata convenzione dovrà essere modificato come segue:

« In decimo luogo, durante la costruzione delle an- « tiche reti e delle linee nuove definitivamente con- « cesse, gl'interessi delle duecentoventitrè mila azioni « comuni menzionate al paragrafo 4° dell'articolo 9 di « questo trattato saranno pagati ad un limite non « maggiore del cinque per cento.

« Gli attuali Consigli di amministrazione delle so- « cietà che si fondono accettano fin d'ora che i detti « interessi siano pagati in ragione del quattro per « cento, e per quanto riflette i Consigli delle strade « ferrate livornesi e maremmane si impegnano di pre- « sentare e sostenere questa riduzione presso le rispet- « tive assemblee generali. »

3° L'articolo decimoterzo del suddetto trattato sarà pure modificato nei termini seguenti:

« Il termine mentovato nel precedente articolo 11 « per la durata del Consiglio costituito provvisoria- « mente potrà essere abbreviato di comune accordo « dalle due sezioni del Consiglio stesso, e dovrà ces- « sare quando, dopo ultimate le linee di antica conces- « sione, sia ciò richiesto dal Governo. »

Firmati: CARLO FENZI — BARTOLOMMEO CINI, *rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi e delle maremmane.*

Firmato: POLICARPO BANDINI, *segretario gerente, approva per la società della centrale toscana.*

Firmato: POIRÉE, *per la società delle ferrovie romane.*

Per copia conforme

Dal Ministero dei lavori pubblici:

Il capo sezione
P. MARSI.

Convenzione riguardante alcune modificazioni alla concessione delle strade ferrate meridionali, approvata colla legge 21 agosto 1862.

L'anno mille ottocento sessantaquattro, addì ventotto del mese di novembre, tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, e la Società concessionaria delle strade ferrate meridionali rappresentata dal signor commendatore Bartolommeo Bona, direttore generale delle suddette strade ferrate, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 25 novembre corrente, venne convenuto e stipulato quanto segue.

ART. 1.

Il Governo concede alla Società italiana delle ferrovie meridionali:

1° Una linea da Foggia a Napoli per Benevento-Caserta ed Aversa;

2° Una linea da Termoli all'incontro della linea anzidetta in un punto da determinarsi tra Telese e Campobasso;

3° Una linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila.

ART. 2.

È rivocata la concessione fatta colla legge 21 agosto 1862 dei due tronchi compresi l'uno tra Foggia ed Eboli per Conza e l'altro fra Ceprano ed il punto d'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti.

ART. 3.

La Società cede al Governo tutti i lavori già eseguiti nei due tronchi della linea Foggia-Napoli per Conza, compresi l'uno tra Eboli e Contursi e l'altro da Foggia a Candelo, ad eccezione, rispetto a quest'ultimo, del tratto che potrà servire per la nuova linea da Foggia a Napoli per Benevento.

La preindicata cessione s'intende limitata ai lavori componenti il corpo stradale e la massicciata in ghiaia, e conseguentemente verrà lasciato a disposizione della Società l'armamento della via, l'area e i fabbricati delle stazioni e case cantoniere.

ART. 4.

Resta inteso che non costruendosi dalla Società il tronco di strada ferrata da Ceprano all'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti, il Governo rimane per l'altro tratto da Pescara a Popoli ed oltre esonerato dal carico di cui parla l'articolo 17 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862.

ART. 5.

Le linee nuovamente concesse dovranno essere ultimate ed aperte all'esercizio entro i termini che seguono dalla data in cui la convenzione presente sarà definitivamente stipulata, quando però per l'approvazione dei progetti per parte del Governo non abbia a decorrere un tempo maggiore di quattro mesi dalla data della loro presentazione. Per ogni maggior ritardo nell'approvazione dei progetti, sarà accordata alla Società una corrispondente dilazione ai termini sovraccennati, a condizione però che un simile ritardo non provenga dalla necessità in cui potrebbe trovarsi il Governo di ordinare più di una volta la rettifica.

1° Linea da Foggia a Napoli per Benevento, anni tre;

2° Linea da Termoli al punto di congiunzione della linea suddetta, fra anni quattro;

3° Linea da Pescara ad Aquila in mesi quaranta, e da Aquila a Rieti, in anni cinque.

ART. 6.

Le linee di strada ferrata di cui nel precedente articolo saranno costrutte in ogni loro parte per un solo binario.

ART. 7.

Per il compimento ed apertura all'esercizio delle linee che sono comprese nella primitiva concessione non ancora aperte all'esercizio e che non deggiono rimanere soppresse, sono concessi i seguenti termini:

Linea da Bari a Taranto.

Per la sezione da Bari a Gioia, il primo maggio 1865.
Per quella da Gioia a Taranto, il primo ottobre 1866.

Linea da Ancona ad Otranto.

Per la sezione Trani-Brindisi, il primo marzo 1865.
Per la sezione Brindisi-Lecce, il primo ottobre 1865.
Per quella da Lecce ad Otranto, il primo giugno 1866.

ART. 8.

Qualora in avvenire si frapponessero ritardi nel compimento delle sezioni di linee superiormente indicate senza giustificati motivi di forza maggiore, la Società andrà soggetta ad una multa che andrà in favore del Governo. Questa multa sarà nel primo anno di ritardo di lire due mila per cadun chilometro della sezione nella quale avrà luogo questo ritardo, e di lire quattro mila negli anni successivi. Nell'uno e nell'altro caso la multa sarà applicata in proporzione del ritardo e per tutta la sua durata.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe nelle quali incorresse la Società sulle sovvenzioni dovute alla medesima per altre linee già aperte all'esercizio.

ART. 9.

Le condizioni locali non avendo permesso di attivare in modo completo contemporaneamente al servizio dei viaggiatori anche quello delle merci sulle linee attualmente in esercizio, si dichiara che la guarentigia per i primi tre mesi dalla data della detta epoca sarà ridotta ai due terzi, e che pel seguito sarà pagata per intiero.

ART. 10.

Dopo stipulata definitivamente la presente convenzione, la Società onde ricevere i dieci milioni in beni demaniali, di cui nell'articolo 20 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862, potrà concorrere agli incanti od alle trattative private relative alla vendita dei detti beni demaniali secondo le leggi dalle quali la medesima è regolata, ed il prezzo di acquisto sarà imputato nel pagamento dei summenzionati dieci milioni.

ART. 11.

La Società accetta la liquidazione dei conti relativi ai lavori eseguiti dal Governo avanti la primitiva concessione e rammentati nell'articolo 19 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862 in lire 10,378,665 53, come risulta dal quadro in data 3 settembre 1864,

trasmesso all'amministrazione della medesima società con nota ministeriale del 9 detto mese, n° 2531, e si obbliga a pagarne tutto l'ammontare nelle casse dello Stato entro un mese dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione.

ART. 12.

Quando sia sanzionata per legge la convenzione per la fusione in una sola compagnia delle società delle romane e Toscane, il Governo concede pure alla società delle strade ferrate meridionali la linea da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna attualmente in esercizio al prezzo da liquidarsi colla società delle strade ferrate romane, in conformità di quanto è stabilito all'articolo ottavo della convenzione 22 giugno 1864 relativa alla fusione della società delle ferrovie romane con quelle della Toscana, il quale prezzo per altro non potrà mai oltrepassare il massimo di lire cinquantaquattro milioni settecento ottantasei mila seicento cinquantadue.

La Società delle strade ferrate meridionali sarà obbligata a pagare il prezzo che sarà definitivamente stabilito, mettendo presso il cassiere della sua sede a disposizione della Società delle ferrovie romane dieci giorni avanti la scadenza dei *coupons* e della quota di ammortizzazione l'interesse di tante obbligazioni della suddetta Società quante saranno quelle rappresentanti il prezzo di cui sopra al saggio di lire 239 ciascuna.

Questa cessione sarà regolata secondo le condizioni contenute negli articoli dall'8 al 18 inclusivamente della succitata convenzione 22 giugno, al cui riguardo la Società è sostituita al Governo.

ART. 13.

La Società dovrà pure rilevare a prezzo d'estimo tutti gli oggetti di consumo che nell'epoca della consegna delle strade ferrate anzidette si trovassero nei magazzini addetti alle medesime, e quelle che vi si dovessero trovare in forza di contratti esistenti e che non fossero compresi nelle spese di primo stabilimento delle strade medesime.

La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in alcun modo eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi delle strade ferrate cedute.

Il prezzo dei suindicati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito alla cessione delle strade ferrate di che si tratta.

ART. 14.

Saranno a carico delle ferrovie meridionali tutte le spese che occorrono per la difesa delle opere d'arte e del corpo stradale della ferrovia Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, contro i fiumi, torrenti e rivi e contro il mare, pel completamento delle case cantoniere e delle stazioni, e per la costruzione di quella ancora da stabilirsi a Falconara non che pel completamento del materiale mobile.

ART. 15.

La Società delle ferrovie meridionali sarà tenuta di sopportare la spesa della comunicazione da stabilirsi per il servizio delle merci fra la stazione definitiva di Ancona ed il porto, e per due terze parti la spesa occorrente per quella stazione.

Essa dovrà pure concedere alla Società delle ferrovie romane, la quale concorrerà per l'altro terzo nella spesa della suddetta stazione, l'uso della stessa, non che il transito dei suoi convogli sul tratto di ferrovia in comune tra Falconara ed Ancona, e ciò mediante un compenso sia per l'uso della stazione, sia pel pedaggio, pel transito sulla strada e sulla via di comunicazione fra la stazione ed il porto da combinarsi fra le

due Società od in difetto per via di arbitri.

ART. 16.

È accordata alla Società la facoltà di aumentare in azioni il suo capitale sociale del quale s'intendono far parte i sussidi di cui agli articoli 19 e 20 della convenzione del 2 novembre 1862, e potrà realizzare il doppio del capitale sociale così determinato in obbligazioni come è disposto al paragrafo secondo dell'articolo 6 degli statuti.

ART. 17.

Al sistema di garanzia di un annuo prodotto lordo di lire 29,000 per chilometro accordato alla Società dall'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862 viene sostituito il seguente per tutta la rete sociale determinata dalla presente convenzione escluse le linee della Lombardia.

A partire dal 1° gennaio 1865 sino al 31 dicembre 1868 il Governo pagherà alla Società una sovvenzione annua di lire 22,000 per chilometro qualunque sia il prodotto lordo che sarà per verificarsi nel detto periodo di tempo.

Dal 1° gennaio 1869 lo Stato pagherà annualmente alla società una somma di lire 20,000 per chilometro, ed il prodotto annuo lordo chilometrico sarà devoluto per intiero alla società sino a tanto che non avrà raggiunto la somma di lire 7000.

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 per chilometro la sovvenzione sarà diminuita in ragione del 50 per cento dell'eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire 7000 sino a che questo prodotto non abbia raggiunto la somma di lire 21,000 per chilometro.

L'eccedenza del prodotto della detta somma di lire 21,000 unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le 7 e le 21 mila lire andranno per intiero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.

In corrispettivo poi per la soppressione dei tronchi di linea da Foggia a Eboli e da Popoli a Ceprano, pei lavori, provviste e studi fatti per questi due tronchi, per rescissione di contratti ed indennità di ogni genere agli appaltatori dei medesimi, per la cessione che la società stessa deve fare al Governo del corpo stradale e massicciata di ghiaia in opera od in provvista del tratto di ferrovia da sopprimersi da Foggia a Candelo, per le opere di finimento e completazione delle due linee Bologna-Ancona Castelbolognese-Ravenna indicate nell'articolo 14, ed infine per ogni qualunque spesa accessoria per la costruzione e per l'esercizio delle tre nuove linee concesse da Foggia a Popoli per Benevento, da Termoli all'incontro di detta linea per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, è accordata alla società un'annua somma di lire mille per ogni chilometro della linea componente la rete sociale di cui la presente convenzione, escluse le linee della Lombardia.

Il pagamento di detta somma incomincierà a decorrere per le linee già in esercizio dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione, e per le altre a partire dal giorno dell'apertura di ciascuna sezione.

Rimane inteso che le disposizioni dell'articolo 14 del capitolato d'oneri annesso alla legge 21 agosto 1862 rimangono nel loro pieno vigore.

Art. 18.

Il pagamento delle quote di sovvenzione sarà fatto

per semestre, ed a questo scopo verrà alla fine di ogni semestre preparato d'accordo un conto provvisorio dello ammontare dei prodotti delle linee risguardanti il semestre scaduto: sulle basi del detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione della quale il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

Art. 19.

La sovvenzione chilometrica che lo Stato accorda alla società sarà applicata a partire dal giorno in cui sarà aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità ciascuna delle sezioni inframmenzionate cioè:

Linea Bari-Taranto.

Sezione Bari-Gioia;
Sezione Gioia-Taranto.

Linea Trani-Otranto.

Sezione Trani-Bari;
Sezione Bari-Brindisi;
Sezione Brindisi-Lecce;
Sezione Lecce-Otranto.

Linea Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Foggia-Bovino;
Sezione Bovino-Benevento;
Sezione Benevento-Caserta;
Sezione Caserta-Napoli.

Linea da Termoli all'incontro di quella da Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Termoli-Campobasso;
Sezione Campobasso al detto punto d'incontro.

Linea Pescara-Rieti per Popoli.

Sezione Pescara-Popoli;
Sezione Popoli-Aquila;
Sezione Aquila-Rieti.

Rimane per altro inteso che nei tre mesi successivi alla suindicata apertura, le tettoie, i piani caricatori, i piazzali e le strade d'accesso, i binari di servizio per le merci a piccola velocità, ed ogni altra dipendenza del servizio medesimo dovranno essere recati a compimento, e dovrà, previa ricognizione di apposita Commissione governativa, essere espressamente autorizzata l'attuazione del detto servizio.

In caso di maggior ritardo nell'attuare il servizio delle merci a piccola velocità, e finchè sarà per durare, la sovvenzione da accordarsi dal Governo dall'epoca della prima apertura sarà limitata alle due terze parti di quella convenuta.

Allorquando il Governo ordini l'apertura all'esercizio di una parte qualunque delle suddette sezioni, la sovvenzione sarà applicata al tratto aperto secondo le norme suespresse.

ART. 20.

Lo Stato guarentisce direttamente, e fino alla somma di 15,000 lire per chilometro gl'interessi e la quota annua d'ammortizzazione delle obbligazioni emesse e da emettersi finchè l'ammontare della sovvenzione eccederà la somma suddetta.

Quando il detto ammontare sia al disotto delle 15,000 lire la garanzia di cui sopra sarà limitata alla sovvenzione annualmente dovuta alla società.

10

ART. 21.

Ove la società delle ferrovie meridionali non istimasse di condurre per Aversa il tratto della linea Foggia-Napoli, compreso tra Caserta e Napoli, e ne ottenesse l'approvazione del Governo, essa avrà il diritto di percorrere coi suoi convogli il tronco della linea di Ceprano che potrà riuscire comune all'altro di Foggia, e ciò mediante quelle condizioni e compensi da determinarsi colla società delle strade ferrate romane.

ART. 22.

Nel caso che la linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila avesse una parte di percorso comune alla linea da Terni a Ceprano per Avezzano, le due compagnie interessate dovranno mettersi d'accordo per costruire a spese comuni il tratto di strada a doppio binario pel detto percorso.

ART. 23.

Nelle stazioni di Ancona, di Napoli e di Rieti, verrà esercitato il servizio cumulativo tra le due società delle ferrovie meridionali e delle romane.

Le condizioni ed i corrispettivi dell'uso comune di dette stazioni come anche l'eventuale transito concesso ai convogli della società delle strade ferrate meridionali sul tronco di ferrovia da Ceprano a Napoli di cui parla l'articolo 21 saranno convenuti fra le parti interessate, ed in caso di dissenso stabiliti per via di arbitri.

In ogni caso dovranno essere sempre sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le relative convenzioni.

ART. 24.

Per i trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo, menzionati all'articolo 91 del capitolato d'oneri approvato con legge 25 agosto 1863 e riguardante le strade ferrate calabro-sicule sulle ferrovie concesse alla Società tanto nelle provincie meridionali che nella Lombardia, essa accetta ed applicherà la tariffa speciale menzionata negli undici paragrafi dell'articolo suddetto.

ART. 25.

La larghezza dei grandi viadotti e dei ponti eccedenti la luce di metri 10 per le linee ad un solo binario sarà di metri 5 e centimetri 10 dall'una all'altra facciata, tanto quando i parapetti sono eseguiti in muratura come quando lo sono in ferro.

Nel caso in cui i viadotti ed i ponti sorpassino la lunghezza di metri 60 fra l'una e l'altra spalla e siano eseguiti parapetti in muratura, saranno, riguardo ai ponti, rialzati tutti o parte dei rostri delle pile sino al piano della via per servire di piazzetta di ritiro ai guardiani, e nei viadotti a più arcate ogni tre di queste saranno costrutti pilastri aventi nelle medesime una sporgenza sufficiente ad ottenere lo stesso effetto.

Nei ponti a travate in ferro la larghezza misurata da centro a centro delle travi laterali sarà di metri 5.

ART. 26.

L'altezza delle gallerie ad un solo binario sarà di metri 5,50 dal piano dei regoli allo intradosso della chiave del vôlto, la sezione trasversale avrà all'interno una forma ovoidale di larghezza metri 2,624 al piano dei regoli e di metri 5,50 alla uscita del vôlto superiore stabilita a metri 2 sopra il detto piano.

Per la sicurezza dei cantonieri e dei guardiani saranno ad uno dei fianchi delle gallerie, a distanza non maggiore di metri 50, praticate delle nicchie nelle quali possano comodamente ricoverarsi tre o quattro persone.

ART. 27.

Le prescrizioni di cui nei precedenti due articoli si intendono applicabili soltanto alle nuove linee comprese nella presente convenzione.

12

ART. 28.

Cos[illegible]che sia la strada ferrata da Potenza ad Eboli in prosecuzione delle linee calabro-sicule, la Società si obbliga a concedere al Governo o alla Società che aprirà tale ferrovia il passaggio de' suoi convogli sulla sua strada da Eboli a Napoli e l'uso della stazione di Napoli mediante un corrispettivo per questo uso, e mediante un diritto di pedaggio da convenirsi d'accordo, od in difetto per via di arbitri, intendendosi che la Società delle ferrovie meridionali rinunzia fin d'ora ad ogni preferenza per la concessione della detta linea che le potesse competere in forza dell'articolo 38 del capitolato approvato colla legge 21 agosto 1862.

Potrà anche il Governo [illegible] la Società delle meridionali [illegible] cedere nel detto caso l'esercizio della strada da Eboli a Napoli, mediante corrispettivo da stabilirsi nell'anzidetto modo.

ART. 29.

La concessione di che si tratta, per quanto riguarda le strade ferrate nelle provincie meridionali, sarà duratura per novanta nove anni a partire dal 1° gennaio 1868.

ART. 30.

Le disposizioni della convenzione ed il capitolato d'oneri annessi alla legge 21 agosto 1862, le quali non sono contrarie alla presente convenzione, sono mantenute in tutto il loro vigore.

Art. 21

La presente verrà ridotta in convenzione definitiva ed avrà vigore, quando il Governo sia stato autorizzato per legge a stipularla e sia stata omologata dall'Assemblea Generale degli azionisti.

Fatta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il Ministro delle Finanze
Q. Sella
Il Ministro dei Lavori pubblici
S. Jacini
Per la Società delle ferrovie Meridionali
Bona, Direttore Generale

Pietro Manzi, Segretario Segione

Per copia conforme
Dal Ministero dei Lavori pubblici
Il Segretario Segione
A. Magni

Signori! — Nel presentarvi il qui unito schema di legge, di concerto col mio collega il ministro delle finanze, reputo necessario di sottoporvi alcune spiegazioni che valgano a mettere in evidenza la connessione dello schema medesimo col progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie italiane per il quale è già nominata la Commissione parlamentare.

Come vi è noto, o signori, allorquando l'attuale Amministrazione fu chiamata agli affari, la proposta di legge sul riordinamento delle ferrovie si trovava già innanzi al Parlamento. Riferendosi in gran parte la medesima all'approvazione di contratti che vincolavano interessi dei terzi con quelli dello Stato, non sarebbe stato lecito, in ogni caso, alla nuova Amministrazione di sottrarre i relativi atti all'esame del Parlamento, e perciò il ministro delle finanze vi faceva istanze affinchè la ~~molteplice~~ proposta elaborata dai nostri predecessori proseguisse celeremente il suo corso negli uffizi della Camera. Se non che quella proposta essendo anche, secondo la nostra opinione, conveniente nel suo complesso allo Stato (molta parte di essa in modo assoluto e il resto in modo relativo, cioè tenuto conto delle circostanze presenti), il nuovo Ministero, oltre all'insistere perchè il progetto di legge proseguisse il suo corso regolare innanzi al Parlamento, era ed è ben deciso di assumerne anche la difesa. La quale intenzione naturalmente non poteva distoglierlo dal proposito di tentare ogni mezzo, onde ottenere modificazioni ed aggiunte suggerite dal desiderio di soddisfare sempre più agl'interessi dello Stato.

I.

Come avete veduto, o signori, il progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie, presentato dagli onorevoli Minghetti e Menabrea, si divide in tre parti principali. — La prima si riferisce alla costituzione in un gruppo solo delle ferrovie delle provincie settentrionali del regno, consolidando alla proprietà della Compagnia Lombarda ed Italo-centrale le linee oggi appartenenti ad essa alle ferrovie possedute ed esercitate dallo Stato; il quale gruppo verrebbe eziandio ampliato con alcune minori concessioni. — La seconda parte principale di quella proposta riguarda la fusione delle concessioni ferroviarie dell'Italia mediterranea, mediante la quale si concede ad una sola società le linee che oggi appartengono alle Compagnie Livornese, Centrale-Toscana, Maremmana e Romana, sottraendone la linea Bologna-Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna, ma aggiungendovi la concessione delle linee del litorale ligure, d'Asciano-Grosseto e da Cancello a Sanseverino ed Avellino, non che l'affidamento di altre eventuali concessioni. — La terza si riduce all'autorizzazione che chiedeva il Governo di introdurre alcune determinate varianti nell'attuale composizione della rete dell'Italia meridionale.

In ciascuna di queste tre parti del progetto generale noi tentammo d'introdurre aggiunte e modificazioni.

Per quanto riguarda la prima parte si dovette per ora abbandonare il pensiero di mutamenti, dacchè la Società acquirente fin dalle prime aperture che furono con lei fatte, mise in campo la pretesa motivata da circostanze finanziarie e principalmente politiche, di innovare sostanzialmente alcune delle principali clausole del contratto stipulato, e ciò indipendentemente affatto da qualunque variante che il Governo dal canto suo volesse ottenere.

In tale stato di cose non rimaneva al Governo altro partito che quello di rifiutarsi ad aderire alle richieste modificazioni sostanziali nel contratto, e di mantenerlo integralmente, riserbando a tempo migliore di riproporre alcune varianti suggerite, secondo la sua opinione, da reciproco interesse.

Risultati di qualche momento e di effetto immediato conseguirono invece le trattative coi cointeressati che avranno a costituire la nuova Società della rete mediterranea, sotto il nome di *Compagnia delle ferrovie romane*. Ci riusciva a conseguire mediante i negoziati coi Consigli d'amministrazione di quelle società (Vedi articolo V dell'unito progetto di legge e l'allegato *A*): 1° meglio definite le basi per la corrisponsione degl'interessi pendente la costruzione, e ridotto durante questo periodo il tasso dal 5 al 4 per cento (articolo 10 del trattato di fusione allegato alla convenzione 22 giugno 1864, pagina 128, n° 247), il che importa una diminuzione di cinque milioni sul capitale sociale e rende più solida la combinazione; 2° abbreviato il periodo durante il quale saranno conservati in funzione gli speciali Consigli (articolo 11 del trattato suddetto): e ciò nello scopo di ottenere quanto prima ridotta la somma degli affari sociali a mano di un'unica amministrazione, come è richiesto dall'interesse generale; 3° infine assicurato un più pronto servizio sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze, colla facoltà ottenuta alla Società dell'Italia centrale di percorrere coi propri convogli il tronco Pistoia-Firenze; con che rimangono tolti i gravi inconvenienti che al certo deriverebbero dall'esercizio di una importantissima linea, interrotto a poca distanza dalla nuova capitale in una città secondaria che non può considerarsi punto terminale della linea.

II.

Appartiene sino ad un certo punto al medesimo ordine d'idee che suggerì ai nostri predecessori il progetto di fusione delle linee del Mediterraneo, il provvedimento che il presente schema di legge (articolo 2) contiene a riguardo della ferrovia di Savona. Anche qui una Società che mal reggendosi con mezzi propri, corre incontro a certa rovina se lo Stato con qualche provvida combinazione non le venga in soccorso. È a considerare che sebbene il trasporto della capitale, nella nostra opinione, non sia per avere quelle funeste conseguenze economiche sulla città di Torino che alcuni paventano, egli è pur certo che per una Società il di cui credito era già di molto scaduto, l'annunzio che la grande città cui fa capo la linea perde per lo meno quella probabilità di rapido sviluppo su cui si poteva prima fare assegnamento, doveva dare l'ultimo crollo.

Non può inoltre sfuggire a nessuno che la linea di Savona è uno sbocco sul mare non solo per Torino, ma per tutto l'alto Piemonte. Il sospenderne l'esecuzione non sarebbe ammessibile per considerazioni economiche alle quali si aggiungono motivi di equità e di giustizia distributiva, se si vuol tener conto di ciò che si è fatto a favore di altre società e di altre provincie del regno. Un grave ostacolo, egli è vero, ad accogliere le instanze della società savonese aveasi nella condizione delle finanze, la quale è tale da non consentire che abbia lo Stato a sottostare senza alcun corrispettivo ad onere di sorta per salvare una pericolante società. Un corrispettivo per altro ci sembrò possibile di trovarlo.

E in vero gli obblighi attuali del Governo verso la società di Savona consistono nel pagamento di un sussidio di 10 milioni a misura dell'avanzamento dei lavori della linea Savona-Carmagnola e nella garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo per il tronco di diramazione da Cairo ad Acqui, pur concesso alla società medesima. La concessione del sussidio in quella misura, sebbene nelle attuali condizioni sia di onere non lieve per il Governo, fu dimostrato dai fatti essere insufficiente a mantenere in vita la società. La garanzia per la linea Cairo-Acqui, la quale non può considerarsi che d'importanza quasi affatto locale, offre la prospettiva di un onere perpetuo e rilevante.

Col sostituire una garanzia d'interesse regolato a lire 6 per cento sul capitale di 50 milioni, il Governo può salvare la società concedendole quanto le è strettamente necessario per non perire, ed in pari tempo si aggiunge la probabilità che non si perpetuerà, come dovrebbe avvenire secondo i patti vigenti, il carico finanziario assunto dallo Stato; e questa sostituzione poi da una parte aumenta l'aggravio annuo dell'erario, offre dall'altra il vantaggio di dividere in un periodo più esteso dell'avvenire gli oneri che nell'attuale condizione dovrebbe accollarsi quasi immediatamente.

A dimostrare un tal fatto reputasi bastevole il sottomettere i seguenti calcoli, a base dei quali si è adottato, per istabilire il prodotto della linea Cairo-Acqui, l'introito che si ottiene in oggi su quella d'Acqui-Alessandria di non dissimile importanza locale, e si è assunto per la linea di Savona, la quale non può ammettersi possa avere introiti inferiori a quelli dell'attuale linea principale di Cuneo, il prodotto lordo chilometrico che in questa ultima si ottiene di lire ~~20,000~~.

Oneri imposti al Governo in dipendenza della convenzione autorizzata con legge 21 luglio 1861.

Lire 8,000,000 residuo a pagarsi sul sussidio di 10 milioni accordato per la linea Savona-Carmagnola, interessi annui calcolati al 7 per cento . . L. 560,000

Garanzia di lire 25,000 di prodotto brutto per cadauno dei 48 chilometri che costituiscono la diramazione Cairo-Acqui . . » 1,200,000

L. 1,760,000

A dedurre:

Prodotto annuale brutto del tronco Cairo-Acqui a lire 8,000 per chilometro, se si prende per norma l'introito attuale del tronco Acqui-Alessandria . . . . . L. 384,000

Onere al Governo . . L. 1,376,000

Oneri che deriverebbero al Governo adottando la nuova combinazione.

Interesse annuo al 6 per cento sul capitale sociale di 50 milioni . . . . . L. 3,000,000

Prodotto lordo presunto:

Linea principale Savona-Carmagnola, chilometri 112 a lire 20,000 . L. 2,240,000 »

Linea Cairo-Acqui, chilometri 48 a lire 8,000 . . . . . » 384,000 »

L. 2,624,000 »

Dedotte le spese dell'esercizio, il quale nella convenzione 22 giugno 1864 fu accollato alla società delle romane (articolo 32) al 50 per cento con un *minimum* chilometrico di lire 9,000 che per 160 chilometri, darebbe. . . . . » 1,440,000 »

Restano ad applicarsi in conto dell'annuo interesse a pagarsi sul capitale sociale » 1,184,000

Onere al Governo . . L. 1,816,000

La nuova combinazione pertanto, se da un lato importa una maggiore spesa annua per lo Stato, lascia d'altra parte luogo alla probabilità di vedere gradatamente ridotta la medesima a modo di rimaner inferiore a quella che giusta la prima combinazione pagata in parte a brevissime scadenze, doveva portare irremissibilmente in perpetuo a peso dello Stato una somma gravissima d'interessi. Che tale probabilità possa realizzarsi, lo lascia sperare la condizione della linea principale di Savona che serve due grandi provincie sboccanti sul mare e sulla linea internazionale del litorale ligure, e che perciò si può presumere possa avere uno sviluppo di molto superiore a quello che si ottiene sulla linea di Cuneo (assunta per base di calcolo) la quale fa capo morto al piede delle Alpi.

Nella fiducia che le esposte considerazioni esser possano apprezzate dal Parlamento nazionale venne introdotto nell'unito schema di legge l'apposito articolo 2 col quale viene chiesta l'autorizzazione di sostituire al sussidio e garanzia chilometrica consentita colla legge 21 luglio 1861 alla società della ferrovia di Savona una garanzia del 6 per cento sovra un capitale di 50 milioni.

III.

Passando ora alla terza delle parti in cui abbiamo considerato diviso il progetto presentato dai nostri predecessori, cioè agli articoli coi quali verrebbe ad essere modificata la rete delle ferrovie meridionali, non tardò ad affacciarsi a noi l'idea che avrebbe potuto essere per avventura opportuno il procedere addirittura ad una generale revisione delle disposizioni, contenute nella relativa convenzione e capitolati, i quali per le circostanze speciali d'urgenza nelle quali si dovettero conchiudere presentano alcuni inconvenienti che l'esperienza ha mostrato molto utile di far scomparire. E qui è debito di giustizia ricordare che appena fatte le annessioni, una incalzante necessità spingeva il Governo e il Parlamento a non indugiare l'esecuzione di ferrovie nelle provincie meridionali e che allora non v'era tempo di far altro che di trar partito delle più accurate notizie che si avevano sui tracciati e che di accettare quelle forme di concessioni che in quel momento la speculazione privata aggradiva di preferenza.

Siccome però non molto agevole poteva riuscire per la strettezza del tempo di condurre a completo termine il nostro divisamento così ci siamo limitati a trattare per ottenere eliminati cinque fra i rilevati inconvenienti che erano di maggior importanza.

Il primo fra questi inconvenienti che diventò tale per cause imprevedute dal governo d'allora, cioè la sostituzione del concessionario, era nato dall'essersi dovuto comprendere nella concessione alla società della ferrovie meridionali la linea Voghera-Pavia Codogno-Cremona e Brescia, la quale non solo è affatto separata dal gruppo meridionale, ma quel ch'è più trovasi incastrata nella rete posseduta dalla società delle lombarde. ~~Sta in fatto che l'accennata linea si diparte da una delle principali stazioni della rete lombarda per raggiungere, dopo attraversate in diversi punti linee appartenenti alla società predetta e seguitone in alcuni tratti il corso, le stazioni di Cremona e di Brescia che sono comprese nella rete lombarda.~~

Da questa condizione di cose la probabilità di complicazioni gravissime nell'esercizio, che mentre influirebbero grandemente sul movimento dei viaggiatori e del commercio, tornerebbero in definitiva a sensibile danno dello Stato, al quale resta l'onere di pagare maggior differenza sulla garanzia già per sè stessa assai gravosa (trattandosi di una linea d'importanza strategica, ma economicamente d'interesse locale) di lire 20,000 di prodotto brutto chilometrico concessa coll'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862.

I modi che si presentano a primo aspetto per togliere il lamentato inconveniente sarebbero due. Il primo consisterebbe nell'immutare la fatta concessione della detta linea, convenendo colla società delle meridionali la rinunzia alla linea Voghera-Pavia-Cremona-Brescia per darla alla compagnia delle lombarde; l'altro modo starebbe nel determinare la prima di dette società a cedere alla seconda l'esercizio della linea dopo eseguitane la costruzione. Sgraziatamente i tentativi fatti nelle scorse settimane per ottenere sia l'uno sia l'altro di questi risultati rimasero infruttuosi per opposizione delle parti interessate.

Fu allora che il pensiero ricorse ad un più radicale rimedio dell'inconveniente sopra indicato, l'inconveniente, cioè, lo ripeto, di dover garantire un cospicuo reddito lordo per linee d'importanza locale concesse ad una compagnia che tiene la massa dei suoi interessi nella opposta estremità d'Italia, linee che restano isolate in mezzo ai dominii di un'altra impresa.

È noto come molti comuni della provincia di Cremona, appoggiati vivamente dalla rappresentanza provinciale, hanno presentato al Governo la domanda onde essere autorizzati ad imprendere gli studi di una ferrovia da Cremona al confine mantovano. Se non che, se si chiede quale probabilità d'introiti presenterebbe mai una linea che si limitasse a far capo ad esso confine, senza continuazione, da nessuno che non voglia pascersi d'illusioni sarebbe possibile rispondere in modo incoraggiante. Per conseguenza era a dubitarsi se il progetto di una ferrovia da Cremona al confine mantovano potesse uscire dalla sfera dei desiderii, se a modificare questa opinione non fosse giunto recentemente l'annuncio della probabilità di una concessione sul territorio veneto di una linea che partendo da Mantova metterebbe capo a Legnago per ivi biforcarsi e raggiungere con tronchi distinti da una parte Lonigo sulla linea Vicenza-Verona, dall'altra la ferrovia Padova-Rovigo passando per Este; e così pure si va ripetendo

l'annunzio della possibilità che non si frapporrebbero ostacoli al proseguimento di una tale linea che per Mantova raggiungesse il confine cremonese.

Noi non siamo in grado di poter accertare quanto fondamento si abbia la divulgata notizia. Egli è certo però che qualora fosse o diventasse vera, e qualora anche soltanto si verificasse che nessun ostacolo si frapponesse perchè una linea ferroviaria protendendosi da Cremona non s'interrompa al confine mantovano, ma prosegua alla volta di Mantova, la linea Voghera-Pavia-Cremona muterebbe affatto di carattere, e cessando di esser linea d'interesse locale diverrebbe sezione di una delle più importanti ferrovie arteriali d'Italia, quella che solcando tutto il fondo della valle del Po e le feracissime provincie situate sulla sponda sinistra di quel fiume, congiungerebbe per la via più breve il Veneto con Genova. Se ciò avvenisse la linea Voghera-Pavia-Cremona congiunta con Mantova, mediante un tronco Cremona-Mantova, acquisterebbe un *valore* che ora non ha, avrebbe una magnifica prospettiva, potrebbe vivere rigogliosamente con mezzi propri, ~~facendo cessare l'aggravio al Governo per la garanzia ad essa attribuita di un introito lordo di 20,000 lire al chilometro;~~ e nelle sue nuove condizioni, sia che venga conservata in proprietà dalla società delle meridionali, sia che venga incorporata mediante cessione nella rete lombarda, non sarà in modo alcuno d'aggravio alle finanze dello Stato.

Le considerazioni che precedono valgano a dimostrare l'opportunità della proposta che si presenta (articolo 3 del progetto di legge) onde dar facoltà al Governo di concedere (salvo il diritto di prelazione alla società lombarda) ai patti medesimi, come estremo limite, ai quali fu concessa la linea Pavia-Cremona-Brescia, la costruzione di una linea da Cremona al confine mantovano, quando però resti dimostrato che non esistano ostacoli per la congiunzione di detta linea con Mantova fino allo incontro delle ferrovie della Venezia; codesta concessione, quando si verifichi la condizione per cui può essere fatta, anzichè in un nuovo aggravio per lo Stato si risolverebbe in un alleviamento alle passività a cui dovrebbe oggi sottostare lo Stato per la linea Pavia-Cremona.

IV.

Il secondo inconveniente contenuto nella concessione delle ferrovie meridionali, che quantunque per avventura momentaneo, è però di qualche rilevanza, deriva dall'interpretazione che si può dare alle disposizioni contenute nell'articolo 12 del capitolato d'oneri annesso alla legge 21 agosto 1862, e riguardanti l'applicazione della guarentigia nei primi momenti dell'apertura all'esercizio delle diverse linee.

Se si sta all'interpretazione rigorosa che si può dare alle indicate disposizioni, non si dovrebbe accordare la garanzia che dopo l'apertura delle *sezioni* indicate nell'articolo 2° della convenzione annessa alla suddetta legge. Così pure si solleva la quistione, se dopo aperta una *sezione*, la detta guarentigia debba o no spettare per intiero alla società quando riesca difficile determinare se questa abbia più o meno perfettamente e con tutta la regolarità possibile attivato il servizio delle merci. È evidente d'altra parte che la società delle strade ferrate meridionali, interpretando anch'essa rigorosamente i suoi obblighi quali risultano dal testo della legge, avrebbe interesse a non prendere le disposizioni volute perchè si possa aprire anche ~~una parte~~ di *sezione* prima dell'epoca fissata, quand'anche questa ~~parte~~ sia importante.

Qualora d'altra parte si volesse determinare le quote di guarentigia secondo che sarebbe dettato dall'equità, oltrechè diventerebbe ben difficile lo stabilire i limiti di tali quote, s'incorre il pericolo di contravvenire al disposto della legge, e quindi il potere esecutivo trovasi in grave imbarazzo per poter sciogliere la questione.

Or bene, per togliere di mezzo ogni difficoltà in modo soddisfacente, veniva opportuna, a nostro avviso, una nuova combinazione, nella quale lo Stato potesse avere dei corrispettivi, e che, sanzionata per legge, potesse riescire legalmente e in pari tempi soddisfacentemente a comporre le differenze senza danno di alcuno.

Questa fu l'occasione di cui trasse partito il Ministero per proporre alla Compagnia meridionale modificazioni all'originaria concessione che togliessero di mezzo, insieme all'accennato, anche altri maggiori inconvenienti; ed essendo state accettate quelle proposte, si potè addivenire alla conclusione che abbiamo l'onore di presentarvi nella qui annessa convenzione preliminare (allegato *B*). Voi vedrete dagli articoli di questa fra le altre cose che, se si è transatto sul passato nell'argomento delle liquidazioni, non si è usata una larghezza che non possa essere ampiamente giustificata, e che per l'avvenire si è tolto l'occasione a ... bbiezza e contestazione.

V.

Il terzo inconveniente che presenta l'originaria concessione delle ferrovie meridionali, ed al quale abbiamo voluto ovviare nella qui unita convenzione consiste nel sistema di garanzia di un prodotto lordo di 29,000 lire al chilometro, il quale risulta tanto meno plausibile in una combinazione in cui trattasi di linee, delle quali l'esperienza ha dimostrato che il prodotto lordo nei primordi si discosta immensamente dalla garanzia assicurata.

Avviene in questo caso che l'interesse della compagnia trovasi in flagrante contrasto con quello delle popolazioni e con quello del pubblico erario, dappoichè quanto meno viene erogato in spese di esercizio, altrettanto si guadagna sulla differenza che tocca al Governo di pagare, ed ecco la convenienza per la compagnia di lasciare inerte il movimento, piuttosto che di promuoverne lo sviluppo.

Per queste ragioni abbiamo creduto di dover proporre alla compagnia delle meridionali l'adozione del nuovo sistema di garanzia, che troverete all'articolo 17 della convenzione preliminare, sistema consistente in una sovvenzione chilometrica a scala mobile sulle basi di quella già adottata per le strade ferrate calabro-sicule, e per le toscane e romane, il quale sistema, oltre al diminuire nei primi anni di esercizio i carichi del Governo, ha il vantaggio di stimolare potentemente la società a fare ogni sforzo perchè i prodotti della sua rete riescano il più possibilmente elevati, e perchè il commercio locale e generale venga attratto con tutti i mezzi ad approfittare delle strade ferrate; in una parola abbiamo inteso di sostituire ad un sistema in cui l'interesse della compagnia concessionaria, quello delle popolazioni e quello dell'erario divergevano l'uno dall'altro, un sistema in cui i tre interessi convergano naturalmente e necessariamente verso l'identico scopo di generale utilità.

Noi abbiamo la lusinga, o signori, che più esaminerete addentro le conseguenze di questa riforma dal punto di veduta del vantaggio delle popolazioni che saranno meglio servite, non meno che da quello dell'erario che ha la prospettiva di differenze sempre decrescenti da pagare tra il reddito garantito e il reddito reale, reddito quest'ultimo che i concessionari dal pro-

prio tornaconto sono spinti a promuovere incessantemente, e più rimarrete convinti che se l'attuale schema di legge null'altro contenesse di utile allo Stato, per questo solo titolo esso si raccomanderebbe alla vostra benevolenza. Ma noi non dubitiamo che troverete che il presente schema di legge provvede meglio anche ad altri bisogni generali.

VI.

Infatti, o signori, il quarto inconveniente che presenta l'originaria concessione dipende dalla scelta delle linee che dovevano congiungere Napoli coll'Adriatico, le quali, se quando furono immaginate sembrarono dover soddisfare ai bisogni più essenziali dello Stato, nel processo del tempo finirono per essere riconosciute costosissime per l'esercizio e la costruzione, e costosissime non solo a danno della compagnia, ma eziandio a pregiudizio dello Stato che sulla linea Pescara-Ceprano sarebbe tenuto a corrispondere il di più di lire 250,000 lire al chilometro, somma giudicata di gran lunga insufficiente; e del pari furono riconosciute poco vantaggiose alle popolazioni, e tali da richiedere un tempo molto lungo per essere ultimate.

In tale stato di cose a quale partito conveniva mai appigliarsi?

Forse a quello di mantenere le due linee da Foggia a Napoli per Conza, e da Pescara a Ceprano senza aggiungere altre linee intermedie? Ma allora le popolazioni avrebbero i più [illegible] motivi di lamentarsi e di reclamare; e ne avverrebbe che l'Italia avrebbe promosso con gravi sacrifizi l'esecuzione delle ferrovie meridionali senza ottenerne la maggior parte dei vantaggi economici e morali che da quei sacrifizi si riprometteva.

Ovvero sarebbe egli ragionevole di mantenere le linee originariamente concesse e di aggiungervi a carico dell'erario le tanto desiderate linee intermedie? Ma allora il movimento si porterebbe tutto sulle nuove linee perchè più dirette e di esercizio più facile, e le linee trasversali originarie si risolverebbero in null'altro che in un enorme capitale sprecato, che importerebbe un grave onere perpetuo per lo Stato. Ed invero, fatta ogni riserva sull'avvenire economico della nostra patria, nel quale abbiamo grandissima fede, egli è evidente che la risoluzione di promuovere fin da ora e contemporaneamente l'esecuzione a carico dello Stato:

di una linea [illegible] col di più del costo delle lire 250,000 per chilometro addossato al Governo perchè così è voluto dall'originaria concessione;

di una linea Napoli-Benevento e Foggia, perchè è questa la comunicazione normale tra Napoli e le Puglie, e serve nel suo percorso molti interessi locali di paesi popolosi;

di una diramazione da un punto di quest'ultima linea a Termoli per Campobasso, perchè una intera provincia importante come il Molise non può rimaner priva di comunicazioni ferroviarie;

di una linea da Popoli-Aquila e Rieti, perchè gli Abbruzzi non abbiano a rimanere privi di uno sbocco col centro d'Italia;

di una linea Salerno-Eboli e Potenza, perchè il Governo ha l'obbligo di concederla entro quattro anni, e perchè è la normale comunicazione della Basilicata e delle ferrovie calabresi con Napoli;

di una linea [illegible] Termoli, perchè ciò [illegible] Difesa militare,

linea di Conza, perchè è stata accettata dall'originaria concessione.

Egli è certo, io dico, che promuovere tutto ciò contemporaneamente sarebbe una risoluzione disastrosa per il nostro credito finanziario, e certamente non farebbe grande onore al nostro senno economico; sarebbe una risoluzione insomma sulla quale non può nemmeno fermarsi il pensiero.

Rimarrebbe un terzo partito, quello cioè di mantenere le linee originariamente concesse nella speranza che, mediante sussidi provinciali, ovvero mediante sussidi provinciali combinati con un moderato sussidio governativo, si eseguisca la linea Napoli-Benevento-Foggia colla diramazione Campobasso-Termoli.

Ma sarebbe essa seria la speranza che possano bastare i sussidi provinciali? Non bisogna illudersi. Come fu detto, parlando di progetti di ferrovie alpine, che non bisogna dimenticarsi che le Alpi sono sempre Alpi, così dobbiamo soggiungere che gli Appennini sono sempre Appennini. Un passaggio può essere meno difficile e costoso dell'altro, ma nessun passaggio degli Appennini è facile e poco costoso. Perchè si possa costruire tutta ~~mediante sussidi~~ provinciali la sola linea Napoli-Benevento-Foggia, ovvero anche la sola linea Napoli-Benevento-Termoli, ~~per~~ si possa costruire e non semplicemente promettere ~~o l'uno o l'altra~~, occorrebbe una somma affatto sproporzionata alle forze provinciali.

Supponiamo invece che per raggiungere lo scopo concorrano le provincie e il Governo.

Perchè si possa eseguire la linea di Napoli-Benevento-Foggia, occorrerebbe, secondo la estimazione che il Governo ebbe cura di far accertare da uomini peritissimi, un sussidio provinciale di 13 milioni almeno con un'annua sovvenzione governativa di lire 16,000 al chilometro. In questo caso però non si schiverebbe l'inconveniente di lasciare il Molise intieramente segregato, di rendere la linea di Conza assai più gravosa all'erario per le maggiori differenze a pagare, imperciocchè il movimento tra Napoli e le Puglie preferirebbe naturalmente la linea di Benevento. ~~Finalmente non si schiverebbe l'~~ ~~delle lire 16,000 al chilometro per le finanze, ed il maggior carico che in questa ipotesi resterebbe per la linea di Conza verrebbe a corrispondere approssimativamente al doppio che è reso necessario colla combinazione che veniamo ora a proporvi.~~

Perchè si possa eseguire la sola linea Napoli-Benevento-Campobasso-Termoli, allora ad un sussidio governativo di 16,000 lire per chilometro, bisognerebbe aggiungere un sussidio provinciale di 17 milioni. Ma in questo caso il movimento tra Napoli e le Puglie dovrebbe seguire la linea di Conza più lunga di 32 chilometri tra Foggia e Napoli, e più lunga di chilometri 97 tra Foggia e Roma. Ma quel che importa assai più della lunghezza, la ferrovia sarebbe condotta attraverso un territorio meno popolato e più povero.

Cotalchè, nel primo caso si avrebbero maggiori carichi, nel secondo caso ~~maggiori~~ carichi, per lo Stato, sempre avvera, nè in un caso nè nell'altro, i vantaggi della combinazione che ora veniamo a proporvi.

Per uscire da una situazione così difficile ed intricata, senza perdere di vista un solo istante nè gli interessi economici del paese, nè lo stato delle finanze, abbiamo ricorso alla risoluzione di abbandonare alcune concessioni già fatte, e sostituirvi concessioni non solo più normali quando si considerino *a priori*, ma anche più conformi ai desideri della maggioranza delle popolazioni.

Voi vedrete dalla convenzione qui unita che si abbandonerebbe il tronco da Avezzano fino presso a Popoli (cioè sino ad un punto fra Sulmona e Popoli da determinarsi), e così pure il tronco tra Foggia ad Eboli per sostituirvi:

a) Una linea Foggia-Benevento-Napoli;

b) Una linea da Termoli per Campobasso all'incontro della linea Foggia-Napoli per Benevento.

Oltre alla terza linea da Popoli a Rieti per Aquila già contemplata nel progetto di legge che sta dinanzi alla Camera, e la linea Ceprano-Avezzano-Rieti-Terni, già compresa nel trattato di fusione delle romane.

In pari tempo abbiamo creduto di rendere immediata la concessione della linea da Eboli a Potenza, naturale sbocco di Napoli per Salerno, nelle Calabrie ed a Taranto, dal qual punto potrà poi essere prolungata alla volta di Brindisi. Questa concessione del resto era già accordata alla calabro-sicule, e non aveva d'uopo che di un decreto reale per essere tradotta in atto.

Con tali modificazioni la città di Napoli diventa il perno di tutto il sistema delle ferrovie dell'Italia meridionale, come ne è già il centro economico: ed alimenta direttamente tutto il sistema. Da Napoli partiranno parecchi raggi, aventi ciascuno una meta importante e ben determinata, senza che questo tragga con sè alterazione di sorta al piano organico complessivo delle ferrovie italiane.

Nè si può tacere che il sistema delle ferrovie napoletane, ricomposto così in modo più normale, renderà possibile in pari tempo l'esecuzione di parecchi tronchi complementari che ora si desiderano, ma che altrimenti si desidererebbero invano per lungo tempo. I tronchi complementari che si presentano in prima linea nel sistema meridionale sono quelli di Gallipoli all'incontro della linea Lecce-Otranto, di Teramo a Giulianuova, di Macerata a Civitanova, di Manfredonia-Foggia e di Taranto-Brindisi. I tre primi hanno una importanza locale, ed il Governo non può che assecondarne l'attuazione, ma in limiti ristretti. Quelli invece a cui sopra accennavamo sono i due ultimi, costrutta che sia ~~la traversata degli Appennini da Benevento a Foggia~~ e l'altra da Salerno a Potenza, ~~infatti essi diventerebbero i prolungamenti naturali ed utili l'uno per congiungere Napoli coll'Adriatico per la più breve distanza, e l'altro Napoli con Brindisi~~, cosicchè il Governo potrà assecondarne la esecuzione in proporzione dell'utile che potrà ripromettersene, tanto più che il costo di costruzione ne è molto moderato, e che vi è ragione di credere che non mancherà il concorso delle provincie.

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa plausibilmente essere consigliato se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo rilevantissimo gl'interessi dell'erario, o di dover fare prevalere gl'interessi della maggioranza a quella della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della massima parte delle popolazioni che avevano fatto assegnamento sulle concessioni originarie. Ciò che si abbandona realmente sono due traversate degli Appennini, ma gli accessi a quelle traversate vengono utilizzati mediante le linee Ceprano-Avezzano-Rieti concessa alle romane e Pescara-Popoli-Aquila-Rieti: un tratto della linea Salerno alla volta di Conza verrà utilizzato come tronco della linea Napoli-Potenza-Taranto: nel solo tratto da Foggia ad Ascoli si sostituirà una strada nazionale alla ferrovia in costruzione traendo partito dai lavori già avanzati.

Inoltre, poichè le provincie ed i comuni che devono essere avvantaggiati dalle nuove linee non si limitarono a sterili voti e ad istanze, ma nel maggior numero compresero dal beneficio economico che loro ne sarebbe venuto, offrirono di concorrere nella spesa, il Governo credette di poter far calcolo sopra questi generosi propositi, fissando il contributo annuale di tutto il territorio interessato a lire 500,000, a forma di consorzio (art. 5 del progetto di legge).

Non crediamo essere necessarie molte parole per dimostrare come questa rete, in cui si sostituiscono a chilometri 218 di linee soppresse, chilometri 455 di nuove linee, e con cui si provvede agli interessi di un numero ben altrimenti maggiore di abitanti, ed in un tempo più breve, sia preferibile sotto il punto di veduta economico: resta a vedere quale risultato sia esso per avere nei rispetti del pubblico erario.

i miglioramenti allo stato quo,

Questi risultati, tradotti in cifre, sarebbero i seguenti:

1° Ritenuto che della linea Pescara-Ceprano saranno conservati i tratti da Pescara a Popoli e da Avezzano a Ceprano, la maggiore lunghezza delle nuove linee in confronto di quelle già concesse alla società delle ferrovie meridionali da sopprimersi sarà di chilometri 237, ai quali lo Stato dovendo in media accordare una sovvenzione di lire 17,000 per chilometro, verrà ad avere un carico annuo di . . . . . L.	4,029,000	
2° Corrispettivo alla società predetta per gli oneri di cui al 6° alinea dell'articolo 17 della convenzione, in ragione di lire 1000 annue per chilometro della rete ferroviaria concessa, ed in totale. . . . »	1,600,000	
Totale . . . L,		5,629,000
Dalla qual somma si deducono:		
1° Il valore del corpo stradale del tratto di ferrovia già eseguito da Foggia a Candelo per chilometri 35, estimato in lire 875,000, ed equivalente ad un'annualità di . . . . . L.	61,250	
(Vedi articolo . . . della convenzione.)		
2° Il risparmio del supplemento al prezzo di 250,000 lire della linea da Pescara a Ceprano, che a termini della concessione del 21 agosto 1862 dovrebbe lo Stato fornire in una somma non minore di lire 50,000 per chilometro, e per l'intiera lunghezza di chilometri 228 in lire 11,400,000, equivalenti ad un'annualità di . . . »	798,000	
3° Nella condizione in cui verranno a trovarsi le nuove linee che serviranno una popolazione più addensata e più industre in confronto delle quelle da sopprimersi può presumersi che esse potranno dare per lo meno un maggiore prodotto annuo chilometrico di lire 1500 su un uguale sviluppo di chilometri 237, ed in totale . . . »	355,500	
4° I sussidi che si potranno ottenere dalle provincie interessate valutate ad un'annualità di . . . . . »	500,000	
Totale . . . L.	1,714,750	1,714,750
Residuo degli oneri . . . L.		3,914,250

I quali oneri corrispondono ad un annuo carico di lire 16,516 per cadauno dei chilometri 237 del maggior percorso delle nuove linee, ossia ad una sovvenzione annua chilometrica minore di quella che in media lo Stato aveva a pagare per l'intiera rete, sebbene le dette nuove linee ~~che~~ attraversano tre volte gli Appennini ~~vengano a trovarsi in condizioni poco dissimili in media da quelle dei tronchi soppressi.~~

Tutto questo, se si confronta la nuova combinazione collo *statu quo* assoluto. Se non che è egli possibile concepire che Napoli e le provincie del centro nel mentre che si continuerebbe a costruire la linea di Conza abbiano a tenersi paghe e a non sollecitare la costruzione della tanto desiderata linea di Benevento-Foggia, ovvero quella di Benevento-Termoli?

~~Nel primo caso la linea da Foggia a Napoli per Benevento verrebbe ad assorbire tutto il commercio delle~~ Puglie verso Napoli, ed allo Stato rimarrebbe per il detto tronco di linea il carico di un'annua sovvenzione di lire 2,397,000 senza trarne pressochè alcun prodotto e di più il sussidio governativo richiesto per rendere possibile la linea di Foggia-Benevento che calcolato, oltre ai sussidi provinciali di 13 milioni, a 16,000 lire al chilometro governativo, eguale a...

Nel secondo caso rimarrebbe utilizzata, è vero, la linea di Conza per le comunicazioni fra Napoli e le Puglie, ma oltre ai sussidi provinciali di 17 milioni, il Governo, in ragione di 16,000 lire al chilometro, dovrebbe dare

In fine in diminuzione degli oneri qui sovra calcolati per le modificazioni proposte nella rete delle ferrovie meridionali voglionsi ancora computare i vantaggi indiretti nei vari servizi governativi che una rete di strada ferrata più estesa e meglio appropriata ai bisogni del paese sarà per recare, i quali vantaggi, sebbene non si possano esattamente tradurre in cifre, non tralasciano di avere una notevole importanza; e finalmente, come già abbiamo detto, i vantaggi diretti ed indiretti del mutato sistema di garanzia.

Noi non potiamo concepire questa possibilità, e siccome il concorso delle provincie non arriverebbe mai a ~~dare~~ sottoscrivere quel voto ed il governo dovrebbe necessariamente intervenire col proprio aiuto ~~affinchè~~ perchè venga eseguita o l'una o l'altra delle due linee, Napoli-Benevento-Foggia ovvero Napoli-Benevento-Termoli, così come Le è dimostrato, in qualunque modo si avrebbero ~~maggiori oneri che non~~ più gravi della presente convenzione senza averne gli stessi vantaggi; i vantaggi i quali, provenienti da una rete più appropriata ai bisogni del paese, ~~non~~ difficilmente potrebbero tradursi in cifre, vantaggi ai quali dovrebbero aggiungersi quelli diretti ed indiretti che dal mutato sistema di garanzia.

Il quinto inconveniente che si rileva dall'esame delle condizioni interne della società meridionale non è ad essa speciale, ma è comune ad una gran parte delle imprese di ferrovie italiane, e dipende dagli effetti degli appalti di costruzione a corpo ed a rischio e pericolo, conosciuti sotto la denominazione di *forfaits* che in generale non hanno fatto buona prova. ~~Ci rivolgemmo alla Compagnia delle meridionali per indurla ad accettare un articolo speciale nella convenzione che contenesse la proibizione di costruire le nuove linee secondo quel sistema d'appalti. E la Compagnia, mentre si rifiutò di accettare la proposta di una clausula speciale nella convenzione tendente a quello scopo, onde una tale clausula concertata con essa esclusivamente non sembrasse un rimprovero, e un rimprovero immeritato, avendo essa~~ con lodevole esempio già spontaneamente rinunciato a quella forma di contratti di costruzione ~~non poteva avere appunto per questo come non ebbe infatti, difficoltà di prendere formale impegno, che anche per lo avvenire abbandonerà irrevocabilmente i contratti a forfait.~~ Di modo che i vantaggi che dalla nuova ~~condizione~~ devono risultare non meno alla società che allo Stato, ~~andranno ad avvantaggiare gli azionisti, e rialzeranno il~~ credito di quella grande impresa, credito che lo Stato non può considerare con indifferenza.

Colla nuova combinazione si sono pure aggiunte alla rete meridionale le linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, delle quali col primitivo progetto di legge presentato dai nostri antecessori sul riordinamento delle strade ferrate del regno era già stato previsto il distacco delle linee romane, allo scopo appunto che potessero prendere una sede più naturale ed omogenea col gruppo dell'Adriatico.

La cessione delle accennate due linee alla società delle meridionali viene fatta alle identiche condizioni stabilite colla società delle ferrate romane nella relativa convenzione; per cui al Governo non rimane altro impegno se non quello di applicare alle suindicate linee la nuova sovvenzione chilometrica attribuita alle meridionali, invece di quella che in prima spettava alla linea Ancona-Bologna di lire 20,000 di annuo prodotto netto per chilometro.

L'impegno per altro del Governo non è tale da apportare maggiori carichi, chè anzi vi è tutta ragione di credere che l'annessione della Bologna-Ancona, Castelbolognese a Ravenna sarà per influire e far decrescere le differenze tra i prodotti lordi e l'assicurazione chilometrica per quanto riguarda il restante della rete.

Noi speriamo pertanto, o signori, che, ben ponderate tutte queste considerazioni, voi vorrete suffragare del vostro voto il presente progetto di legge.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

L'approvazione della convenzione stipulata addì 22 giugno 1864 per la fusione in un'unica compagnia delle società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale toscana e romane e per la concessione alla medesima compagnia di nuove linee è vincolata all'osservanza dei patti contenuti nell'annesso atto addizionale 23 novembre 1864.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di concludere, entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge colla società della ferrovia di Savona, apposita convenzione per concedere una garanzia del 6 per cento sul capitale di 50 milioni ~~riconosciuto necessario per la completa costruzione ed armamento delle linee Carmagnola-Savona e Cairo-Acqui~~, a condizione che per parte di detta società si rinunzi formalmente agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio di 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo per la linea Cairo-Acqui a termini della legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che siano adottate per i trasporti militari ed altri per conto del Governo le tariffe accettate dalla nuova società delle ferrovie romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

Totale . . . L.

Residuo degli oneri . . . L.

Art. 3.

Il Governo è autorizzato ad accordare colla garanzia di un *maximum* di un'annua rendita lorda chilometrica di lire 20,000 la concessione di una linea da Cremona al confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova all'incontro delle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le vigenti convenzioni alla società lombarda e italo-centrale.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente colla società italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione 28 novembre 1864 annessa alla presente legge per la quale vengono arrecate modificazioni alla prima concessione approvata colla legge 21 agosto 1862.

Art. 5.

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra diretta a Termoli per Campobasso, e di quella da Popoli a Rieti per Aquila, dovranno concorrere a forma di consorzio e per la durata della concessione nei maggiori carichi assunti dal Governo per una annua somma in complesso di lire 500,000, in ragione del vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

Ove le provincie ed i comuni interessati non riescano entro tre mesi dalla data della promulgazione della presente legge a porsi d'accordo nelle rispettive quote di contributo, verranno determinati con decreto reale ~~da emanare, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali ed il Consiglio di Stato~~, i corpi morali che dovranno concorrere e la quota di ciascheduno di essi.

Art. 6.

Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione nel bilancio passivo del 1864 della maggiore somma dovuta alla società italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata nel modo stabilito all'articolo 9 dell'allegata convenzione.

Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla società in conformità dell'articolo 11 della medesima convenzione.

Art. 7.

S'intendono soppressi gli articoli 2, 3 e 4 del primitivo progetto di legge già sottoposto al Parlamento riguardante il riordinamento delle strade ferrate italiane.

ALLEGATO A.

Torino, questo giorno ventitre novembre mille ottocento sessantaquattro.

I sottoscritti rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi, delle strade ferrate maremmane, delle strade ferrate della Toscana centrale e delle strade ferrate romane dichiarano di accettare le seguenti modificazioni da introdursi nel progetto di legge concernente la fusione in una sola compagnia delle indicate quattro società, cioè:

1° Nell'articolo 36 della convenzione stipulata col Governo addì 22 del mese di giugno anno corrente verrà aggiunta la seguente disposizione:

« Rimane specialmente inteso che la società delle « strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale potrà « percorrere coi suoi convogli il tronco di ferrovia da « Pistoia a Firenze, e le sarà pure concesso l'uso comune « delle stazioni del detto tronco a quelle condizioni e « con quei compensi che verranno stabiliti d'accordo « tra la nuova società e la detta società delle ferrovie « lombarde, od in caso di dissenso per mezzo di un « arbitramento. »

2° L'articolo decimo del trattato di fusione allegato alla sopracitata convenzione dovrà essere modificato come segue:

« In decimo luogo durante la costruzione delle an- « tiche reti e delle linee nuove definitivamente con- « cesse, gl'interessi delle duecentoventitrè mila azioni « comuni menzionate al paragrafo 4° dell'articolo 9 di « questo trattato saranno pagati ad un limite non « maggiore del cinque per cento.

« Gli attuali Consigli di amministrazione delle so- « cietà che si fondono accettano fin d'ora che i detti « interessi siano pagati in ragione del quattro per « cento, e per quanto riflette i Consigli delle strade « ferrate livornesi e maremmane si impegnano di pre- « sentare e sostenere questa riduzione presso le rispet- « tive assemblee generali. »

3° L'articolo decimoterzo del suddetto trattato sarà pure modificato nei termini seguenti:

« Il termine mentovato nel precedente articolo 11 « per la durata del Consiglio costituito provvisoria- « mente potrà essere abbreviato di comune accordo « dalle due sezioni del Consiglio stesso, e dovrà ces- « sare quando, dopo ultimate le linee di antica conces- « sione, sia ciò richiesto dal Governo. »

Firmati: CARLO FENZI — BARTOLOMMEO CINI, *rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi e delle maremmane.*

Firmato: POLICARPO BANDINI, *segretario gerente, approva per la società della centrale toscana.*

Firmato: POIRÉE, *per la società delle ferrovie romane.*

Per copia conforme

Dal Ministero dei lavori pubblici:

Il capo sezione

P. MAGGI

ALLEGATO B.

Convenzione riguardante alcune modificazioni al la concessione delle strade ferrate meridionali, approvata colla legge 21 agosto 1862.

L'anno mille ottocento sessantaquattro, addì ventotto del mese di novembre, tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, e la Società concessionaria delle strade ferrate meridionali rappresentata dal signor commendatore Bartolommeo Bona, direttore generale delle suddette strade ferrate, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 25 novembre corrente, venne convenuto e stipulato quanto segue.

ART. 1.

Il Governo concede alla Società italiana delle ferrovie meridionali:

1° Una linea da Foggia a Napoli per Benevento-Caserta ed Aversa;

2° Una linea da Termoli all'incontro della linea anzidetta in un punto da determinarsi tra Telese e Campobasso;

3° Una linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila.

ART. 2.

È rivocata la concessione fatta colla legge 21 agosto 1862 dei due tronchi, compresi l'uno tra Foggia ed Eboli per Conza e l'altro fra Ceprano ed il punto d'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti.

ART. 3.

La Società cede al Governo tutti i lavori già eseguiti nei due tronchi della linea Foggia-Napoli per Conza, compresi l'uno tra Eboli e Contursi e l'altro da Foggia a Candela, ad eccezione, rispetto a quest'ultimo, del tratto che potrà servire per la nuova linea da Foggia a Napoli per Benevento.

La preindicata cessione s'intende limitata ai lavori componenti il corpo stradale e la massicciata in ghiaia, e conseguentemente verrà lasciato a disposizione della Società l'armamento della via, l'area e i fabbricati delle stazioni e case cantoniere.

ART. 4.

Resta inteso che non costruendosi dalla Società il tronco di strada ferrata da Ceprano all'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti, il Governo rimane per l'altro tratto da Pescara a Popoli ed oltre esonerato dal carico di cui parla l'articolo 17 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862.

ART. 5.

Le linee nuovamente concesse dovranno essere ultimate ed aperte all'esercizio entro i termini che seguono dalla data in cui la convenzione presente sarà definitivamente stipulata, quando però per l'approvazione dei progetti per parte del Governo non abbia a decorrere un tempo maggiore di quattro mesi dalla data della loro presentazione. Per ogni maggior ritardo nell'approvazione dei progetti, sarà accordata alla Società una corrispondente dilazione ai termini sovraccennati, a condizione però che un simile ritardo non provenga dalla necessità in cui potrebbe trovarsi il Governo di ordinare più di una volta la rettifica.

1° Linea da Foggia a Napoli per Benevento, anni tre;

2° Linea da Termoli al punto di congiunzione della linea suddetta, in anni quattro;

3° Linea da Pescara ad Aquila in mesi quaranta, e da Aquila a Rieti, in anni cinque.

ART. 6.

Le linee di strada ferrata di cui nel precedente articolo saranno costrutte in ogni loro parte per un solo binario.

ART. 7.

Per il compimento ed apertura all'esercizio delle linee che sono comprese nella primitiva concessione non ancora aperte all'esercizio e che non deggiono rimanere soppresse, sono concessi i seguenti termini:

Linea da Bari a Taranto.

Per la sezione da Bari a Gioia, il primo maggio 1865.

Per quella da Gioia a Taranto, il primo ottobre 1866.

Linea da Ancona ad Otranto.

Per la sezione Trani-Brindisi, il primo marzo 1865.

Per la sezione Brindisi-Lecce, il primo ottobre 1865.

Per quella da Lecce ad Otranto, il primo giugno 1866.

ART. 8.

Qualora in avvenire si frapponessero ritardi nel compimento delle sezioni di linee superiormente indicate senza giustificati motivi di forza maggiore, la Società andrà soggetta ad una multa che andrà in favore del Governo. Questa multa sarà nel primo anno di ritardo di lire due mila per cadun chilometro della sezione nella quale avrà luogo questo ritardo, e di lire quattro mila negli anni successivi. Nell'uno e nell'altro caso la multa sarà applicata in proporzione del ritardo e per tutta la sua durata.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe, nelle quali incorresse la Società, sulle sovvenzioni dovute alla medesima per altre linee già aperte all'esercizio.

ART. 9.

Le condizioni locali non avendo permesso di attivare in modo completo contemporaneamente al servizio dei viaggiatori anche quello delle merci sulle linee attualmente in esercizio, si dichiara che la guarentigia per i primi tre mesi dalla data della detta epoca sarà ridotta ai due terzi, e che pel seguito sarà pagata per intiero.

ART. 10.

Dopo stipulata definitivamente la presente convenzione, la Società, onde ricevere i dieci milioni in beni demaniali, di cui nell'articolo 20 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862, potrà concorrere agli incanti od alle trattative private relative alla vendita dei detti beni demaniali secondo le leggi dalle quali la medesima è regolata, ed il prezzo di acquisto liquidato per lo ammontare dello stabile, degli accessori e delle spese, e per lo sconto colle norme stabilite per ogni altro aquirente, sarà imputato nel pagamento dei summenzionati dieci milioni.

ART. 11.

La Società accetta la liquidazione dei conti relativi ai lavori eseguiti dal Governo avanti la primitiva concessione, accennati nell'articolo 19 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862, in lire 10,378,665 53, come risulta dal quadro in data 3 settembre 1864,

trasmesso all'amministrazione della medesima società con nota ministeriale del 9 detto mese, n° 2531, e si obbliga a pagarne tutto l'ammontare nelle casse dello Stato entro un mese dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione.

ART. 12.

Quando sia sanzionata per legge la convenzione per la fusione in una sola compagnia delle società delle ferrovie Romane e Toscane, il Governo concede pure alla società delle strade ferrate meridionali la linea da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna attualmente in esercizio al prezzo da liquidarsi colla società delle strade ferrate romane, in conformità di quanto è stabilito all'articolo ottavo della convenzione 22 giugno 1864 relativa alla fusione della società delle ferrovie romane con quelle della Toscana, il quale prezzo per altro non potrà mai oltrepassare il massimo di lire cinquantaquattro milioni settecento ottantasei mila seicento cinquantadue.

La Società delle strade ferrate meridionali sarà obbligata a pagare il prezzo che sarà definitivamente stabilito, mettendo presso il cassiere della sua sede a disposizione della Società delle ferrovie romane dieci giorni avanti la scadenza dei *coupons* e della quota di ammortizzazione l'interesse di tante obbligazioni della suddetta Società, quante saranno quelle rappresentanti il prezzo di cui sopra al saggio di lire 239 ciascuna.

Questa cessione sarà regolata secondo le condizioni contenute negli articoli dall'8 al 18 inclusivamente della succitata convenzione 22 giugno, al cui riguardo la Società è sostituita al Governo.

ART. 13.

La Società dovrà pure rilevare a prezzo d'estimo tutti gli oggetti di consumo che nell'epoca della consegna delle strade ferrate anzidette si trovassero nei magazzini addetti alle medesime, e quelle che vi si dovessero trovare in forza di contratti esistenti e che non fossero compresi nelle spese di primo stabilimento delle strade medesime.

La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in alcun modo eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi delle strade ferrate cedute.

Il prezzo dei suindicati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito alla cessione delle strade ferrate di che si tratta.

ART. 14.

Saranno a carico delle ferrovie meridionali tutte le spese che occorrono per la difesa delle opere d'arte e del corpo stradale della ferrovia Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, contro i fiumi, torrenti e rivi e contro il mare, pel completamento delle case cantoniere e delle stazioni, e per la costruzione di quella ancora da stabilirsi a Falconara, non che pel completamento del materiale mobile.

ART. 15.

La Società delle ferrovie meridionali sarà tenuta di sopportare la spesa della comunicazione da stabilirsi per il servizio delle merci fra la stazione definitiva di Ancona ed il porto, e per due terze parti la spesa occorrente per quella stazione.

Essa dovrà pure concedere alla Società delle ferrovie romane, la quale concorrerà per l'altro terzo nella spesa della suddetta stazione, l'uso della stessa, non che il transito dei suoi convogli sul tratto di ferrovia in comune tra Falconara ed Ancona, e ciò mediante un compenso sia per l'uso della stazione, sia pel pedaggio, pel transito sulla strada e sulla via di comunicazione fra la stazione ed il porto da combinarsi fra le

due Società od in difetto per via di arbitri.

ART. 16.

È accordata alla Società la facoltà di aumentare in azioni il suo capitale sociale, del quale s'intendono far parte i sussidi di cui agli articoli 19 e 20 della convenzione del 2 novembre 1862, e potrà realizzare il doppio del capitale sociale così determinato in obbligazioni come è disposto al paragrafo secondo dell'articolo 6 degli statuti.

ART. 17.

Al sistema di garanzia di un annuo prodotto lordo di lire 29,000 per chilometro accordato alla Società dall'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862 viene sostituito il seguente per tutta la rete sociale determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia.

A partire dal 1° gennaio 1865 sino al 31 dicembre 1868 il Governo pagherà alla Società una sovvenzione annua di lire 22,000 per chilometro qualunque sia il prodotto lordo che sarà per verificarsi nel detto periodo di tempo.

Dal 1° gennaio 1869 lo Stato pagherà annualmente alla società una somma di lire 20,000 per chilometro, ed il prodotto annuo lordo chilometrico sarà devoluto per intiero alla società sino a tanto che non avrà raggiunto la somma di lire 7000.

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 per chilometro la sovvenzione sarà diminuita in ragione del 50 per cento dell'eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire 7000 sino a che questo prodotto non abbia raggiunto la somma di lire 21,000 per chilometro.

L'eccedenza del prodotto della detta somma di lire 21,000 unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le 7 e le 21 mila lire andranno per intiero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.

In corrispettivo poi per la soppressione dei tronchi di linea da Foggia a Eboli e da Popoli a Ceprano, pei lavori, provviste e studi fatti per questi due tronchi, per rescissione di contratti ed indennità di ogni genere agli appaltatori dei medesimi, per la cessione che la società stessa deve fare al Governo del corpo stradale e massicciata di ghiaia in opera od in provvista del tratto di ferrovia da sopprimersi da Foggia a Candela, per le opere di finimento e completazione delle due linee Bologna-Ancona Castelbolognese-Ravenna indicate nell'articolo 14, ed infine per ogni qualunque spesa accessoria per la costruzione e per l'esercizio delle tre nuove linee concesse da Foggia a Popoli per Benevento, da Termoli all'incontro di detta linea per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, è accordata alla società un'annua somma di lire mille per ogni chilometro della linea componente la rete sociale determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia.

Il pagamento di detta somma incomincierà a decorrere per le linee già in esercizio dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione, e per le altre a partire dal giorno dell'apertura di ciascuna sezione.

Rimane inteso che le disposizioni dell'articolo 14 del capitolato d'oneri annesso alla legge 21 agosto 1862 rimangono nel loro pieno vigore.

Art. 18.

Il pagamento delle quote di sovvenzione sarà fatto

per semestre, ed a questo scopo verrà alla fine di ogni semestre preparato d'accordo un conto provvisorio dello ammontare dei prodotti delle linee risguardanti il semestre scaduto: sulle basi del detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione, della quale il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

Art. 19.

La sovvenzione chilometrica che lo Stato accorda alla società sarà applicata a partire dal giorno in cui sarà aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, a ciascuna delle sezioni inframmenzionate cioè:

Linea Bari-Taranto.

Sezione Bari-Gioia;
Sezione Gioia-Taranto.

Linea Trani-Otranto.

Sezione Trani-Bari;
Sezione Bari-Brindisi;
Sezione Brindisi-Lecce;
Sezione Lecce-Otranto.

Linea Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Foggia-Bovino;
Sezione Bovino-Benevento;
Sezione Benevento-Caserta;
Sezione Caserta-Napoli.

Linea da Termoli all'incontro di quella da Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Termoli-Campobasso;
Sezione Campobasso al detto punto d'incontro.

Linea Pescara-Rieti per Popoli.

Sezione Pescara-Popoli;
Sezione Popoli-Aquila;
Sezione Aquila-Rieti.

Rimane per altro inteso che nei tre mesi successivi alla suindicata apertura, le tettoie, i piani caricatori, i piazzali e le strade d'accesso, i binari di servizio per le merci a piccola velocità, ed ogni altra dipendenza del servizio medesimo dovranno essere recati a compimento, e dovrà, previa ricognizione di apposita Commissione governativa, essere espressamente autorizzata l'attuazione del detto servizio.

In caso di maggior ritardo nell'attuare il servizio delle merci a piccola velocità, e finchè sarà per durare, la sovvenzione da accordarsi dal Governo dall'epoca della prima apertura sarà limitata alle due terze parti di quella convenuta.

Allorquando il Governo ordini l'apertura all'esercizio di una parte qualunque delle suddette sezioni, la sovvenzione sarà applicata al tratto aperto secondo le norme suespresse.

ART. 20.

Lo Stato guarentisce direttamente, e fino alla somma di 15,000 lire per chilometro gl'interessi e la quota annua d'ammortizzazione delle obbligazioni emesse o da emettersi finchè l'ammontare della sovvenzione eguaglierà la somma suddetta.

Quando il detto ammontare sia al disotto della 15 000 Lire la garanzia di cui sopra sarà limitata alla sovvenzione annualmente dovuta alla società.

30

ART. 21.

Ove la società delle ferrovie meridionali non istimasse di condurre per Aversa il tratto della linea Foggia-Napoli, compreso tra Caserta e Napoli, e ne ottenesse l'approvazione del Governo, essa avrà il diritto di percorrere coi suoi convogli il tronco della linea di Ceprano che potrà riuscire comune all'altro di Foggia, e ciò mediante quelle condizioni e compensi da determinarsi colla società delle strade ferrate romane.

ART. 22.

Nel caso che la linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila avesse una parte di percorso comune alla linea da Terni a Ceprano per Avezzano, le due compagnie interessate dovranno mettersi d'accordo per costruire a spese comuni il tratto di strada a doppio binario pel detto percorso.

ART. 23.

Nelle stazioni di Ancona, di Napoli e di Rieti, verrà esercitato il servizio cumulativo tra le due società delle ferrovie meridionali e delle romane.

Le condizioni ed i corrispettivi dell'uso comune di dette stazioni come anche l'eventuale transito concesso ai convogli della società delle strade ferrate meridionali sul tronco di ferrovia da Ceprano a Napoli di cui parla l'articolo 21 saranno convenuti fra le parti interessate, ed in caso di dissenso stabiliti per via di arbitri.

In ogni caso dovranno essere sempre sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le relative convenzioni.

ART. 24.

Per i trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo, menzionati all'articolo 91 del capitolato d'oneri approvato con legge 25 agosto 1863 e riguardante le strade ferrate calabro-sicule sulle ferrovie concesse alla Società tanto nelle provincie meridionali che nella Lombardia, essa accetta ed applicherà la tariffa speciale menzionata negli undici paragrafi dell'articolo suddetto.

ART. 25.

La larghezza dei grandi viadotti e dei ponti eccedenti la luce di metri 10 per le linee ad un solo binario sarà di metri 5 e centimetri 10 dall'una all'altra facciata, tanto quando i parapetti sono eseguiti in muratura come quando lo sono in ferro.

Nel caso in cui i viadotti ed i ponti sorpassino la lunghezza di metri 60 fra l'una e l'altra spalla e siano eseguiti parapetti in muratura, saranno, riguardo ai ponti, rialzati tutti o parte dei rostri delle pile sino al piano della via per servire di piazzetta di ritiro ai guardiani, e nei viadotti a più arcate, ad ogni tre di queste saranno costrutti pilastri aventi nelle medesime una sporgenza sufficiente ad ottenere lo stesso effetto.

Nei ponti a travate in ferro la larghezza misurata da centro a centro delle travi laterali sarà di metri 5.

ART. 26.

L'altezza delle gallerie ad un solo binario sarà di metri 5,50 dal piano dei regoli allo intradosso della chiave del vôlto, la sezione trasversale avrà all'interno una forma ovoidale di larghezza metri 2,524 al piano dei regoli e di metri 5,50 alla nascita del vôlto superiore stabilita a metri 2 sopra il detto piano.

Per la sicurezza dei cantonieri e dei guardiani saranno ad uno dei fianchi delle gallerie, a distanza non maggiore di metri 50, praticate delle nicchie nelle quali possano comodamente ricoverarsi tre o quattro persone.

ART. 27.

Le prescrizioni di cui nei precedenti due articoli si intendono applicabili soltanto alle nuove linee comprese nella presente convenzione.

ART. 28.

Costruita che sia la strada ferrata da Potenza ad Eboli in prosecuzione delle linee calabro-sicule, la Società si obbliga a concedere al Governo o alla Società che aprirà tale ferrovia il passaggio de' suoi convogli sulla sua strada da Eboli a Napoli e l'uso della stazione di Napoli mediante un corrispettivo per questo uso, e mediante un diritto di pedaggio da convenirsi d'accordo, od in difetto per via di arbitri, intendendosi che la Società delle ferrovie meridionali rinunzia fin d'ora ad ogni preferenza per la concessione della detta linea che le potesse competere in forza dell'articolo 38 del capitolato approvato colla legge 21 agosto 1862.

Potrà anche il Governo obbligare la Società delle meridionali a cedere nel detto caso l'esercizio della strada da Eboli a Napoli, mediante corrispettivo da stabilirsi nell'anzidetto modo.

ART. 29.

La concessione di che si tratta, per quanto riguarda le strade ferrate nelle provincie meridionali, sarà duratura per novanta nove anni a partire dal 1° gennaio 1868.

ART. 30.

Le disposizioni della convenzione ed il capitolato d'oneri annessi alla legge 21 agosto 1862, le quali non sono contrarie alla presente convenzione, sono mantenute in tutto il loro vigore.

Art. 31.

La presente verrà ridotta in convenzione definitiva ed avrà vigore, quando il Governo sia stato autorizzato per legge a stipularla e sia stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti.

Fatta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il ministro delle finanze Q. SELLA — *Il ministro dei lavori pubblici* S. JACINI — *Per la società delle ferrovie meridionali* BONA; *direttore generale* — PIETRO MARZI, *capo-sezione.*

Per copia conforme;
Dal Ministero dei lavori pubblici,

Il capo-sezione
P. MARZI

Prospetto A.

Calcolo per dimostrare che per assicurare alle azioni £ 18 ciascheduna è necessa
l'interesse annuo del 6 p% sul Capitale di £6,000,000

A seconda di quanto le era accordato dalla legge la Società cedette
a forfait il completamento della linea principale per

a	la sovvenzione del Governo	£ 10,000,000
b	" dei Comuni e Corpi morali	2,000,000
c	il ricavato di 40,000 azioni di £ 500	20,000,000
d	l'emissione di tante obbligazioni per	19,000,000
	= Totale	£ 51,000,000

E parimenti il compimento del tronco da Cairo ad Acqui per
la Capitolizzazione della garanzia governativa di 25,000 Lire per Chilometro
addotte pure £ 8,100 per Chilometro per effetto d'esercizio

Ora dunque la Società ha d'uopo

1.mo Della somma annua occorrente per servire agli interessi ed alla a
mortizzazione delle obbligazioni necessarie per fare 19,000,000

2.° Della somma annua occorrente per procurarsi gli 8,000,000 di p
venzione che il Governo le toglierebbe

3.° Della somma necessaria di supplire agli impegni pel tronco da Cairo ad Acq

4.° Di una somma congrua per effettuare il compimento dei versamenti
delle azioni

Pel primo titolo avrebbe combinato il collocamento delle obbligazioni al bel prezzo
di £ 220 mediante però una provvigione di £ 500,000, e perciò ricevendo nette
die obbligazioni N. 88633 a £ 15.85 occorrono annue — £ 1,404,837-

Pel 2° titolo, effetto per procurarsi 8 milioni a relativi interessi,
occorrono obbligazioni N. 38600 a £ 15.85 — 611,810-

Pel 3.° titolo, effetto pel tronco Cairo Acqui, occorrono £ 16100 per
Chilometro e per 48 — 772,000-

= Sommano £ 2,908,647-

Potendo appaltare l'esercizio si potrà risparmiare il mantenimento
mobile, effetto pel suo impiego — £ 3472,100-

Però occorrerà per ottenere il contratto bonificare agli appa
bricatori coi quali si era combinato l'acquisto per lo meno — 500,000-

Perciò il risparmio si ridurrà a — £ 2772,100-

Pel quale risparmio si emetteranno in meno N. 12,600-
obbligazioni che importerebbero un risparmio annuo di — 199710-

Sarà quindi l'occorrenza indubitata pel servizio delle obbligazioni di annue 2603937-
Accordando il Governo annue — 2000000-

Restano per le 40,000 azioni — £ 391063-

effetto £ 9.78 per azione cioè annue del 2%, ciascheduna nello stato in cui si trovano le azioni
di non aver pagato in monte, ragguaglio £ 250 rendi impossibile il completamento dei versamenti
Se poste, perciò che le azioni compiscano i versamenti effettivi ricevendo anche dai Corpi
Comunali effetto indispensabile che le venga garantito £ 18 per azione, per ciò ragguaglio la So.
cietà domanda la garanzia annua del 6 p% per 56,000,000 effetto annue — £ 3,360,000-
giusta le dette da questi gli oneri indispensabili effetto come sopra — 2603937-
Resterebbero £ 18.78 per azione, cioè — £ 756063-

N.B. La Società limita la sua domanda alla detta cifra nella supposizione di
realizzare qualche economia nell'interesse del capitale durante la costruzione e nelle
liquidazioni cogli appaltatori generali.

Prospetto B.

Dal quale risulta che col Progetto del Governo la Società anzichè migliorare peggiora la propria condizione

Dal Progetto A risulta d'evidenza che venendo tolte £ 200,000 dalla sovvenzione e la garanzia speciale pel tronco Cairo Acqui alla Società, dopo avere fatto gli interessi sulle obbligazioni puramente necessarie per l'opera delle sue linee con ..... £ 2605937
Restano per distribuirsi alle azioni sole ..... " 391063

ossiano £ 9.78 calcolando sullo stesso numero che azion. devrebbe il Governo di ammo ..... £ 3,000,000

Le linee di Savona Carmagnola sperano lunga K 117
" Cairo Acqui " 48
Insieme numero K 165

la garanzia annua assentirebbe quindi a £ 18182 netta per Klo lometro e mostrando la esperienza dell'esercizio alla Romana al K. M con £ 9000 di minimum per chilometro bisognerebbe che rendesse oltre a £ 36364 per K.lo lordo per dare alle azioni più delle £ 9.78 —

Rimovendo invece la concessione come era prima la Società non avrebbe di onere annuale fuorchè il servizio di 88633 obbligazioni ecc, ossia annue ..... £ 1404937 —

Ha in addotto il materiale mobile (locomotive ecc. te manchevole di cedere l'esercizio a condizioni ragionevoli) e pel quale si risparmierebbe l'emissione di obbligazioni K 12600 ossiano annue ..... " 197710 —

Insieme risulterebbe che il carico di ..... £ 1,205127 —

Ora calcolando di poter appaltare l'esercizio della linea Savona Carmagnola a £ 11,000 ; previo evidentemente abbondante ragguaglio al prodotto lordo che si suppone ; risulterebbe che la strada renderebbe £ 24,643 lordo ad chilometro per dare alle azioni quello stesso reddito che la propone il progetto del Governo :

Dedotti: Prodotto lordo	£	24643
Spese d'esercizio		11000
Restano	£	13643
per K.m 117 a £ 13643	£	1596190
occorrono pel servizio delle obbligazioni		1205127
Restano per le azioni pariment	£	391063

È dunque è impossibile che la strada possa rendere £ 36364 = al tuttavante facile che possa rendere oltre a £ 24643 per ottenere maggior profitto alle azioni di quanto accorda il progetto governativo.

Per quanto a Cairo Acqui è avvenuto che stava meglio col primo progetto mentre aveva già una garanzia speciale di £ 25 per lordo per Chilometro —

Prospetto C

Lo Stato colla vecchia Convenzione aveva un carico certo e perpetuo

del frutto annuo degli 8 milioni di sovvenzione in £ 61810 —
della differenza della rendita del tronco Cairo acquisti, calcolato dal Ministro nella sua relazione a £ 8000 — colla garanzia di £ 28 per ogni Chilometri 48 a £ 17,000 ---------- 816000 —

In totale — £ 142710 —

Col nuovo progetto a seconda dei suoi calcoli presentati alla Camera nella relazione del progetto di legge non si assume che un carico eventuale di £ 1816000 — meno per errore nella lunghezza totale delle linee, che è di Kil 165 — in luogo di 160, ossia Kil 5 per £ 10 per ---- 50000 —

Restano ---------- 1756000 —

Risulta quindi che col nuovo progetto lo Stato si assume il carico per le linee di Savona de---- £ 328190 —

Colla differenza però che mentre l'onere di ---- £ 1756000
annuale del nuovo progetto è eventuale
Come il ministro dichiara nella sua relazione,
quello minore della ---------- 142781 0
del primo progetto è positivo e perpetuo
Questa eventualità a favore dello Stato rimonta a danno della
Società come si è mostrato nel prospetto B —

Prospetto D.

Il 16.° Commissario calcolò che le due linee ricevute fin' prossimo costruite per la somma effettiva di ..... £ 54,360,000

Il Ministro propose la garanzia del 6 p.% sopra £ 50,000,000
Lasciando alla Società i premi delle Azioni 2,000,000
e quelli già versati dal Governo ossia 2,000,000

Sin totale ..... £ 54,000,000

Ma la Società aveva già formato il suo Capitale e lo aveva ceduto come dagli Statuti che furono approvati dal Governo nel modo seguente

Sovvenzioni dello Stato e dei Comuni ..... £ 12,000,000
Azioni calcolate alla pari ossia 500 £ 20,000,000
Obbligazioni quante occorrono per £ detta 19,000,000
Obbligazioni Speciali che fu attribuita la garanzia governativa per tronco Cairo acqui ossia quante ne abbisognano per effettuare 10,800,000

Sin totale 61,800,100

Differenza ..... £ 7,800,000

Ridotto in tal modo a 54 milioni il Capitale della Società il Governo accordando il 6 p.% per questa somma ossia £ 3,000,000 inteso di fornire alla Società il modo di fare il servizio delle obbligazioni e che le rimanevano £ 18 per azione onde fosse così approvato che i versamenti sarebbero compiuti.

Ora è evidente che gli aggiottatori generali, i quali incettarono in pagamento azioni alla pari non percependo che £ 18 cadauna, vale a dire perdendo la metà del proprio capitale senza mai sperarne di ottenere giammai non è ammissibile che potessero lasciare a simili condizioni i loro contratti: che se si volesse da loro il sacrificio della somma calcolato dal 16.° Commissario come un guadagno bisognerebbe che tro. vassero un corrispettivo nel valore delle loro azioni ossia che venisse loro accordato un interesse tale che portasse questo valore a 500 lire effettive invece che a quel povero cui dovranno rimanere spesso limitato il loro interesse a £ 18 —

Propongo che sia incaricato il Commendatore
di esaminare con gli altri colleghi e col Signor Ministro
quali sono i mezzi da far fronte alle spese dell'esercizio
1863, e qualora fosse indispensabile la vendita delle
foreste si avanti il contratto — Nisco

(Ammesso)

17. Novembre 64.

Propongo che l'Ufficio per le considerazioni che ho esposte d'interesse politico-militare, e per i mezzi dell'erario finanze respinga la vendita prossa delle fer-rovie dello Stato; con incarico al Commissario d'insistere sull'emissione di un Prestito nazionale speciale per conseguire le somme che per detta vendita sarebbero incassate dallo Stato

Luzzatti

(Respinto)

L'ufficio riconoscendo che
il sacrificio ~~del~~ fatto dallo
stato nella cessione delle sue
reti fatte per le ferrovie
esige che sia data la
obbligata la Comp.ª a
fare la tariffa di Lavoro

l'Ufficio fu ingiunto nella legge una
disposizione che obbligò le società
di diversi gruppi a concorrere
per comporgli fondi ad ogni
loro opera stradale per quanto
~~loro~~ di un quarto loro ad im
mediato e diretto loro vantag
gio. —

Lodi

Ratificato

Art. 4° da aggiungersi nella legge

Art. a. È data facoltà al Ministero ~~di facoltà~~ di concedere all'industria privata la linea da Caserta a Benevento colla garanzia di chilometro quale L. 20.000 per chilometro quale va ~~in~~ data concessa dal Gov. Austriaco la congiunzione effettiva colle ferrovie venete.

Art. b. Il Ministero dovrà entro due anni ordinare alla compagnia delle ferrovie Romane la costruzione della linea da Roma alla Spezia e quelle da Arezzo a Terni ad Arezzo e da Rieti all'incontro della linea da Arezzo a Sulmona

Art. c Il Ministero

entro il periodo di 5 anni
dalla promulgazione della pre-
sente legge dovrà ordinare la
costruzione delle linee di
cui le fece menzione negli
art. 20. e 21. della con-
venzione 1863. colla Compa-
gnia Emanuele.

Art. 2 ~~Il Governo~~ E' data
facoltà al Governo di accor-
dare all'industria privata
la linea da Pistoia ad
Empoli colla stessa garanzia
accordata per le linee
concesse alla nuova Compa-
gnia dalle ferrovie romane

Art. 16. della convenzione
soppressione di tutto quanto
riguarda la ferrovia da
Treviglio a Coccaglio mante-
nendo fermo quanto a tale ri-
guardo nella
convenzione del 1861.

Le ragioni per quali motivi
la comp. delle ferr. dell'Alta
Italia rinunzia al diritto di
costruire la ferrovia della Val
Trompia, mentre uguale rinunzia
viene fatta dalla comp. delle
ferrovie Romane. —

Raccomandazione

Mettere in rapporto la convenzione coll'art... del decreto 22. Luglio 1891. relativo al prestito Ambro'

(Sommelli)

Art.° 1.° — Allegato A — pagina — 115. / Relazione Continuo

" B — " 193. / idem

B² — " 220. / idem

2.° — " C — 1.° allegato capitolato 199. / idem

" C² — agli annessi A. B 215. / idem

" C³ — " 245. / idem

— " Allegati

" D. — " 197. / idem

" E. — " 181. / idem

" F. — " 183 / idem

Annessi — —

3.° — " G. — " 165. / idem

G². — " 235. / idem

~~Convenzione — pag.ª 214~~

~~Capitolato — " 219.~~

~~agli annessi A. B. e G.~~

I predetti allegati, che trovansi disgiunti dalla Relazione Generale, perchè sono planimetrici e murali l'uno dopo l'altro nell'ordine sopraregistrato

SESSIONE 1863-1864

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

INTORNO

al riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del Regno.

Tornata del 17 dicembre 1864.

INDICE DELLE MATERIE

Relazione della Commissione presentata il 17 *dicembre* 1864 *sui due progetti di legge* 30 *giugno e* 28 *novembre* 1864.

§ 1. Criteri economici e politici nella questione delle strade ferrate, pag. 1
» 2. Richiami storici sulle strade ferrate italiane . . . . . » 9
» 3. Metodo seguìto nella Relazione . . . . . » 16
» 4. Concetto degli aggruppamenti delle strade ferrate . . . . . » 19
» 5. Fusione delle quattro società dell'Italia media e costituzione della nuova società delle strade ferrate romane . . . . » 34
» 6. Cessione delle strade ferrate dello Stato, e costituzione della compagnia delle strade ferrate dell'Italia superiore . . . » 55
» 7. Riforma della rete delle strade ferrate meridionali e della convenzione 21 agosto 1862 . . . . . » 68
» 8. Nuova forma di sussidio alla società della strada ferrata di Savona » 94
» 9. Linea da Cuneo a Mondovì e alla strada savonese . . . . » 96
» 10. Linea complementare da Cremona al confine mantovano . . » ivi
» 11. Desiderii . . . . . » 97

PROGETTI DI LEGGE.

1. Progetto di legge presentato alla Camera nella tornata del 30 giugno 1864, dai ministri Menabrea e Minghetti . . . . . pag. 105
2. Progetto di legge presentato alla Camera nella tornata 28 novembre 1864, dai ministri Jacini e Sella . . . . . » 109
3. Progetto di legge riformato dalla Commissione parlamentare e presentato alla Camera il 17 dicembre 1864 . . . . . » 111

Allegati del progetto di legge presentato dalla Commissione.

ALLEGATO *A* — Convenzione 22 giugno 1864 per la fusione delle società delle strade ferrate romane e toscane, e per la costituzione della nuova società delle romane, pag. 115
Atto annesso alla precedente convenzione, che stabilisce i patti della fusione tra le quattro società » 135
— *B* — Atto addizionale 23 novembre 1864, che modifica alcuni patti della fusione . . . . . » 153
— *C* — Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle strade ferrate dello Stato, e la costituzione della compagnia delle strade ferrate dell'Italia superiore » 155
— *D* — Convenzione 30 giugno 1864 per la concessione della strada da Vigevano a Milano per Abbiategrasso alla società anonima cessionaria dell'ingegn. Ferrante » 157

ALLEGATO *E* — Convenzione 30 giugno 1864 per la concessione della linea Alba-Asti-Casale-Mortara alla società della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria . . . . . pag. 161

— *F* — Convenzione 21 maggio 1864 per la concessione all'ingegnere Gaetano Capuccio della strada ferrata da Torino a Ciriè . . . . . » 183

— *G* — Convenzione 28 novembre 1864 conclusa colla società delle strade ferrate meridionali, e a cui vennero contrapposte le modificazioni suggerite dalla Commissione parlamentare, e accettate dalla società . » 185

SUPPLEMENTO alla relazione 17 dicembre 1864 sulle proposte di legge del 30 giugno e del 28 novembre 1864 intorno al riordinamento delle strade ferrate italiane . . . . . pag. 197

Atto addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, relativa alla cessione delle strade ferrate dello Stato alla Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale . . . . . » 215

Atto suppletivo alla Convenzione in data 22 giugno 1864 ed annessivi allegati riguardanti la fusione delle Società concessionarie delle strade ferrate Livornesi, Maremmane, della Toscana centrale e delle Romane in una sola Compagnia . . . . . » 220

Nota alla Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del regno . . . . . » 223

Modificazioni ed aggiunte alla Convenzione in data 28 novembre 1864 stipulata colla Società delle strade ferrate Meridionali . . . » 235

Lettera del marchese di Rorà in data 5 febbraio 1865 ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici . . . . . » 240

Lettera dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze in data 17 febbraio 1865 alla Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del regno . . . . . » 243

Allegato alla lettera 17 febbraio 1865 dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze alla Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del regno . . . . » 245

Modificazioni portate alla Convenzione 30 giugno 1864 (*Allegato C*) ed all'annesso Capitolato dalla Convenzione addizionale 2 febbraio 1865, e dalle correzioni assentite in seguito alle osservazioni della Commissione parlamentare . . . . . » 247

Annesso A — Tariffa accordata dal contratto per la vendita delle ferrovie dello Stato . . . . . » 275

Annesso B — Tariffa dei prezzi di trasporto di oggetti e di persone per conto del Governo accordata dal contratto per vendita delle strade ferrate dello Stato . . . . . » 279

ALLEGATI

citati nella Relazione 17 *dicembre* 1864, *e nel Supplemento* 20 *febbraio* 1865.

ALLEGATO I. Lunghezza proporzionale delle strade ferrate europee, pag. 282

— II. Prodotti delle strade ferrate europee, tanto delle società industriali, quanto dei Governi . . . . . » 283

— III. Quadro delle azioni ed obbligazioni costituenti il capitale della societa delle strade ferrate Livornesi, dei prodotti annui chilometrici ottenuti a tutto l'anno 1863, e delle garanzie accordate alla Società per leggi precedenti. » 284

— IV. Quadro della situazione economica della Società della strada ferrata Centrale-Toscana . . . . . » 285

— V. Quadro della situazione economica delle strade ferrate Maremmane . . . . . » 286

— VI. *A.* Quadro della situazione della società delle ferrovie Romane . . . . . » 287

— VI. *B.* Conto delle obbligazioni emesse dalla Società generale delle ferrovie Romane a tutto il 31 dicembre 1864 » 288

— VII. Prodotto delle strade ferrate Romane dal 1861 al 1864 » 290

— VIII. Dimostrazione comparativa degli effetti della fusione delle quattro società e della nuova combinazione sociale . . . . . » 292

Ragguaglio degli oneri dello Stato, secondo i dati del rapporto della Commissione amministrativa, trasportando solo fra le linee eventuali la *Terni-Avezzano*, e calcolando il sussidio chilometrico in ragione di lire 13,250 per 12,500 lorde (Convenzione del 22 giugno 1864). . . . . » 298

Ragguaglio degli oneri dello Stato — Lo stesso quadro di quello della Commissione colle cifre della relazione ministeriale 30 giugno 1864 . . . . . » 300

Spiegazione delle differenze tra i due quadri . . . » 302

— IX. Confronto fra gli oneri in somma determinata o presuntiva assunti dalla Società, che acquista le strade ferrate dello Stato, e gli interessi perduti dallo Stato sopra le graduali rimanenze di prezzo di 200 milioni, in rapporto alla scadenza delle rate stabilite giusta i patti della convenzione 30 giugno 1864 . . . . . » 308

— X. Stato approssimativo dei materiali esistenti nei magazzini delle strade ferrate dello Stato al 1° febbraio 1865 distinti per categoria . . . . . » 309

— XI. Fondo di combustibile esistente nei diversi depositi delle strade ferrate dello Stato al 1° gennaio 1864 ed al 1° gennaio 1865, comprese le spese di sbarco e di carico sui vagoni . . . . . » 310

— XII. Nota dei veicoli posseduti dall'amministrazione delle strade ferrate dello Stato al 1° gennaio 1865 . . » 311

ALLEG. XIII. Prodotto medio delle linee possedute ed esercitate dallo Stato, calcolato il prodotto di quelle già appartenenti alla Società *Vittorio Emanuele*, e non calcolato il prodotto della linea di Voltri non compresa nella cessione, desunto dall'ultimo triennio 1862,1863 e 1864, pag. 312
— XIV. Bilancio fra le spese ed i fondi destinati a portare a compimento la Stazione di Torino . . . . . » 313

DOCUMENTI.

DOCUMENTO 1. Relazione della Commissione istituita dal ministro delle finanze per esaminare, se colla cessione di tutte le strade ferrate dello Stato conclusa colla convenzione 30 gennaio 1864, si verifichi il caso contemplato nell'articolo 10 della convenzione 2 luglio 1851, colla quale furono stabiliti i patti del prestito Hambro, pag. 317
— 2. Nota sul concorso offerto da provincie e da comuni per la costruzione della ferrovia Napoli-Benevento-Foggia » 324
— 3. Calcolo della spesa approssimativa annua del trasporto delle corrispondenze sulle ferrovie del Regno, basato sull'ipotesi che la posta non goda alcuna esenzione per le sue spedizioni . . . . . » 329
— 4. Calcolo dei prodotti probabili delle strade ferrate meridionali . . . . . » 332
Quadro dei prodotti ottenuti sulle ferrovie meridionali negli anni 1863 e 1864 . . . . . » 336
— 5. Profili delle linee dell'Appennino nella rete Meridionale (*Carta litografica*) . . . . . » 338
— 6. Rapporto sulla esplorazione per l'andamento d'una ferrovia tra Contursi e Potenza con *Carta litografica* » 339
— 7. Tabella comparativa delle distanze tra i principali punti della rete delle strade ferrate meridionali secondo il nuovo e l'originario ordinamento . . . » 346
— 8. Carta dimostrativa delle distanze (*Carta litografica*) » 350
— 9. Quadro cronologico di tutte le concessioni ed ordinazioni delle strade ferrate italiane fino al 31 dicembre 1864 . . . . . » 352
— 10. Quadro cronologico delle aperture all'esercizio delle ferrovie italiane al 31 dicembre 1864 . . . . » 362
— 11. Distribuzione geografica delle strade ferrate secondo lo stato attuale, col confronto delle novità introdotte dal progetto di legge del Ministero, riformato dalla Commissione . . . . . » 372
— 12. Distribuzione delle strade ferrate italiane tra le società industriali che le costruiscono o le esercitano secondo il nuovo progetto di legge . . . . . » 380
Indicazione dei tronchi comuni richiamati nelle precedenti tabelle colla lettera (*a*) . . . . . » 388
Carta geografica d'Italia secondo i gruppi delle diverse società proposti dal Progetto di legge.

SESSIONE 1863-1864 N° 247-B

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

BERTI-PICHAT, BODDI, CORRENTI, GIULIANI, BERARDI, FIORENZI, CASTAGNOLA, NISCO, CONFORTI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro delle finanze

nelle tornate del 30 *giugno e* 29 *novembre* 1864

Riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del Regno.

Tornata del 17 dicembre 1864.

SIGNORI! — La proposta di legge, di cui ci fu commesso l'esame, venne presentata al Parlamento, volgono ora poco meno di sei mesi, dai ministri che prima degli attuali reggevano le finanze e i lavori pubblici; ma allora, o che il tempo nol concedesse, o che altre cagioni, le quali non importa indagare, consigliassero gl'indugi, la pratica rimase senza avviamento, benchè ella paresse portar con sè necessità di sollecite risoluzioni. Imperocchè si trattava d'impegni, che potevano per negligenza di tempo scadere, e di provvigioni, dalle quali il Governo doveva trarre il denaro bisognevole per condursi fino al termine dell'annata. Perciò la vostra Commissione, com'ebbe alle mani il ponderoso tema e ne potè più d'appresso divisare le difficoltà, volle innanzi tutto chiarirsi, se nel suo còmpito importasse più la diligenza o la speditezza. Eravamo, non vuolsi dimenticare, in quei giorni, che il ministro delle

(247-B) finanze, chiamata a penitenza l'Italia, pubblicava esausto il tesoro e necessario il soccorso di nuovi balzelli e di subitanee esazioni. Moltissimi ricordando come da più mesi, per accordi noti e divulgati, e a cui mancava solo l'assenso del Parlamento, si era convenuta per duecento milioni la cessione delle strade ferrate dello Stato, domandavano perchè non si sollecitasse la risoluzione di codesto negozio, che avrebbe potuto salvare il Governo dalla necessità di dolorose confessioni e dal rischio di fare assegnamento sui miracoli. Altri si doleva invece che una materia come quella dell'assetto definitivo delle strade ferrate, la quale ricerca maturità di studi e libertà di giudizi, si avesse a violentare sotto il pressoio dell'urgenza e a presentare poco meno che sotto forma d'uno spediente di cassa. La vostra Commissione uscì di netto da codeste sospettosità; e prima di fermare il disegno de'suoi studi, avuti a sè i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ne cavò per riscontri certissimi non essere nè desiderato, nè desiderabile, che s'avesse a precipitare la discussione; dacchè il ministro delle finanze non doveva, e ad ogni modo non poteva far assegnamento sulla cessione delle strade ferrate dello Stato per riparare alla istantanea deficienza dell'erario. Di che si volle fare qui ricordo espresso, e per mostrare onde la vostra Commissione abbia pigliato fiducia di poter riposatamente condurre a termine il suo lavoro, e per rendere ai ministri testimonianza pienissima che nel maneggio di questa pratica il temporeggiare fu alcuna volta consiglio di prudenza, e più spesso effetto di necessità.

Due sono, o signori, i disegni di legge che vi vengono innanzi; uno, il più antico, porta la costituzione delle due grandi società industriali, a cui vorrebbonsi commettere tutte le strade ferrate dell'Italia superiore e della media; l'altro mira a correggere la rete delle strade ferrate dell'Italia peninsulare e a riformare il contratto stipulato, sono ora due anni, colla società italiana, che s'intitola delle strade ferrate meridionali. Questi due disegni sono così legati fra loro da non potersi dubitare che abbiano a far presa e corpo in una medesima legge; poichè il primo non solo è preceduto da un proemio teorico che discorre le ragioni geografiche ed economiche di un compiuto sistema viale in Italia, ma accoglie non poche disposizioni di cui solo nel secondo disegno di legge troviamo l'applicazione ed il riscontro:

e il secondo disegno porta anch'esso alla sua volta mutamenti e giunte nella materia più specialmente trattata nella primitiva proposta. Benchè da ciò si renda manifesta l'intima connessione dei due progetti, sì per la forma, che per la sostanza, nondimeno pareva a molti, e ne fu disputa anche negli uffizi della Camera, che non fosse buon consiglio fare un solo fascio di tante questioni quante ne ponno occorrere entrando nell'esame della costituzione economica di sette compagnie industriali, che hanno ciascuna la loro storia particolare e la loro fisiologia, e dovendo per soprassello risolvere d'un colpo lo stabilimento di dodici nuove linee di strade ferrate, cinque delle quali hanno a travalicare l'Appennino. S'aggiunga il pericolo che, facendo un viluppo di tante combinazioni ed appaiando a forza le più accettevoli e piane coll'altre che sono disputabili e contrastate, non venga forse per l'infermità di qualche sua parte a farsi incerta la sorte dell'intera proposta. Ma la vostra Commissione ha pensato che codeste fossero difficoltà proprie della materia, nè facilmente sanabili per artifizi di forma. Potevansi invero presentare tre diversi disegni di legge, uno per ciascuna delle tre grandi società che si hanno a rimaneggiare. Ma nè per ciò si sarebbe venuto a mutar l'ordine delle questioni od a scemare la necessità di toccare alcuni concetti generali ed organici, che a molti, in argomento tutto pratico e spicciativo, sarebbero potuti parere importuni. Ma, chi ben consideri, il dover guardare le cose dall'alto e nell'insieme agevola spesso ed abbrevia; come è più facile abbracciare la forma e la disposizione d'un paese guardando una tavola geografica, che mettendo insieme faticosamente le mappe del catasto. Nè si deve dire che, obbligando tante idee e tanti interessi ad affollarsi verso una sola uscita, si tolga loro la libertà di muoversi, e quasi si violentino ad una concordanza artificiosa ed innaturale: perchè noi non abbiamo a discorrere sé non se di quelle strade ferrate che per l'importanza loro meritano d'esser chiamate nazionali, e che perciò debbonsi condurre e coordinare come porta la necessità degli interessi generali. Anzi crediamo che sia un vantaggio non piccolo in questa materia, nella quale sì vivi e tenaci sono gli spiriti locali, obbligare, per continuo richiamo di raffronti, la mente a sentire la presenza purificatrice e l'evidenza imperiosa della patria comune.

Cominciamo dunque dal confessare qual sia il nostro

(274-B) concetto intorno all'influenza delle strade ferrate nella costituzione dell' unità italiana e nell'instaurazione della nostra nazionalità. Nessuna regione, geograficamente parlando, aveva più della nostra bisogno di questo potente correttivo dei difetti della sua costituzione organica, nessun popolo aveva più del nostro necessità di questo mirabile condensatore del tempo e dello spazio. Se le strade ferrate sono per le altre nazioni un mezzo di progresso, per gl' Italiani sono i nervi e i muscoli del nuovo corpo in cui deve incarnarsi l'anima della nazione, creata piuttosto dalle idealità e dalle inspirazioni del sentimento, che compaginata per forza di matura gestazione. Un antico adagio, confermato dall' autorità di Napoleone, e ripetuto compiacentemente dalla più parte dei pubblicisti d'Europa, negava che l' Italia potesse mai posare in un solo Stato, mancandole un centro, sul quale impernarsi, ed essendo la sua parte continentale disforme affatto dalla peninsulare, e la peninsulare divisa dal partitore Appennino in due esili liste littorane frastagliate in centinaia di valloni e volte a contrari mari e a contrari cieli. Codesta membratura sfibrata, che parve impedire all'Italia di poter stringere i pugni e raccogliere prontamente le forze e i pensieri, non può essere corretta che dalla vaporiera e dalle strade ferrate, sulle quali un esercito in pochi dì potrà tramutarsi da un estremo all'altro della Penisola con una velocità decupla, se si ragguaglia a quella delle migliori fanterie, e doppia se si ragguaglia a quella di una flotta spinta da prospero vento o animata dal vapore. Le conseguenze si indovinano. Solo lasciateci ripetere che le altre nazioni vennero formandosi a mano a mano, e risaldando le loro attaccature e le loro membra con prove di secoli; ma la nazione italiana, costituitasi a un tratto per beneficio di rapide fortune, deve fare sperimento della sua coesione corporea entro brevissimo termine: nè certo potrà uscirne ad onore senza questa nuova maniera d'armi fatate. Noi crediamo indispensabile alla conservazione della nostra indipendenza avere presto ai bisogni un esercito numeroso: ma più ancora indispensabile aver un esercito che possa intiero e a tempo trovarsi là dove forse in un solo giorno si decideranno i destini di secoli; e perciò non ci parrà sacrilegio se tra le spese delle macchine guerresche vedremo dare il primo luogo alla spesa per le strade ferrate: e tanto più volontieri, perchè esse sono anche il primo e più

sicuro mezzo di fecondare tutte le arti della pace; e ci portano così nello stesso tempo due supremi, e, quasi direbbesi, contrari benefizi. (247-B)

Ma anche solo a considerare le strade ferrate come un mezzo per ristorare le finanze nazionali, non v'ha, crediamo, balzello da cui possa l'erario cavar più danari che queste strade, le quali pur sono accettate dalle popolazioni come una larghezza dello Stato, come la visibile provvidenza della civiltà. Valgano pochi esempi tra i moltissimi che ricorreranno alla mente di tutti.

Da raffronti accurati si ritrae, come in Francia tra l'antico modo di vettureggiare e quello che ha luogo sulle strade ferrate, corre, rispetto al prezzo, la differenza che da tre ad uno: differenza che in Italia, per la difficoltà dei luoghi, dovrebb'essere anche maggiore. Questo risparmio di due terzi sul costo de'trasporti rappresenta in Francia una somma che questo anno va oltre i mille milioni di franchi. Solo un sì enorme risparmio sulle spese morte può spiegare come i commerci della Francia coi paesi stranieri abbiano potuto ascendere nella valuta di due mila cinquecento milioni indicataci dalle ultime statistiche del Governo orleanese, sino a quella di sei mila milioni: meraviglioso aumento di cui non potremmo farci ragione, se non ricordassimo che le strade ferrate francesi in questi ultimi dieci anni triplicarono. E le imposte, seguendo il moto ascensivo, per naturale crescenza, fruttano ora anch'esse quasi un terzo più di quello che nel 1846. Tutti questi benefizi vennero all'erario francese dalle strade ferrate, per lo stabilimento delle quali esso in fin dei conti non diede a titolo di guarentigie o di sovvenzioni più di mille milioni, e da questa somma ora l'erario imperiale, mercè le tasse speciali che direttamente colpiscono l'industria delle ferrovie e i servizi gratuiti a cui sono sottoposte le compagnie, ricava largamente gl'interessi.

Notisi poi che non si sono messi in computo i servizi straordinari i quali talora per sè soli ponno dare, anche a scontarli in danaro, grandissimi benefizi. Basterà citare un caso solo che ci tocca dappresso. Nella breve guerra del 1859, in soli ottantasei giorni l'amministrazione francese, pel trasporto sulle ferrovie sociali degli uomini e dei cavalli mandati alle Alpi ed a Marsiglia, non tenuto conto dei traini e delle artiglierie, nè delle spese di ritorno, risparmiò mercè le tariffe di favore, poco meno di undici milioni.

(247-B) Dopo ciò avremo noi bisogno d'altre dimostrazioni, o ci fermeremo a fare calcoli suppositizi su quello che potessero guadagnare le nostre finanze, quando si compia il riordinamento delle strade ferrate italiane? Codeste profezie ognuno le può far da sè agiatamente. Solo vorremmo avvertire che, come in Francia questa novità delle strade ferrate produsse effetti assai più generali e profondi che non in Inghilterra, dove già, prima delle strade ferrate, erano prospere le condizioni della locomozione e del lavoro, così deve ragionevolmente presumersi che in tutta Italia, e principalmente nelle regioni meridionali per tanti anni forzate a un duro letargo, la vaporiera porterà una rivoluzione più benefica e più evidente, di quella che veggiamo ora compiersi in Francia, dove solo in questi ultimi anni e per virtù delle strade ferrate, le quali frugano le più riposte parti del paese, cominciano davvero a dileguarsi i vernacoli rusticani e le ruggini provinciali che noi credevamo già cancellate da tanti secoli di gloria e d'unità. — « Le strade ferrate, scrive il signor Flachat, rifanno la nuova Francia territoriale e popolare; esse unificano ed assimilano il territorio. Le distanze infino a ieri erano grandi, le comunicazioni difficili. La gente non viaggiava che sulle strade ordinarie; sui fiumi poco, meno ancora sul mare. La più parte dei villaggi vedevano di rado un abitante delle grandi città; l'uso de' vernacoli creava anche per la lingua e per le idee circoscrizioni e confini. Le relazioni con paesi lontani rarissime. Il mercato più vicino era il solo regolatore economico, e però nascevano di strane differenze ne' prezzi delle cose. A cento chilometri di distanza v'era talora un salto di due franchi nel pregio di un ettolitro di grano. Nelle campagne si consumava ciò che si produceva sul posto, onde un nutrimento poco variato, e perciò appunto insufficiente. S'era infine ancora Brettoni, Guasconi, Normandi, Picardi, Lorenesi, Provenzali, e solo nelle alte professioni, nelle grandi città, all'esercito si capiva veramente e si amava la Francia.

« Questo difetto d'omogeneità scemava il valore politico e morale della Francia. La capitale, non contrappesata da alcuna forza intellettiva, trascinava le provincie nelle sue idee come ne' suoi capricci, ne' suoi entusiasmi come ne' suoi furori. Allora, per avere un po' di stabilità, il paese ricorse contro la versatilità della capitale ad una forma di Governo che rappre-

sentasse l'autorità più che la libertà. Le strade ferrate intanto hanno diffuso più equabilmente la vita politica. Da tutte le parti nelle nostre provincie si fanno ora voti e si dà opera per avviare le istituzioni della civiltà. » — (247-B)

Ma abbiamo abbastanza insistito sull' utilità diretta o indiretta che le nostre finanze ritrarranno da un buon sistema di strade ferrate. Veggiamo ora qual sia la forma più conveniente dal punto di vista finanziario per ottenere questi risultamenti.

Noi non entreremo qui ad esaminare se al Governo convenga costruire ed esercitare direttamente le strade ferrate, o se torni più spediente affidarle all' industria privata. Non v'ha chi ignori come la questione sia stata ampiamente discussa, e com'essa sia stata anche praticamente risoluta in modo diverso da diversi Stati. Ciascuno dei due temi ha la sua teoria, la sua dottrina, i suoi esempi favorevoli e contrari. Noi ci porremo a dirittura sul terreno pratico e ricorderemo come allo stato della nostra legislazione, non potrebbe sostenersi che il Governo abbandoni all' industria privata ciò che i nostri antichi scrittori avrebbero chiamato diritto regale, dacchè non solo la concessione delle linee e l'autorizzazione di esercitarle dev' essere fatta dal potere sovrano ; ma oltre a ciò la legge pei lavori pubblici contiene un intero titolo, ove si regolano tutte le particolarità della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, e perfino di quelle private e costrutte a servigio d' un' industria speciale. Quando dunque si pone l'alternativa tra l'assumere o l'abbandonare la costruzione delle ferrovie per conto del Governo, non si ponderano adeguatamente i termini del quesito. Il Governo rimane sempre, pel nostro diritto amministrativo, il vero proprietario delle strade ferrate ; egli mantiene il diritto di riscattarle ; ha infiniti mezzi di influire nello stabilimento delle linee e di sorvegliarne l'esercizio ; e nell'atto stesso, che accorda un privilegio ai costruttori ed agli esercenti, non solo provvede alla regolarità del pubblico servizio, ma anche si riserva que' vantaggi che gli rappresentano un vero corrispettivo della concessione. In una parola la direzione delle strade ferrate è in sua mano ; e se egli accetta il concorso dell'industria privata, è principalmente per attirare i capitali necessari a queste grandi costruzioni, e per valersi nell'amministrazione di sì complicate aziende della diligenza oculata e paziente degli interessati.

(247-B) È evidente che non sono soltanto ragioni di convenienza amministrativa quelle che consigliano il Governo di associarsi nella grande opera delle strade ferrate l'industria dei privati, ma è principalmente l'impossibilità in cui trovasi ora l'erario pubblico di fornire le migliaia di milioni che occorrono per sifatte imprese. Le immense somme che si dovranno spendere pel compimento delle nostre ferrovie, quando lo Stato non volesse più impegnarsi con nessuna compagnia industriale, dovrebbersi cercarle al credito, nè si troverebbero che ad interessi ingordissimi e con iscapito crescente delle finanze; dove invece allettando i capitali colle combinazioni dell'industria associata, e rispettandone l'autonomia, lo Stato trova il modo di far che altri anticipi le spese d'un servizio pubblico di altissima ed immediata necessità, senza impegnare direttamente il proprio credito. Che anzi i titoli industriali, i quali vengono emessi sotto guarentigia o con fideiussione dello Stato, noti e negoziati su tutte le borse d'Europa, mentre non fanno che una concorrenza indiretta ai titoli di crediti direttamente emessi dal Governo, valgono a far testimonianza dello sviluppo e dell'attività industriale risorta in Italia, e sono quasi un pegno economico delle migliorate condizioni della penisola.

Ma è pur necessario dire alcunchè della complessione attuale delle nostre finanze, affinchè si comprenda quali principii abbiano guidato la Commissione nell'esame delle diverse combinazioni economiche che le vennero presentate. Egli è evidente oggimai che i Governi passati, i quali signoreggiarono e tennero divisa e straniera a sè stessa l'Italia, non tanto aggravavano la mano sulle imposte, quanto impedivano ogni svolgimento economico e impoverivano ad arte il paese. Non si hanno dunque a far le maraviglie se l'Italia libera e unita spende assai più che l'Italia serva e divisa, alla quale bastavano milizie partigiane e scherane, flotte di parata, strade di gala aggruppate intorno alle capitali. L'immobilità e il silenzio sono certamente meno costosi del moto e della multiforme attività. Noi abbiamo trovato quasi in ogni parte d'Italia tutto da fare, o, quel ch'è peggio, da rifare; nè si deve credere possibile che, uscendo dal tumulto di sì grandi avvenimenti, i quali mutarono il corso di tanti interessi e di tanti pensieri, si possa ad un tratto, e come per miracolo, ravviare le tradizioni di un'operosità per tanti

secoli interrotta. È già mirabile e ben auguroso il vedere, che le navigazioni ed i commerci diano segno di crescere pel solo fatto dell'abolizione dei dazi interni e della riforma doganale, la quale pur dovrebbe avere scompaginate e sviate tante abitudini e tante clientele. Noi siamo dunque nel periodo della seminagione e del dissodamento: dobbiamo contar sull'avvenire; ma perciò appunto dobbiamo spendere per l'avvenire, e soltanto in vista dell'avvenire. Noi non approviamo, neppure nella materia delle finanze, i timidi consigli; ma crediamo che appunto perchè noi ci facciamo, quasi a dire, amministratori e tutori delle generazioni che ci seguiranno, dobbiamo essere severissimi con noi. Spender meno che si può nel presente, e associare ai vantaggi sperati quelli che ci vengono in soccorso nelle attuali strettezze, ecco quale debb'essere la nostra regola economica. (247-B)

II.

In Italia non cominciò a parlarsi di strade ferrate, che un trent'anni fa. La condizione politica in cui allora trovavasi la penisola si ritraeva ad evidenza nello stato delle comunicazioni, talchè ebbe a dirsi che in una carta stradale facilmente si sarebbe potuto leggere come in segni simbolici la statistica e la storia d'Italia. Ognuno degli Stati che, sebbene congiurati tra loro nella forma e nell'intento politico, pure si astiavano gelosamente, avea per così dire il suo sistema stradale: prima legge quella di far da sè; seconda, quella di vigilare in comune le porte e gli sbocchi per cui potevansi parlare e toccare tra loro le popolazioni italiane. Un problema stradale allora, in luogo d'essere sciolto dagli economisti e dagli ingegneri, era dato a studiare agli agenti delle polizie e delle dogane, e, manco male, ai soldati. Tutti gli ostacoli naturali che facevano risalto, e parevano giustificare i confini artificiali segnati tra parte e parte d'Italia, erano, diremo così, coltivati con amore. Il Ticino e il Po, per esempio, in luogo d'essere convertiti in vie fluviali, venivano mantenuti come una buona linea di difesa contro ogni istinto di comunione italiana. La gelosia andava tant'oltre, specialmente nel reame di Napoli, che anche le strade decretate per congiungere fra loro le provincie non si eseguivano, e molte vie segnavansi sulle carte topografiche, che poi

(247-B) invano sarebbersi cercate sulla faccia dei luoghi. Quest'istinto di segregazione, e, come direbbero i Tedeschi, di particolarismo, doveva manifestarsi più vivo nell'argomento delle strade ferrate, tanto più efficaci delle strade comuni a congiungere e accomunare popoli. Ognuno degli Stati d'Italia avea il suo sistema particolare di difesa, la sua strada di predilezione politica. L'Austria voleva prima di tutto congiungere col cuore della monarchia le città orientali del Lombardo-Veneto: essa non poteva comportare che Milano e Genova si dessero la mano. Il regno di Sardegna anch'esso preferiva di sviare a ponente la strada ferrata della Liguria per metterla sotto la protezione della fortezza di Alessandria. La Toscana doveva pensare prima di tutto a congiungere Livorno e Firenze. E i Borboni di Napoli conducevano le loro prime linee ferrate dalla reggia alle ville principesche ed agli acquartieramenti suburbani dell'esercito.

Nondimeno egli è nei convegni per le strade ferrate che primamente si svolse e si afforzò l'istinto politico degli Italiani. Tutti ricordano le dispute accesissime che si destarono a proposito della strada ferrata da Milano a Venezia, nelle quali per la prima volta si udì in pubblico la voce di Manin e di Pasini. Tutti sanno che i congressi scientifici, primo embrione di adunanze nazionali, trattarono largamente questa materia, e che nel convegno di Venezia, parlando della continuità delle linee ferrate, propugnarono l'unità, almeno territoriale, della nazione.

Singolare, che le prime regioni d'Italia in cui si era cominciato a parlare e a fare, Napoli e Lombardia, rimanessero poi per colpa degli eventi pressochè ultime nell'esecuzione. La gran linea ferrata da Milano a Venezia, incagliata da infinite difficoltà, non si è potuta condurre a termine che nel 1857; anzi ancora adesso le manca, per rispondere al primitivo disegno, il tratto da Treviglio a Coccaglio. A Napoli, dove nel 1839 s'era aperta la prima via ferrata che vedesse l'Italia, quella per Torre Nunziata, s'andò poi lavorando lentissimamente sulle strade di Salerno, di Capua e d'Avellino; e i disegni delle linee per le Puglie, pel Molise, per l'Adriatico, per l'Ionio svamparono in parole.

Intanto la Toscana, messasi in via più tardi procedeva alacremente, cosicchè nel 1847 vi si erano compiute le due strade sulle rive destra e sinistra dell'Arno tra Firenze e Livorno, allacciando anche Pistoia,

Lucca e Pisa, e già si erano ideate le strade aretine, le maremmane, le senesi e fin quelle attraverso gli Apennini per l'Adriatico e per Bologna. (247-B)

Il 1848 chiuse l'epoca dei lavori frammentati e delle piccole autonomie; cominciò il dualismo delle influenze, dei commerci, delle strade. Il Piemonte si spigrì. La strada da Torino a Genova, assunta dallo Stato fin dal 1844, e appena abbozzata nel 1848, fu condotta a compimento nel 1853, ad onta delle enormi difficoltà che opponeva il passaggio dell'Appennino: e per la prima volta fu trionfata dalla vaporiera una grande catena di montagne. Nel frattempo si erano tracciate le linee di Cuneo, di Susa, del Ticino, di Pinerolo, di Voltri, e l'anno appresso la linea da Vercelli a Valenza per Casale, quella d'Alessandria a Piacenza, e la scorciatoia da Novi a Tortona, e le diramazioni da Santhià a Biella, e da Mortara a Vigevano. Collo stesso ardore si proseguì sino al 1859. In quell'anno già può dirsi che erano compiute tutte le linee principali del Piemonte, le quali in lunghezza vincevano tutte le altre ferrovie d'Italia sommate insieme.

La Lombardia non aveva altro che la linea arteriale dal Ticino al lago di Garda, e al quadrilatero; le mancavano tutte le comunicazioni diagonali, e fino l'importantissima linea trasversale da Milano a Piacenza, la quale doveva congiungere le linee Lombarde colle Emiliane.

Nè erano gran fatto progredite le strade toscane, le quali facevano come gruppo in Val d'Arno, prolungandosi fino a Siena a mezzodì, e fino a Querceta a ponente, e accennando di dar mano pel varco di Porretta alle linee dell'Italia centrale e della Venezia; al qual uopo nel 1856 era stata negoziata una convenzione, che ben potrebbe chiamarsi politica (17 marzo 1856) colla Società delle Strade Lombardo-Venete e dell'Austria meridionale. Quanto alle strade romane esse si limitavano a disegni in aria, e alle tardive concessioni delle linee da Roma a Civitavecchia, da Roma a Bologna, toccando Ancona, infine al tronco da Bologna a Ferrara destinato a congiungere la rete pontificia coll'austriaca.

Così all'avvicinarsi della resurrezione italiana può dirsi che, cavatane Val d'Arno, le parti meridionali e centrali della penisola mancassero affatto di strade ferrate o solo le avessero per mostra.

Nell'Italia superiore invece facevasi sempre più evidente la contrapposizione ostile delle due reti stradali,

(247-B) l'Austriaca e la Sarda: la prima che involgeva, oltre le provincie soggette direttamente all'Austria, tutti gli Stati vassalli e tirava a penetrare nei due avamposti marittimi di Livorno e di Ancona, ad impernarsi sulla piazza di Bologna, a sedurre la Toscana colla tentazione di scavalcare Genova; l'altra, che chiusa nell'alta valle del Po, cercava di farsi strada alle comunicazioni transalpine sottopassando audacemente le Alpi Cozie per assicurarsi l'appendice della Savoia, e studiando i varchi dell'Alpi Elvetiche per trovar via di tragittarsi nella valle del Reno e giugnere alla Germania centrale senza inciampare nelle dogane austriache.

Coll'esito felice della guerra del 1859, durante la quale cominciò a vedersi l'importanza strategica delle ferrovie, che come avevano reso possibile la conversione dell'esercito francese da Alessandria a Novara e preparata la vittoria di Magenta, così facilitarono il formidabile ritorno offensivo dell' esercito austriaco su Solferino, cominciò un nuovo, e, per fortuna, breve periodo, durante il quale i neonati Governi delle diverse parti d'Italia s'affrettarono a dar corpo, se non altro di decreto, a speculazioni fantastiche. Ma anche questa fu un'utile dimostrazione, che aiutò a risolvere problemi i quali, senza quelle strappate frettolose, sarebbero stati ancora masticati per lungo tempo, e che mostrò come convenisse far presto, e mirar sopratutto a compiere le grandi linee nazionali.

Lo stato delle nostre ferrovie poco innanzi la proclamazione del regno d'Italia, le difficoltà che presentava il problema di coordinarle fra loro, gl'intendimenti del Governo a quest'alto scopo si ritraggono perspicuamente nella relazione pubblicata dal ministro Jacini, quando nel 1860 divisava di fondare uno speciale Consiglio per le strade ferrate, nel quale oltre gli uomini dell'arte fossero ammessi amministratori ed economisti. Quel lavoro però non riusciva ancora a risultati definitivi, imperocchè l'attenzione del ministro era principalmente attirata sull' argomento di affrettare la congiunzione delle provincie settentrionali colle meridionali, e sulla difficoltà di procedere alla separazione delle linee Sarde da quelle rimaste sul territorio della Savoia. Ma fin d'allora si vedevano posti i germi delle idee, che poi vennero svolte nella relazione del ministro Menabrea, la quale noi abbiam preso ad esaminare. Fin d'allora si accennava alla ne-

cessità di raccogliere in consociazioni più forti le Compagnie dell'Italia centrale, di regolare in modo più consentaneo agli interessi dello Stato i rapporti delle ferrovie romane rimaste col loro centro fuori del territorio del regno, di attirare nell'amministrazione delle ferrovie possedute dallo Stato le diramazioni costruite per impegno di particolari Società, ma prive della necessaria forza vitale; di preparare la formazione di grandi gruppi di linee, mediante i quali fosse possibile fare coincidere gli interessi delle Società industriali con quelli del pubblico e dello Stato. (247-B)

Così al momento dell'instaurazione dell'unità nazionale, se molto rimaneva a fare, non poteva dirsi però che mancassero le esperienze ed i concetti. Avevamo avuto nella Società *Vittorio Emanuele*, nella Società generale delle strade ferrate romane e in quella delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, l'esempio di grandi sodalizi economici, fondati su vaste combinazioni finanziarie note e studiate da tutte le borse europee. Molte piccole Società ci avevano insegnato colle varie loro vicende in che modo si possano governare queste istituzioni, in cui deve concorrere del pari la rigorosa parsimonia dell'amministratore e la pronta avvedutezza dello speculatore. Il Piemonte infine si era avviato, sull'esempio del Belgio, ad un sistema misto, assai bene immaginato, giusta il quale le principali linee, e quelle che più importavano allo Stato per rispetti politici o strategici, rimanevano nelle mani della pubblica amministrazione, e le diramazioni e le linee meno importanti lasciavansi all'industria privata, che poi veniva a mano a mano costretta ad entrare in società colla grande industria esercitata per conto dello Stato.

Dopo la proclamazione del regno d' Italia cominciò, com'era naturale, un nuovo periodo nella storia delle strade ferrate italiane. Correggere le deviazioni e gli errori, frutto delle idee separatiste, collegare fra loro le piccole società e costituire con esse delle combinazioni più solide e più vaste, incoraggiare la costruzione delle diramazioni secondarie col concorso degli interessi locali, preparare la formazione di grandi gruppi coordinati fra loro, compiere le linee normali sulle quali si possa attirare il commercio europeo, e sopratutto aver riguardo alle necessità strategiche: ecco i principii che vanno successivamente e costantemente manifestandosi in tutti i progetti di legge presentati al Parlamento, e in tutte le dichiarazioni del Governo.

(247-B) Giusta questa corrente necessaria d'idee si favorì l'ampliazione della società delle livornesi, in cui si vennero a raccogliere le altre piccole società di Val d'Arno, si ricostituì la società delle romane, procurando di utilizzarne l'azione anche pel territorio non ancora unito al Regno, si andarono cercando società robuste e ardite per metter mano, dietro un disegno complessivo, alla costruzione delle ferrovie dell'Italia meridionale, infine si continuò a perfezionare il sistema belgico, che già prevaleva nel Piemonte, riscattando la linea importantissima da Susa al Ticino e continuando a congiungere in un unico sistema di amministrazione tutte le strade minori, mediante un'offerta di un più economico e ordinato esercizio.

Ed ora siamo presso al termine di questo lavoro di preparazione continuato attraverso a mille contraddizioni apparenti: e le stesse difficoltà della presente condizione politica e finanziaria ci sollecitano a compier l'opera, e ci aiutano, per dir così, a veder più chiaro nelle nostre idee e nei nostri bisogni. Sebbene la parte principale delle proposte, che ora esaminiamo, sia stata presentata da quasi sei mesi, e da ministri che ora sono usciti d'ufficio, sebbene avvenimenti impreveduti e gravissimi si sieno interposti tra la proposizione e la discussione di questa legge, noi non troviamo alcun motivo di variare il disegno generale della proposta, tanto più, che le giunte presentate non ha guari dagli attuali ministri dei lavori pubblici e delle finanze, seguono lo stesso corso d'idee, che già era stato indicato nella relazione dell'onorevole Menabrea.

La crisi finanziaria, che, generale in tutta Europa, più gravemente si fe'sentire pel nostro Stato, il quale ha ancora la complessione delicata d'una precoce e rapida crescenza; il traslocamento della Capitale in un punto più centrale del Regno, che non può non mutare i rapporti e le esigenze della locomozione; la necessità di provvedere all'unificazione del territorio nazionale; il bisogno di rendere più semplici e pronte le relazioni tra il Governo centrale e le amministrazioni locali; l'opportunità di non trascurare nelle nostre previsioni anche i territorii italiani non ancora uniti al Regno; il desiderio di contenere entro limiti ragionevoli il dispendio per l'esercito senza scemare le nostre forze effettive; tutte queste considerazioni ci suggeriscono provvedimenti di diversa maniera, ma che infine con-

corróno tutti allo stesso scopo di darci compiuto quanto più presto sia possibile quel validissimo strumento di concentrazione e di diffusione, di difesa e d'offesa, d'impero e di libertà, d'industria e di guerra che sono le strade ferrate. (247-B)

E il momento economico non richiede la prontezza delle vostre deliberazioni, meno del momento politico. La società delle ferrovie meridionali, ch' era stata esclusa dalle proposte fatte colla relazione del 30 giugno, questa società che meritamente si chiama italiana poichè al suo nascere fu accolta come una nuova manifestazione della forza nazionale, questa società che fu già sottoposta a difficili prove, sente essa stessa, convien crederlo, la necessità di rassettarsi e di rispondere con sollecita operosità alla pubblica aspettazione. La Compagnia generale delle strade ferrate romane cerca una mano soccorrevole che l' aiuti a liberarsi dall'infesta eredità del passato. Le società toscane, anche quelle che fin qui si governarono con lode d'accortezza e favore di fortuna, si sentono rimpicciolite dinanzi ai nuovi destini del loro paese, e fermate a mezzo del loro sviluppo nel momento stesso che avrebbero bisogno di forza raddoppiata e di una seconda gioventù. La società delle ferrovie Lombarde, robusto ramo fin qui d' uno de' più potenti consorzii bancarii d'Europa, sterpata dal ceppo donde traeva il succo nutritore, è costretta a cercare nuovi elementi di vita e un altro campo per le sue abitudini di grandiosità. Lo Stato infine da un lato sente crescere ad ogni dì la necessità di condurre sollecitamente a termine la costosa impresa della ferrovia ligure, di aprire altri varchi traverso gli Appennini, di congiungere Napoli colla nuova capitale e coll'Italia superiore, e trovasi dall'altro lato nell'impossibilità di raccogliere a quest' uopo le centinaia di milioni, che occorrerebbero subito per compiere codeste opere indispensabili, anzi è ridotto alla necessità di cercare nella vendita delle strade sue proprie uno spediente per potere acquistar tempo e aver libera la scelta del momento, in cui arrischiare un'operazione, dall'esito della quale può dipendere l'avvenire economico del paese. Ora tutte queste circostanze, che a primo aspetto paiono formare un complesso insormontabile di difficoltà, possono, chi ben consideri, aiutarsi fra loro a trovare un' uscita e quasi per effetto di controspinte risolverci ad accettar tutt' insieme quei partiti che ci son proposti dal Governo, i quali voglionsi considerare come

(247-B) tanti dati d'un problema complicato che si ha a sciogliere per via di compensazione.

III.

I pensieri che sopra abbiamo svolti rendono ragione del perchè la vostra Commissione non abbia creduto di seguire il sistema, ch'era stato proposto in alcuni uffici e di cui già si è toccata più sopra una parola. Perchè, ci si era domandato, cucir insieme una proposta d'indole affatto finanziaria, come quella della cessione delle strade ferrate dello Stato, colla proposta della fusione e ricostituzione di una grande società centrale, e coll'altra, pel riordinamento della società delle ferrovie meridionali, la quale, anche nell'ordine de' fatti e dei tempi, è opera d'altri ministri, e frutto forse di tutt'altre considerazioni? Si vuol forse colla molteplicità, e colla varietà dei temi stancare l'attenzione della Camera e sviarla da qualche punto ove il Governo non desidera ch'ella si fermi troppo intentamente? Il titolo del riordinamento di tutte le strade ferrate del Regno, con cui si coprono in sostanza alcune convenzioni speciali, non è che un pretesto, dacchè in questo riordinamento non sono comprese le strade calabro-sicule, e dacchè le idee teoriche esposte nel prodromo della relazione ministeriale non coincidono poi in tutte le parti colle misure che si propongono. Infine quando quest'idee teoriche pur si accettassero, che veramente non sono materia opportuna nè di discussioni parlamentari, nè di provvigioni legislative, rimarrebbe sempre più semplice esaminare partitamente le varie proposte, affinchè se alcune di esse non paressero accettabili, le altre non venissero perciò ad esserne pregiudicate, e affinchè il Parlamento fosse più libero sia nell'accogliere, sia nel respingere, sia anche solo nel modificare le proposte governative.

Queste ragioni si presentarono più volte alla vostra Commissione, la quale però venne unanime nella sentenza che si avessero ad esaminare insieme le convenzioni, anzi a rifondere in un solo i due progetti presentati dai due diversi Ministeri, dacchè a tutte le argomentazioni sopra riferite, e alle altre molte che si potrebbero aggiungere per rincalzarle, sta contro una ragione che vince tutte le altre di peso, la ragione dell'unicità della materia, della correlazione

di tutte le parti di questo vasto argomento, della necessità di un perpetuo confronto, e d'un perpetuo calcolo di combinazione che si ha a fare per giudicare dell'importanza delle singole linee di strada ferrata, e della precedenza che si ha a dare alle une sulle altre. Il concetto organico delle nostre strade ferrate, volere o non volere, è uno solo, sia dal lato commerciale, sia dal lato politico. Certo che gli studi si hanno a fare analiticamente e a parte a parte: ma nessun giudizio anche su una linea speciale potrà pronunciarsi senza ricondurre l'esame alla necessaria altezza sintetica. Anche nei rispetti economici e giuridici il raffrontare fra loro le diverse combinazioni sociali, non solo è un utile soccorso per ricondurre all'uniformità i principii amministrativi che devono reggere questa materia, ma è anche un debito di equità, un consiglio di convenienza. E neppure può spiacere quel concorso d'interessi, quella coincidenza d'attenzione, quella concordia d'impazienza con che è attesa la soluzione di un problema, del quale naturalmente importa il sollecito e coveniente scioglimento ad ogni parte d'Italia. In materia in cui la solidarietà è innegabile, è bene ch'ella sia avvertita e sentita. È bene che gl'Italiani delle Puglie e del Sannio s'accorgano della stretta dipendenza che hanno le questioni delle loro strade colle questioni delle strade di Val di Po e delle Alpi: è bene perfino che si avvezzino a sentir discussa, a proposito di una linea strategica, la possibilità che l'indipendenza italiana abbia a difendersi sull'altipiano etrusco, o nelle Termopili degli Abruzzi. E se questa legge deve imporre, come certamente deve, nuovi sacrifizi all'erario nazionale, è prudenza aiutare, fino colla forma e colla discussione d'una sola legge, la persuasione che se i pesi sono comuni, sono anche comuni i benefizi.

Ci sia permessa un'ultima avvertenza. Volendo pur trattare largamente il tema commessoci, non abbiamo però creduto opportuno di spaziarvi per entro come in campo affatto libero; non ci siamo lasciati tirare a considerazioni che non importassero allo scopo pratico; imperocchè non conviene dimenticare che la vostra Commissione non aveva libertà d'immaginare nuovi partiti, e nemmanco di rimaneggiare le convenzioni che il Governo ha fermate colle diverse società. Trattasi di combinazioni pratiche, vorremmo quasi dire troppo pratiche, ad onta del preambolo teorico che le precede; a combinazioni già note da non breve

(247-E) tempo e sulle quali vennero a stabilirsi delle aspettative che non si possono deludere senza gravi inconvenienti. E però la vostra Commissione, già posta alla dura prova di procedere in tutto il corso de' suoi studi con un continuo sforzo di contrappeso tra le ragioni finanziarie e le economiche, tra le considerazioni generali e le esigenze locali, tra la necessità di conservare più che sia possibile quel che già si è fatto con tanto dispendio, e il desiderio d'introdurre quei miglioramenti di cui è dimostrato il bisogno, fu costretta ad esaminare nel loro complesso e come un tutto vivente ed organico le singole convenzioni concluse dal Governo, e a vedere, non già se possano essere migliorate, che certo potrebbero, ma se sieno accettabili quali ci vennero presentate e anche coi loro difetti. Imperocchè a volerle rimaneggiare si correrebbe il rischio di entrare in nuovo periodo di negoziazioni lunghe e avviluppate, e di rimanere intanto, chi sa per quanto tempo ancora, e proprio negli anni in cui maggiore è l'urgenza del fare e l'impossibilità di fare coi nostri mezzi proprii, nella situazione in cui ora ci troviamo con linee monche e con una rete smagliata e incompiuta. In queste cose, ricordisi, come in quelle della guerra, che hanno con esse tanta analogia, è il caso di dire che due e due fanno spesso cento, e che cento meno uno spesso fa zero. Una linea, quella da Napoli per esempio a Firenze, o da Brindisi ai varchi dell'Alpi, interrotta anche in un solo punto, fa lo stesso effetto sul campo dei commerci europei che potrebbe fare la mancanza d'una divisione nel giorno della battaglia. Arrivar prima, a miglior prezzo, ecco il segreto per attirarci il commercio di transito; qualche ora perduta, qualche lira di più per tonnellata, e una linea che potrebbe essere percorsa dal commercio mondiale diventa una linea di puro interesse locale.

È innegabile che con più pazienti maneggi molte cose si sarebbero potute ridurre a miglior sesto, specialmente riguardo alla formazione dei gruppi sociali ed alle condizioni economiche di ciascuna società; ma i maneggi e la pazienza vogliono tempo ed artificio di dilazioni, specialmente trattando con corpi collettivi, nei quali la persuasione penetra, per così dire, goccia a goccia e testa a testa; e d'altra parte la Commissione si trova in debito di dichiarare che essa dovette astenersi dall'entrare in relazione colle Compagnie, e non volle mettersi innanzi o a fianco del potere esecutivo, scemandone

in questo modo i diritti e dividendone la responsabilità. (247-B)
Per questa cagione principalmente ella prese le convenzioni come le vennero presentate. E se in un caso, di cui si renderà conto in seguito, la vostra Commissione domandò e ottenne gravi mutamenti nei patti d' una convenzione preliminare, lo fece appunto, perchè non trattavasi che d'un atto preparatorio, e sul quale, secondochè asserivano gli stessi ministri proponenti, era possibile riaprire i negoziati. Negli altri casi, e sopratutto, tenne conto delle dichiarazioni dei ministri, dalle quali appariva manifesto che, tentando d'introdurre qualche modificazione nelle convenzioni conchiuse dal precedente Ministero, si portava pericolo di dare un pretesto a lunghi indugi, a meditate tergiversazioni e fors'anche a complicazioni, che avrebbero potuto cagionare lo scioglimento degli obblighi già assunti dalle società concessionarie.

IV.

Il concetto generale ed organico, che nella relazione del 30 giugno 1864 viene posto innanzi per determinare la divisione delle strade ferrate in gruppi, i quali tanto pel servizio dello Stato e del pubblico, quanto per l' amministrazione, l'esercizio e l'importanza industriale, possano avere una specie d' individualità propria, è necessariamente fondato sulla costituzione topografica del paese. La relazione ministeriale anzi partì dall'idea più semplice che le forniva la geografia, la divisione cioè in due grandi chine o, come dicono, versanti; quello dell'Adriatico e quello del Tirreno, che nella relazione venne sempre chiamato col nome generale di Mediterraneo. Sebbene la legge che vi è proposta lasci sussistere quattro grandi zone per l'esercizio delle strade ferrate rispondenti alle quattro compagnie che si verrebbero costituendo, l'una per la valle del Po, l'altra pel centro della penisola, la terza per le meridionali, la quarta infine per la zona che potrebbesi chiamare istmica ed insulare, nondimeno nessun concetto teorico giustifica questa divisione. L'assetto quadripartito è considerato come legittimo solo in quanto coincide colla idea sistematica del ministro che lascia anche chiaramente intendere di volere in definitiva assestare le ferrovie italiane sulla divisione idrografica, distinguendo la plaga che versa le

(247-B) acque nell'Adriatico ed è volta ad oriente, dall'altra che versa le acque nel Tirreno ed è volta ad occidente.

Certo l'idea è semplice e perspicua, ma, a credere nostro, ella appartiene ad un ordine, non sappiamo dire se inferiore o superiore, della sfera economica che dovrebbe abbracciare tutto il problema. Non sarebbe qui luogo d'entrare in questa disamina, poichè la vostra Commissione non intende menomamente di mutare la distribuzione dei gruppi proposta dal Governo, distribuzione che le pare anzi assai acconcia; ma siccome nella relazione ministeriale l'attuale distribuzione dei gruppi delle società è considerata come transitoria e preparatoria ad un'ultima e più scientifica distribuzione, non è forse affatto inutile porre innanzi alcune considerazioni intorno al concetto teorico che fu annunciato dal Ministero.

La materia che noi discutiamo non è già di geografia fisica o di costituzione tellurica, ma è tutta, notisi, di topografia commerciale e civile. Per risolvere il problema vogliansi richiamare alla mente le relazioni demografiche e industriali delle varie parti d'Italia fra loro, non meno che le relazioni dell'Italia rispetto al commercio del mondo, e più specialmente rispetto alle regioni che la fronteggiano oltre mare e oltre Alpi. Si è detto, che l'Italia è come un gran molo, o come un ponte gettato traverso il Mediterraneo. Conviene però notare che la direzione di questo ponte tira da maestro a scilocco, ed è quindi attissima a mettere in comunicazione i paesi dell'Europa occidentale e nordica colle regioni levantine, ma si sottrae alle provenienze atlantiche. Questa postura in isbieco della nostra penisola è l'elemento geografico che vuolsi più attentamente considerare, perchè esso determina le relazioni viali tra l'Italia e le regioni che si affacciano da tre parti del mondo al Mediterraneo. Voler considerare, come fa la relazione ministeriale, gli sbocchi delle valli del Volturno, del Sele, del Lao, del Savuto, e le costiere sicule nella stessa plaga delle foci di Val d'Arno e delle riviere liguri solo perchè esse cingono lo stesso seno di mare, è badare più ai nomi geografici, che alle latitudini e alle distanze. Basta guardare come giaccia la penisola nostra rispetto al decimo meridiano, che potremo chiamare di Venezia, e che tocca, o quasi, i territori suburbani di Ravenna, di Perugia e di Roma. Tutta intera la valle del Po e la Toscana stanno a ponente di questo parallelo, il resto d'Italia cade a le-

vante e attinge e passa colla punta d'Otranto il sedi- (247-B)
cesimo meridiano. Ond'è che non solo le Puglie si protendono 440 chilometri più verso oriente del meridiano di Roma e Venezia, ma le marine calabre del Tirreno ed il Faro sono più orientali non solo di Genova e di Venezia, ma fin di Roma e di Napoli e d'Ancona e di tutta la costa adriatica superiore al Gargano. Questa disposizione, che rende più accessibile Genova alle provenienze dello stretto di Gibilterra, che non Napoli, Messina e persino Palermo, basta a dimostrare come nelle ragioni commerciali ed economiche, non meno che nelle ragioni strategiche, il fatto idrografico che tutte le acque delle riviere ligustiche, tirrene, latine, campane, calabresi e sicule si versano nello stesso seno di mare, non abbia influenza diretta sui rapporti delle vicinità e delle lontananze. Il legame dunque che si volesse stabilire fra le ferrovie dell' Italia centrale, e le calabro-sicule, può essere oggetto di nuove considerazioni, le quali crediamo potranno prendere sostanza e indirizzo, quando le prime esperienze mostreranno se l'ultima regione bimare dell'Italia e la sua grande isola terminale possano coi soli movimenti locali alimentare un sufficiente esercizio di strade ferrate e giovarsi per le grandi relazioni di commercio, e fino a un certo punto anche per le comunicazioni coll'Italia superiore della via più breve, e ad ogni modo non evitabile del mare. Più pratica a primo aspetto ci si presenta l' altra idea di considerare la riviera adriatica infino all' ultima punta della Messapia come un'appendice topografica della gran valle del Po. La magnifica strada, che prima di due anni correrà da Taranto e da Brindisi fino alle Alpi, è quella certamente, che meglio esprime e meglio utilizza la posizione d'Italia rispetto ai tre continenti, che cingono il Mediterraneo; imperocchè già si è notato che una linea tirata drittamente dalle foci del Tamigi all'istmo di Suez correrebbe parallela alla linea normale degli Appennini e coinciderebbe quasi colla costiera orientale della penisola italiana. Codesta coincidenza è si manifesta, che fin dal primo momento in cui si cominciò ad immaginare un sistema di ferrovie italiane, tutti tracciarono questa linea littorana, sebbene fosse evidente ch' essa avrebbe dovuto sostenere una formidabile concorrenza colla via marittima, e sebbene le ragioni del commercio locale non meno che le ragioni strategiche consigliassero per avventura di preferire una linea più interna, che spingesse le op-

(247-B) portune diramazioni da una parte verso i porti adriatici, dall'altra parte verso l'altipiano appenninico.

Noi riconosciamo la giustezza del concetto che riguarda come un solo sistema la via del commercio mondiale, la quale si stende per 800 chilometri da Otranto fino a Bologna, dove poi si ha a tripartire per avviarsi ai diversi valichi delle Alpi. Ma non crediamo che sia per questo risoluta la questione dell'opportunità di affidare alla società stessa, che avrà l'esercizio della via longitudinale della penisola, anche tutta la rete complicata e fitta delle strade di val di Po. Ognuno comprende che le condizioni di costruzione, di manutenzione e d'esercizio della strada peninsulare e della rete continentale sono affatto differenti. Inoltre il problema presenta un altro aspetto, quello della convenienza di affidare ad una sola associazione d'interessi privati il governo di una sì gran macchina, che abbraccierebbe le parti più vitali della penisola e da cui dipenderebbero tutte le sue comunicazioni terrestri coll'Europa. Anche questo è un punto che non si può risolvere teoricamente, nè per una specie di preconcezione geografica: come non si può a ragione di ripartimento idrografico decidere se nei rispetti economici e commerciali le linee che dalla valle del Po calano, attraverso l'Appennino, al Mediterraneo non possano più opportunamente collegarsi colla rete dell'Italia superiore, la quale del resto, intrecciandosi sur un terreno abbastanza vasto e dove la popolazione è più fitta che in alcun'altra plaga del continente europeo di pari estensione, può principalmente trarre i suoi guadagni e la sua importanza dalla locomozione interna.

Questi dubbi noi abbiamo esposti per mostrare come non convenga ora dar risoluta neppure in modo teorico la questione dell'assetto e della ripartizione definitiva delle strade ferrate italiane, tanto più che gli attuali rapporti di movimento e di commercio potranno essere rapidamente spostati, secondo lo svolgersi delle industrie e della civiltà nelle diverse parti d'Italia, e sopra tutto secondo la maggiore o minore sollecitudine, colla quale si ravvieranno i commerci levantini e si scuoteranno dalla stracca barbarie le prode africane.

La Commissione si limita adunque ad esaminare la parte pratica ed attuale della proposta governativa, alla quale non dubita di dare un pieno assenso.

A considerare la direzione generale delle linee come

riescono stabilite in conseguenza della doppia proposta ministeriale, noi troviamo ch'esse rispondono alle necessità topografiche, le quali, come notava il ministro Jacini nella sua relazione del 1860, hanno forzato anche i Governi dell'Italia divisa a seguire le leggi della natura, più che l'arbitrio dei loro interessi particolari. Ciò che torna a dire che in Italia v'è poca libertà nella scelta delle linee, come accade sempre nei paesi montuosi e marittimi. Infatti dove abbiamo a lamentare le maggiori deviazioni è appunto nella gran conca del Po, e specialmente sulla zona più larga che sta tra il Po e le Alpi. Nondimeno queste deviazioni non costituiscono vizi incorreggibili, e la rete presa tutta insieme si presenta prossima al suo compimento, se principalmente aggiungiamo alle strade esistenti quelle di cui il Governo sollecita la concessione. L'alta valle del Po, oltre avere tre linee longitudinali, due sulla destra, una sulla sinistra del gran fiume, le quali tirano verso la valle mediana, ha disposto a ventaglio, come le sue convalli alpine, brevi ed acconcie diramazioni, che menano ai piedi dei monti fin dove può salire la vaporiera. Il fondo della gran valle sarà aperto dal meraviglioso corridoio del Moncenisio e nella barriera dell'Appennino si schiuderanno le due porte di Genova e di Savona. Una strada diagonale correrà dal piede delle Alpi marittime al centro della pianura lombarda. Numerosi gangli irradieranno la vita anche nelle campagne, e in breve non vi sarà in Europa paese ricco di strade ferrate più dell'alta valle Eridania. Meno fitte e meno acconciamente distribuite saranno le strade ferrate della media valle del Po, e principalmente in quella parte che più si accosta alla posticcia frontiera delle prealpi Camunie e del Mincio, e nell'altra che sta fra l'Appennino e il Po. Ma oltre che di questa scarsità può darsi colpa alla natura del suolo, rotto dalle larghe propagini degli Appennini e delle Alpi, è naturale che non si moltiplichino le comunicazioni in paesi, che ora si riguardano come campo preparato ad un duello mortale. Gran vantaggio ad ogni modo verrà dal divisato prolungamento della strada di Cremona sino al confine mantovano, strada, la quale accennerà al compimento della linea centrale della gran valle, che riuscirebbe la più breve da Chioggia, e quindi dall'Adriatico a Pavia, e per Pavia al Monferrato e al vecchio Piemonte. (247-B)

La rete delle strade ferrate dell'Italia settentrionale non è certamente compiuta, nè potrà esserlo finchè il

(247-B) Veneto non venga restituito all'Italia. E se ci fosse lecito esprimere desiderii in forma di profezie diremmo, che quando sia aperta la strada maestra da Pavia a Mantova e all'Adriatico, rinascerà il desiderio d'una via ferrata, cha da Pavia conduca a Mortara, e da Mortara a Vercelli, e allo sbocco delle convalli delle Alpi massime, e faccia così riscontro alle due altre diagonali di Torre Beretti ad Acqui, e di Mortara ad Alba, le quali metteranno capo alle convalli delle Alpi marittime ed al varco di Savona; diremmo, che la Lombardia orientale, tirata ora verso il centro d'Italia, non soffrirà a lungo, che le strade, le quali da Lecco, da Bergamo, da Brescia riescono a Cremona, abbian a far ritroso cammino fino a Piacenza, e non anzi a valicar dritto il Po, e correre ai passi dell'Appennino toscano, o imboccarsi a Parma colla strada della Spezia. Ma quando queste profezie sieno compiute, quando sia risoluta, come vogliono le ragioni della difesa territoriale, la ventenne disputa del passaggio delle Alpi elvetiche, nessun paese crediamo sarà più organicamente ed equabilmente congiunto e raccolto in sè stesso, anche per gli effetti strategici, che la valle padana, nella quale, se mai penetrasse esercito nemico, infiltrandosi per le crune delle Alpi, si troverebbe dentro una formidabile macchina di strade ferrate e di soldati, che potrebbe serrarsegli addosso con uno scatto irresistibile e in poche ore accentrare al valico minacciato le forze d'un paese popoloso di dodici milioni d'uomini.

Il gruppo dell'Italia centrale, o come piacque nominarlo delle romane, si estende assai vastamente e si prolunga da Napoli, seguendo il lido arcuato del Tirreno e del seno ligustico infino a Nizza per quasi 900 chilometri, congiungendo Napoli, Roma, Livorno, la Spezia e Genova e toccando il territorio francese. È questa la più gran linea ferrata di costiera, che si conosca, vuoi per la lunghezza, vuoi per l'amenità e la celebrità dei luoghi che percorre, vuoi per l'importanza dei porti commerciali, tra cui non s'ha a dimenticare, Port'Ercole e Civitavecchia. Nè le si può appuntare d'esser troppo sottile, e senza appicchi e appoggiature nell'interno delle terre; dacchè anzi la rete delle romane si stenderà sulla miglior parte della Penisola, raccogliendo le provenienze non della valle del Garigliano soltanto e della Campania, ma del Lazio e della Sabina, dell'Umbria, dell'altipiano etrusco e delle grandi valli dell'Arno

e del Tevere, che sole nella Penisola hanno aspetto e complessione di paesi interni e continentali. Anzi a questo gruppo apparterrà quel solo tratto di strada subappennina e centrale, che è possibile condurre affatto distinta dalle due linee littorane. Era naturale che i primi, i quali segnarono sulle carte le direzioni delle strade ferrate desiderabili per l'Italia, imaginassero una strada centrale, lontana più che fosse possibile dai due mari, la quale, correndo nella direzione stessa della Penisola, mettesse capo a quel golfo che è come interno anch'esso, e chiuso fra i due corni estremi d'Italia, al golfo cioè di Taranto. Ma quando si esaminò meglio la costituzione di questa lunga catena, tutta italiana e però poco studiata, dell'Appennino, il quale geologicamente può chiamarsi il generatore della Penisola, e che colle sue propaggini, coi suoi sproni, co' suoi avamposti ne occupa quasi da per tutto la superficie, si è dovuto vedere, che se era facile passar l'Appennino dall'una all'altra riviera marittima, e scavalcarlo con numerose strade, non era fattibile secondar l'andamento della sua spina dorsale con una strada, che riuscisse veramente centrale alla Penisola. Nondimeno siccome l'Appennino dalle sorgenti del Reno fino a quelle del Salino va sempre più accostandosi alla riviera adriatica e lasciando perciò più largo spazio ai corsi d'acqua e alle terre volte al Tirreno, così si è potuto tracciare da Firenze, lontana dal mare più che qualunque città del lido adriatico non disti dalla vetta dell'Appennino, una strada veramente interna che dall'alta Val d'Arno passi nell'alta valle del Tevere, da questa nell'aspro vallone della Nera, e di lì penetri nel nodo appenninico che è cinto intorno dalle rinterzate giogaie del Gran Sasso, della Maiella e del Velino. Il punto di Rieti, che già gli antichi consideravano come l'ombelico d'Italia, verrebbe ad essere il capo saldo ed il centro delle strade interne, le quali, di fronte, correndo lungo le falde dell'Appennino, giungerebbero a Firenze, o, risalendo un po' più a ponente, attraverserebbero l'altipiano etrusco; a manca si divallerebbero col corso del Tevere verso Roma e il mare; a destra, riasceso l'Appennino, si condurrebbero fino all'Adriatico a congiungersi colla grande strada longitudinale da Bologna ad Otranto. Alle spalle di questo crocicchio s'innalza l'Acropoli naturale d'Italia, l'Abruzzo, a cui aprirà l'adito per le gole di Antrodoco

(247-B)

(247-B) la strada aquilana, che darebbe un cammino coperto all'Adriatico meridionale e alle Puglie; mentre l'altra strada che corre per le valli del Salto e del Liri, coperta anch'essa dalle aspre montagne della Sabina, troverebbe con breve e sicuro tragitto il Garigliano, il seno di Gaeta e Napoli. Non sappiamo vallo più atto di codesto a far lunghe le difese, molteplici e improvvise le offese. Ma questa digressione strategica non sarà senza frutto neppure per le considerazioni economiche, dacchè parte di queste linee preparano per l'avvenire una breve traversata da Roma all'Adriatico, che si avrebbe non disagevole e non troppo dispendiosa, congiungendo Rieti colla strada che da Roma si avvia verso Orte; parte daranno a Napoli una scorciatoia per Firenze e per Ancona. Ma, tornando all'esame della costituzione di questa rete considerata come combinazione industriale, sono anche da notarsi i tre prolungamenti che le danno sbocco nelle regioni appartenenti alle tre altre Società, come è quella che mette ad Ancona, e l'altra che dalla Spezia riesce nel bel mezzo della valle del Po a Parma, e infine quell'appendice che le apre l'Alto Piemonte mercè l'esercizio della strada ferrata da Savona a Torino, e che per avventura le può anche creare la possibilità di ottenere o l'uso o l'esercizio della linea attraverso l'Alpi al Moncenisio.

Del terzo gruppo già ci occorse discorrere quando divisammo i vantaggi e i pregi della linea longitudinale da Bologna ad Otranto, linea di cui neppure un chilometro è perduto per lo scopo della comunicazione tra il Levante, l'India ed il centro dell'Europa; linea che può vincere ogni felice pronostico se si aprissero le fauci del mar Rosso e si riavviasse per acque più note e lungo lidi meno barbari e remoti la navigazione per le Indie. Anche a questa rete può farsi, e più giustamente che alla rete delle romane, l'appunto, ch'ella poco penetri dentro terra ed abbia perciò troppo scarse confluenze, e sia troppo esposta alla concorrenza marittima. Ma se ciò non può negarsi, conviene aggiungere che questo difetto è notabilmente diminuito dalle riforme che l'attuale ministro dei lavori pubblici vorrebbe introdurre nella disposizione delle linee interne da costruirsi. Dove prima due sole linee interne si erano immaginate, l'una di grandissima difficoltà traverso un aspro gruppo di grandi picchi appenninici, l'altra scendente in lungo giro da Na-

poli fin sulle frontiere della Lucania per le alte valli del Sele e dell'Ofanto, ora le nuove strade passerebbero nel cuore dell'antico Sannio e degli Abruzzi e due di esse farebbero capo al punto centrale di Benevento nel mezzo della valle del Calore, dove s'accentrano le confluenze del Tammaro, dell'Ufita e del Sabato, e donde non è malagevole il varco sia per la Puglia piana, sia alla riviera adriatica, sia nelle valli interne del Sangro e del Biferno. Ma di ciò si discorrerà più opportunamente quando si avrà a trattare la scelta delle nuove linee, bastando per ora osservare che le correzioni, di cui parliamo, hanno notabilmente diminuito il difetto della troppa esilità di questa rete, e le hanno aperte copiose vene di confluenza in due dei paesi più interni e più importanti dell'Italia meridionale. (247-B)

Non ci rimarrebbe a dire che dell'ultimo gruppo, che noi abbiamo considerato come insulare, dacchè è destinato a congiungere col continente la massima delle nostre isole, la Sicilia, e dacchè l'istmo tra la Sicilia e l'Italia, la bimare Calabria, tanto si assottiglia fra il Tirreno e l'Jonio, che nessuna delle sue terre dista dal lido più di una breve giornata di cammino. Ma di questo gruppo appena fa cenno la relazione ministeriale, lasciando solo presentire che si possa congiungerlo quando che sia col gruppo delle romane: concetto, che non ci pare ora opportuno discutere per le ragioni che abbiamo da principio accennate. Ond'è che la vostra Commissione si accontentò di esaminare i punti di congiungimento tra questo gruppo e gli altri di cui tratta più specialmente la proposta di legge.

Tre sono i punti che vennero scelti per codesti allacciamenti: Brindisi, Taranto, Napoli. Il porto di Taranto, che certo piglierà un posto importante nella marineria italiana, verrebbe ad essere servito in concorrenza dalla società delle calabro-sicule e da quella delle meridionali, e la strada da Taranto a Brindisi sarebbe comune ad ambedue le società, come l'altra che dai varchi della Basilicata conduce a Napoli. In Napoli a questo modo verrebbero a far capo tre delle quattro grandi compagnie delle strade ferrate italiane: quella delle romane, quella delle meridionali, e quella delle calabro-sicule. Vero è che parrebbero poco opportunamente distribuite dintorno a Napoli le appendici di ciascuna società, non comprendendosi perchè la società delle meridionali, dopo la soppressione della linea di Conza, s'abbia a spingere da Napoli sino ad Eboli,

(247-B). con un tronco che dovrebbe connettersi alla linea lucana, e perchè le romane abbiano a ritenere la linea da Cancello fino ad Avellino, che, destinata ad essere proseguita da una parte fino a Salerno, dall'altra sino a Benevento, rientra nel sistema di quelle linee interne che dovrebbero diminuire la soverchia sottigliezza della zona concessa alle ferrovie meridionali. Ma se queste correzioni, che noi divisiamo, sono fondate su un esatto concetto della posizione economica delle linee, l'esperienza in breve lo dimostrerà: e allora le stesse società interessate facilmente s'indurranno a fare quegli scambi e quelle rettificazioni, che meglio distribuiscano ed agevolino i rispettivi esercizii. La questione, di cui più specialmente si dovette occupare la Commissione, fu quella della linea imaginata per congiungere, attraverso il difficile terreno della Basilicata, la strada calabrese colla salernitana. Dubitava la Commissione che gravissime difficoltà si opponessero all'esecuzione di questa linea, la quale è diventata tanto più importante dopo la soppressione del varco di Conza. Le difficoltà stesse che avevano consigliato di abbandonar questo varco, la natura dei monti, la direzione generale dell'Appennino, che intorno alle scaturigini del Sele si rinnalza, la stessa pubblica voce manifestata da molti diarii del mezzodì, facevano temere che questa linea fosse stata segnata piuttosto sulla carta, che studiata sul terreno. Ma le assicurazioni avute dal Ministero e le relazioni tecniche, che si sono consultate, mostrano che, sebbene non siansi fatti studi minuti, pure la linea fu percorsa e scandagliata da ufficiali tecnici i quali assicurarono non esservi difficoltà straordinarie per tragittarsi da Contursi e dalla val del Tanagro a Potenza nell'alta valle del Basento, ove poi non è malagevole la discesa all'Jonio per la strada, della quale già fu commessa la costruzione alla Società delle strade ferrate Calabro-Sicule. Vero è che sulle carte del Rizzi Zannoni, che sole si hanno lodevoli e consultabili del reame di Napoli, non ci è riuscito riscontrare taluna delle località indicate nei rapporti tecnici e sopratutto l'alto piano di Santeloia, che agevolerebbe il tracciamento della strada ferrata al sommo passo dell'Appennino. Ma la data antica delle carte, la difficoltà, nota a tutti gli studiosi, di trovare nelle carte topografiche esattamente rappresentate le particolarità delle alte montagne, la precisione con cui viene indicato quell'agevole insellamento

lontano non più di dodici chilometri da Potenza, e alto soli cencinquanta metri sul livello di quest'ultima città, che in ogni modo convien attingere, infine informazioni raccolte da fonti diverse, e che nondimeno riscontrano, ci persuadono che il passo sarà certamente accessibile ad una buona strada ferrata. Questa strada poi, attraversando proprio il cuore della Basilicata, potrà, quando il cresciuto movimento del commercio tarentino lo richiedesse, uscire agevolmente dalla valle del Basento senza scendere fino alla foce di questo fiume, entrare nella bassa valle del Bradano e indirizzarsi con una scorciatoia a Taranto. (247-B)

Dal lato tecnico dunque ed economico può giudicarsi approvabile il ripartimento dei quattro gruppi, salvo quei dubbii che sopra siamo venuti notando più per iscrupolo di confessare intera la nostra opinione, che per cavarne ora alcuna pratica conclusione. Imperocchè ben si comprende come la distribuzione delle strade ferrate in gruppi non debba considerarsi solo sotto l'aspetto teorico della corografia, o sotto l'aspetto industriale della solidarietà economica delle linee, ma si debba principalmente risolvere sotto l'aspetto, per così dire, storico e giuridico. Le società, che si tratta di ricomporre, preesistono a queste combinazioni, e ciascuna di esse ha la sua volontà, i suoi interessi soggettivi, il suo carattere individuato. Come il terreno non è nuovo e vergine nella materia del tracciamento e della scelta delle linee, non è neppure libero nell'altra materia dell'aggruppamento delle strade nell'intento d'una comune amministrazione. Questa considerazione scusa o in parte giustifica le anomalie che si notano facilmente nella distribuzione delle linee sociali. Quel tratto da Voghera a Pavia, e da Pavia a Cremona e a Brescia che, incluso nella rete dell'Italia superiore, è economicamente attribuito alla società delle meridionali, è un vero sconcio, e uno sconcio grave tanto più, quanto più è possente la società che isola e imprigiona nelle sue linee quei tronchi staccati. Ma tutti ricordano quale sia stata l'origine di questa irregolarità. La società delle strade Lombarde e della Italia centrale, che molti riguardavano ancora come un consorzio austro-francese, erasi prima d' ogni altra fatta innanzi per assumere l'impresa delle strade meridionali. Ma alla compagnia straniera venne a sostituirsi, per una specie d'insurrezione economica, una società di capitalisti italiani, i quali assunsero non solo le

(247-B) strade meridionali, ma anche quella parte di strade che la società rivale, quasi per soprassello, erasi mostrata disposta ad accettare per compiere la propria rete in Lombardia. La vostra Commissione deplora che il Governo non abbia avuto la forza e non abbia usato la presente opportunità per obbligare le due società a scendere ad un componimento, che sarebbe stato utile ad entrambe. Imperocchè è a temersi che, quando le spese per la costruzione di quelle linee sieno state con gravi sacrifizi compiute dalla società, che ora è obbligata a farle, l'esercizio poi riesca così difficile e così gravoso anche per gli incagli che potrà meditatamente moltiplicare l'altra società, padrona di tutti gli accessi e gli sbocchi, che poi debba il Governo intervenire con nuovi sacrifizi per levare ogni cagione di scandalo. Vero è che la condizione della linea Voghera-Pavia, la quale accorcia notabilmente le comunicazioni tra Genova e Milano, può considerarsi come favorevole: vero è che anche la linea Pavia e Cremona quando si spinga fino a Mantova, e sopratutto quando sia prolungata nel territorio veneto fino a Chioggia, diverrebbe, come già abbiam notato, una delle più importanti e fruttifere dell'Alta Italia: vero è che la linea Cremona-Brescia, per sè stessa poco promettente, vantaggerebbe d'assai se, scavalcato il Po, venisse ad imbrancarsi colla strada dell'Emilia. Ma non è men vero che coteste eventualità non paiono molto prossime, e che intanto le linee, le quali già secondo la convenzione originaria avrebbero dovuto essere aperte, in ogni modo dovranno compiersi dalla Società concessionaria prima forse che nasca occasione di ritentare un accomodamento. — E perciò la vostra Commissione esaminò se fosse stato possibile di schiudere alla Società delle meridionali una via d'uscita, abilitandola, per esempio, a spingersi oltre Bologna con una linea, la quale andasse a raggiugnere per Casalmaggiore o Guastalla la strada cremonese, e così mettesse in comunicazione le reti che le appartengono nell'Italia superiore col sistema che le è proprio. Ma poi non parve utile consiglio il sopraggravare di questa nuova complicazione una proposta di legge già sì complicata, e il dare una ragione di esistere e di durare ad una combinazione meramente accidentale e che per lo meglio deve scomparire.

Adottato una volta questo partito a proposito della più grande e pericolosa anormalità nella distribuzione

delle linee fra le Società diverse, le stesse ragioni consigliavano a non insistere per rettificare altre minori anormalità, come ad esempio quella già accennata della linea Cancello-Avellino, e l'altra della linea Napoli-Eboli. (247-B)

Lasciate da parte codeste rettificazioni, che si rimettono a tempo ed occasione migliore, in generale può dirsi che tra il ripartimento topografico dei gruppi di strade, e la coordinazione amministrativa degli interessi delle società costruttrici ed esercenti si è stabilita una sufficiente coincidenza.

L'assestamento, che propone il Governo, e che la vostra Commissione in massima accetta, può dirsi se non terminativo, almeno definitivo ed organico, poichè nessuna linea arteriale rimane esclusa dalle combinazioni o attuali o eventuali della presente proposta, la quale, mentre provvede al più sicuro e più economico esercizio delle linee, che già sono aperte e che misurano 3300 chilometri (più assai del doppio delle linee esistenti al rompersi della guerra del 1859) assicura il compimento di altri 3700 chilometri circa di strada già concessi, comprendendo, s'intende, anche le calabro-sicule e le sarde, e dispone per la concessione d'altri circa 600 chilometri, che si reputano necessarii per compiere le reti principali.

Secondo dunque il complesso delle proposte o positive od aspettative, che siamo venuti divisando, possiamo credere che il Regno, entro cinque anni al più, avrà intorno a 7500 chilometri di strade ferrate che, per un territorio di 259 mila chilometri quadrati, fanno la ragione di 1 chilometro di strada ferrata per ogni 34 chilometri quadrati di superficie, un po' meno di quel che ci prometteva il ministro Jacini nel suo rapporto 1860. Ma allora, notisi, il ministro non parlava che dell'Italia superiore e centrale dove su una superficie di 115 mila chilometri quadrati già fino dal 1859 erano aperti 1348 chilometri di strade ferrate.

Questi rapporti numerici persuasero la vostra Commissione che anche a fronte delle straordinarie strettezze dell' erario i sacrifizi, cui si va incontro pel divisato compimento delle strade ferrate italiane, sono piuttosto scarsi che esagerati; imperocchè ad opera finita noi non avremo che poco più di un terzo della lunghezza di ferrovie, che nella stessa epoca si sarà procurata la Francia; la quale su 542 mila chilometri di superficie, più del doppio della superficie dell'attuale

(247-B) Regno d'Italia, avrà 20 mila chilometri di strade ferrate, che tante sono quelle già costruite o concesse alla fine del 1863 (1).

Non parleremo del Belgio, nè dell'Inghilterra perchè non paia che cerchiamo sproporzionati confronti per cavarne argomenti speciosi; ma insisteremo sul confronto colla Francia, dove la popolazione in fin dei conti è meno densa che in Italia, e dove in luogo di 1 chilometro di strada ferrata per ogni 34 chilometri di superficie, se ne avrà 1 per ogni 27 a servizio d'una popolazione che in media per ogni chilometro quadrato appena giunge a 67 abitanti, dove l'Italia sulla stessa superficie ne ha 84. Non si può adunque accusare certo il Governo italiano di avere, per soverchia impazienza nell'attendere il maturo svolgersi della prosperità economica del paese, moltiplicate di soverchio le linee ferrate o almeno propostene o desideratene più che non convenisse ad una amministrazione avvisata e massaia. Parrà anzi a molti, crediamo, che le proposte, principalmente dacchè esse riguardano anche l'avvenire, sieno piuttosto timide ed avare, e non degne d'uno Stato, che vuol pigliare uno dei primi posti al convegno della civiltà, e che si è mostrato tanto prodigo e tanto audace in altre maniere di spese. Il Belgio, si potrà, per esempio, dire, con un territorio che misura poco più della nona parte di quello del nostro Regno, ha 2000 chilometri di strade ferrate: sicchè noi in proporzione avremmo ad averne 17 mila. E come noi dobbiamo proporci di raggiungere, almeno col tempo e col desiderio, gli esempi delle prime nazioni industriali, così non possiamo vedere in codesto disegno ministeriale, che si vanta di portarci il compimento e l'assetto delle principali strade ferrate italiane, nulla più che un'abbozzatura preliminare.

A questa accusa, se venisse fatta, molte risposte si potrebbero opporre. Innanzi tutto il Belgio è un paese pressochè piano e però d'ogni parte e in ogni senso accessibile alle vaporiere. In secondo luogo il Belgio è il paese più popoloso d'Europa, popoloso cioè più del doppio della Francia a far ragione della superficie, popoloso come le piane provincie di Lombardia: e certo se in tutta Italia le genti fossero fitte come in Lom-

(1) La lunghezza totale delle strade ferrate francesi decretate alla fine del 1863, comprese le strade ferrate industriali, era di chilometri 20 620. — *Statistique centrale des chemins de fer. Situation au 31 décembre* 1863. — Paris, 1864.

bardia, le ragioni della locomozione sarebbero assai diverse. In terzo luogo poi il Belgio deve quasi i due terzi delle sue strade ferrate all'industria privata, che per servizio delle manifatture e delle miniere, ricchissime, come ognun sa, in quel paese e frequentissime, non si peritò di moltiplicare i piccoli tronchi e le linee secondarie, tanto che in complesso i 1200 chilometri di strade ferrate esercitate dalle società belgiche e valutate, a capitale di costruzione, circa 360 milioni, non rendono che 26 milioni d'introito lordo, non più cioè che lire 18 mila per chilometro di rendita complessiva, le quali vengono ad essere 9,000 al più di rendita netta. Queste cifre dicono chiaro che nel Belgio la maggior parte delle strade sociali hanno natura e qualità di secondarie e industriali, la cui esistenza si connette collo svolgimento e col bilancio dell'industria locale. — Ma la ragion principale è ancora la prima che abbiamo accennata, la natura e conformazione del suolo italico, dove, tolta la gran valle del Po e dei fiumi veneti, il resto è tutto, come dicevano gli antichi, una selva di monti, e una scesa di scaglioni che dai sommi vertici delle Alpi e degli Appennini declinano a contornare la conca del gran fiume o si divallano ai due mari. E però l'Italia dee paragonarsi, rispetto alle strade ferrate, come rispetto alla strategia, piuttosto alla Svizzera che alla Francia. Ora la Svizzera, comecchè industriosissima e intentissima alle arti della civiltà, non ha su 40 mila chilometri quadrati di superficie più che 1132 chilometri di ferrovie, che fanno una proporzione minore di quella assegnata per l'Italia, e mostrano come non si abbia a confondere l'estensione viabile colla estensione geografica. (Veggansi gli Allegati I e II, *Lunghezza proporzionale delle strade ferrate europee. — Prodotti delle strade ferrate europee, tanto delle Società industriali, quanto dei Governi.*) (247-B)

Del resto noi crediamo che, mentre le società industriali sorrette dal Governo compiranno le vie maestre, molte città e molte provincie, spigrite dall'emulazione e dall'esempio, troveranno modo di concertarsi per la costruzione delle linee secondarie, allo stabilimento delle quali è assicurata colle vigenti convenzioni ogni agevolezza.

Anzi la Commissione ebbe un momento in animo di indicare (e ne rimase traccia sulla Carta di cui è corredata la presente relazione) quali linee secondarie si avessero a considerare indispensabili pel compimento

(247-B) della rete. Così, ad esempio, dopo la rettificazione della linea da Napoli a Foggia, deve apparire parte necessaria d'una grande linea trasversale il tronco da Foggia a Manfredonia, il quale rannoda all'Adriatico la strada di Napoli: così i brevi tronchi che dalla via litorana mettono a Teramo, ad Ascoli, a Macerata, devono considerarsi come essenziali a correggere la soverchia esilità della linea condotta lungo le marine adriatiche. Ma poi parve miglior consiglio non forzare il Governo ad uscire dalla riserva ch'egli si è imposto. Imperocchè ogni promessa o di guarentigia o di favore che ora faccia il Governo per queste linee minori può suscitare in molte altre località pretensioni di un eguale trattamento. Meglio dunque è lasciare che il concorso degli interessi e l'evidenza dei vantaggi risolvano questi problemi secondari.

E terminando qui ogni discorso di materie generali e preliminari entriamo, senz'altro nell'esame delle singole convenzioni.

V.

La parte più laboriosa e difficile della combinazione, che vi si presenta, è per fermo quella che riguarda la fusione delle società toscane e romane, e la costituzione della nuova Compagnia che s'intitolerebbe delle Strade ferrate romane. Laboriosa e difficile dicemmo l'opera che, dopo due anni di assidui maneggi, riuscì a questa combinazione; nè v'è a meravigliarsene, perocchè trattavasi di stringer in intima concordia di vita quattro società distinte, delle quali alcune nate sotto influssi affatto estranei al Governo italico e condotte dalle vicende d'un'amministrazione fortunosa a uno stato precario, altre prospere e speranzose di salire in maggior fiore, altre costituite viziosamente per forma che poco avrebbero a sperare e nulla a temere dall'avvenire, e però inclinerebbero all'inerzia.

In questo stato di cose era difficilissimo condurre i negoziati in modo che venissero soccorse le società pericolanti e nel tempo stesso mantenuti i vantaggi a quelle altre che potevano aspettarsi legittimi guadagni dal progresso delle loro imprese. Egli era naturale che il Governo intervenendo per agevolare gli accordi dovesse egli stesso offerire, anche con qualche suo disagio, i mezzi per compiere codeste combinazioni. I sacrifizi

che si avessero per avventura ad incontrare dallo Stato sarebbero ripagati da vantaggi non solo pecuniarii e calcolabili a lire e centesimi, ma anche economici ed amministrativi. L'idea generale dell'operazione è quella di riunire e con siffatta riunione rafforzare, le piccole società, di moltiplicare con ciò la loro potenza di credito e di renderle per tal modo abili non solo a compiere quello a cui ciascuna società si era già obbligata, ma anche ad intraprendere nuove opere e a dare al Governo guarentigie più sicure e concorso più vigoroso in ragione della massa degl'interessi convergenti che verrebbero raccolti nella nuova associazione. Un altro vantaggio, e non lieve, di queste combinazioni è quello di allontanare l'occasione di continue e meschine lotte d'interessi, sia nell'esercizio delle diverse ferrovie, sia sul mercato del credito europeo, dove i titoli delle piccole società italiane, poco noti o poco apprezzati, non possono ottenere l'aiuto che presta una rapida e sicura circolazione senza comperarsi, spesso ad ingordi e disonesti prezzi, il patronato di alcuno dei grandi istituti di credito o dei più possenti banchieri. (247-B)

Rendere semplice e quindi meno costoso l'esercizio industriale e l'amministrazione economica delle società, concordarne gl'interessi, aumentarne il credito, che è quanto dire aumentarne la ricchezza, sono i principali scopi della divisata fusione. A ciò si aggiunge un altro intento: il Governo trovavasi legato con ciascuna delle società minori a condizioni diverse e alcune volte affatto sconvenienti, condizioni che o non davano abbastanza di forza alle società, o non lasciavano sufficiente ingerenza al Governo, o toglievano alle società stesse la maggior parte di quegli stimoli per cui l'industria privata reputasi preferibile alla governativa. Importava allo Stato liberarsi da codesti moltiformi impegni ereditati dai Governi precedenti e stabilire le sue relazioni colla nuova società sopra basi più logiche e più sicure.

Ma conviene addentrarsi più minutamente nell'esame delle condizioni economiche di ciascuna società e nella determinazione dei rapporti ch'esse hanno col Governo e dei mutamenti che devono subire per acconciarsi alla fusione, affine di meglio giudicare le conseguenze di questo difficile rimpasto. Quattro sono le società che si avrebbero a comporre in una. Prima, la società delle ferrovie livornesi, concessionaria delle due strade, che fanno come un'elissi in Val d'Arno (chil. 197), e delle due ap-

(247-B) pendici, l'una che da Pisa per la riviera tirrena va incontro alle strade liguri (chil. 42), l'altra che da Firenze protendendosi a mezzodì lungo l'Appennino va incontro alla strada che scende da Ancona a Roma (chilometri 209). La seconda società è quella della strada ferrata centrale Toscana, che staccandosi a metà di Val d'Arno dalla strada da Pisa a Firenze, risale Val d'Elsa, corre l'altipiano centrale della Toscana, tocca Siena per raggiungere poi la valle del Paglia e da essa passare in val di Tevere e congiungersi più presso Roma colla strada d'Ancona. La terza non ha che la linea littorana da Livorno verso Civitavecchia sul territorio italiano, coll'appendice di Volterra. La quarta infine, nata da più vaste combinazioni, è la società concessionaria della gran strada trasversale che dalle marine del Lazio giugne all'Adriatico, dell'altra non meno importante che da Ancona si spinge fino a Bologna coll'appendice da Castel Bolognese a Ravenna, e infine della strada littorana che dall'antica frontiera pontificia va fino a Civitavecchia, e da Civitavecchia a Roma, donde poi traversando l'antico Lazio e addentrandosi tra i monti Albani e quei di Palestrina per la valle del Sarno riesce al Garigliano, e percorrendo la Campania continua fino a Napoli. Tutta questa stesa di strade, parte costruite e parte che si stanno compiendo, misurano 936 chilometri, un terzo sul territorio pontificio (316) e due terzi sul territorio italiano. È questa società per mole d'interessi ed estensione di linee la più importante delle quattro. Tiene il secondo luogo la società delle Livornesi, che trovasi concessionaria di 449 chilometri; e vengono in ultimo le altre due della Centrale e della Maremmana, ciascuna con 231 chilometri di strade concesse.

Oltre a ciò, la Società delle Romane assunse l'esercizio della strada che, staccandosi a Cancello dalla grande arteria tra Roma e Napoli, trae verso sciroceo a Nola, gira dietro il Vesuvio, tocca Sarno, cala fino a San Giorgio ed a San Severino, d'onde, per la galleria di Solofra, si tragitterà dalla valle del Sarno in quella del Sabato. Questa strada, la quale per un lungo tratto, da Sarno a San Giorgio, corre vicinissima alla strada ferrata da Scafati a Salerno, per ora non deve giungere che ad Avellino, e si va proseguendo a spese dello Stato. Anche di un'altra strada è proprietario diretto il Governo: quella da Asciano a Grosseto, lunga 96 chilometri è destinata, secondo che dice la legge, la

quale ne ordinò la costruzione, a conferire al bonificamento delle maremme. La Compagnia della Centrale Toscana se ne accollò l'impresa; la costruisce a conto del Governo; la eserciterà contro l'assegno d'un terzo dei prodotti, i quali, in paese spopolato, non potranno esser che tenui. (247-B)

Rimane ora a vedere la costituzione e le condizioni economiche di ciascuna società.

La più antica per origine è quella delle livornesi, il cui primo atto costitutivo rimonta sino al 1838. Allora fu battezzata col nome di *Leopolda*, e non aveva che la linea da Livorno a Pisa e a Firenze, lunga 99 chilometri. Capitale sociale, 30 mila azioni di 1000 lire toscane ciascuna: a cui furono poi aggiunte altre 3868 azioni con interesse guarentito dalle prime azioni sociali.

Mentre si stava compiendo la strada da Pisa a Firenze tracciata sul fondo di Val d'Arno nasceva un'altra società che intitolavasi *Maria Antonia*, a cui venne concessa la strada ferrata da Pistoia a Firenze per Prato (chilometri 32); la quale Società, vissuta 13 anni, aveva nel 1859 un capitale di 8,660,000 lire. — Quasi nel tempo stesso una terza Società pigliava a costruire la strada ferrata da Pistoia a Lucca (chilometri 44) e nel 1859 maneggiava un capitale nominale di 10 milioni e 656 mila lire toscane emesse in obbligazioni di lire 500 toscane ciascuna al 3 per 0[0, rimborsabili in 99 anni. Questa linea da Pistoia a Lucca s'era cominciata colla speranza di scontrarsi colla strada ferrata da Lucca a Pisa; ma la Società, che nel 1844 aveva posto mano a fare quest'ultima strada, dovette rassegnarsi per fallita nelle mani del Governo.

Nel 1859 dunque tre erano le Società, che esercitavano le strade ferrate di Val d'Arno; la *Leopolda*, la quale trovavasi in buone condizioni, la *Maria Antonia* e la Lucchese, venute in gravi angustie, a non contare la Pisano-Lucchese ricaduta allo Stato. In questa condizione di cose il Governo provvisorio della Toscana autorizzò una ricomposizione sociale (decreto 2 marzo 1860) riconoscendo la Società della strada *Leopolda* come concessionaria della strada da Firenze a Livorno, non meno che delle strade da Lucca a Pisa e da Lucca a Pistoia, e approvando l'acquisto di tutte le azioni della Società *Maria Antonia* (Firenze-Pistoia). Questa nuova combinazione prese il nome di Società delle

(247-B) strade ferrate Livornesi, e il capitale complessivo della Società venne portato a 40 milioni di lire toscane diviso in 80,000 *cartelle d'azioni* di 500 lire ciascuna, ai possessori delle quali cartelle lo Stato garantì l'interesse del 5 per 0[0 non meno che il rimborso definitivo in 99 anni. Oltre a ciò in corrispondenza all'antecedente decreto 10 febbraio 1860 il Governo garantì anche le obbligazioni che la nuova Società era stata autorizzata ad emettere per rimborsare alla pari il capitale delle obbligazioni mandate fuori dalla Società da Lucca a Pistoia (10 milioni e 656 mila lire sopra indicati). Per tal modo fu costituita la nuova Società con un capitale di 80,000 azioni di lire 420 italiane, corrispondente a 33,600,000 lire, sul quale il Governo guarentì l'interesse del 5 per cento e l'estinzione alla pari in 99 anni. La Società fu poi autorizzata ad emettere:

1° Numero 20,800 obbligazioni di lire italiane 500 ciascuna, fruttanti lire 15 e rimborsabili in 99 anni (serie *A*) per l'acquisto della linea da Firenze a Pistoia;

2° Numero 37,861 obbligazioni di lire 420 col frutto 12. 60 ciascuna, rimborsabili alla pari in 90 anni per l'acquisto della linea da Pistoia a Lucca (di queste 37,861 obbligazioni, 21,147 erano già state emesse dalla *Leopolda* Società e 16,449 vennero date agli azionisti);

3° Numero 7100 obbligazioni di 500 lire ciascuna, fruttanti il 15, rimborso in 90 anni (serie *B*) che si dovevano dare al Governo come prezzo della linea da Pisa a Lucca.

L'innovata Società ebbe la concessione della strada da Pisa fino all'antico confine toscano di Porta (42 chilometri) ed eventualmente da Porta all'antico confine sardo della Parmignola; il qual ultimo tronco di linea le fu poi effettivamente concesso fino a Massa mediante la convenzione 13 febbraio 1861 approvata dalla legge 9 giugno 1861.

Per costruire questa strada e per supplire a tutti gli altri impegni assunti coll'atto di fusione venne autorizzata l'emissione di obbligazioni di una nuova serie (serie *C*) di lire italiane 500 ciascuna; obbligazioni che sono state effettivamente emesse in numero di 70 mila.

Ad ampliare l'importanza di questa Società concorse la legge 7 luglio 1861 che le accordò la costruzione di una linea ferrata da Firenze fino ad incontrare la strada d'Ancona passando per Arezzo e calando fin presso Perugia con facoltà di emettere tante obbliga-

zioni quante bastassero a formare il capitale occorrente per questa impresa. Per far fronte a questi nuovi carichi vennero emesse altre obbligazioni (serie *D*) in numero di 230 mila. (247-B)

Così questa Società economicamente è costituita da un capitale sociale di 33,600,000 lire (80,000 azioni del valor nominale di 420 lire) e dal debito, per modo di dire, pubblico della Società rappresentato da 425,496 obbligazioni emesse a diverse condizioni, e dal collocamento delle quali la Società ritrasse la somma di lire 91,141,707. (V. Allegato III, *Quadro delle obbligazioni emesse dalla Società delle Strade ferrate livornesi.*) Fra azioni e obbligazioni, la Società ha raccolta la somma di lire 124,740,747, sulle quali al Governo, che è entrato fideiussore degli interessi, corre un obbligo di lire 7,497,993 annuali.

Ora il Ministero asserisce che questi capitali non bastano a condurre a termine tutte le linee di cui si è incaricata la società livornese, e che occorreranno ancora circa 16 milioni effettivi, i quali porterebbero di necessità una nuova emissione di obbligazioni e un nuovo carico per interessi che il Ministero calcola in 1,168,000 lire. Per il che il reddito guarentito dal Governo sarebbe di 8,666,000 lire, quando tutte le linee accordate alle livornesi fossero compiute. E siccome queste linee danno una lunghezza complessiva di 449 chilometri, così occorrerebbe che il reddito netto chilometrico toccasse le 19,000 lire, il che importa un reddito brutto d'oltre 32,000 lire, affinchè il Governo fosse sollevato da ogni peso di guarentigia. In questo caso poi, tutto l'eccedente, prima di andare in aumento degli utili delle azioni, dovrà, a termini dell'articolo 43 del capitolato 18 marzo 1860, tornare in rimborso delle somme che il Governo ha fin qui anticipate e venisse d'ora innanzi anticipando in forza della prestata guarentigia.

La situazione adunque economica delle Livornesi, che nacquero anch'esse da un antecedente rimpasto di società minori, è assai prospera, ma non sì che la società possa bastare a sè stessa; dacchè il prodotto totale chilometrico delle sue linee oscillò in questi ultimi quattro anni tra le 17,500 lire, e le 20,000, ed è quindi assai lontano da quella misura, raggiunta la quale potrebbe il Governo sperare d'essere ripagato de'suoi sacrifizi, e, ancora più lontano da quell'altra misura, raggiunta la quale gli azionisti potrebbero veder aumentato

(247-B) l'interesse del loro capitale. Non può negarsi che il traslocamento della capitale a Firenze, il compimento delle strade liguri fino alla Spezia, l'apertura della linea Bologna-Pistoia, la decretazione della linea da Parma a Spezia, la prospettiva dell'altra linea traverso l'Appennino da Firenze alla Romagna marittima, l'attivazione della strada da Roma ad Ancona e di quella da Terni al centro dell'Appennino e a Ceprano non costituiscano un complesso di circostanze molto promettenti per l'avvenire di questa rete di ferrovie. Ma la stessa importanza grandissima che piglia Firenze, l'interesse, e diremo anche il dovere, che ha il Governo di moltiplicare e di abbreviare le comunicazioni colla capitale creano altresì pericoli di formidabili concorrenze, qualora la piccola società delle livornesi dovesse rimanere isolata fra le potenti Compagnie che gareggieranno per avere uno sbocco verso Firenze o per giungervi più d'appresso. Così le linee che da Bologna e da Faenza o da Forlì verranno per Pistoia o per Val di Sieve su Firenze, otterrebbero certo a titolo di pubblico interesse e a patti moderati il diritto di percorrere i brevi tratti delle ferrovie livornesi che s'intramezzano prima di arrivare a Firenze. Anzi la linea, che da Bologna tira a Roma, domanderebbe di completarsi con una scorciatoia da Pistoia ad Empoli, la quale non potrebbe non essere favorita dal Governo. Allo stesso modo la strada da Firenze a Roma vorrebbe deviare a Montevarchi dalla strada d'Arezzo per raggiungere la Senese a Rapolano. Non parliamo poi degli altri disagi che una piccola società proverebbe quando a fronte di possenti rivalità non si trovasse sostenuta dal Governo, il quale certo non potrebbe vedere volentieri l'isolamento d'una rete centrale che, preoccupando tutti gli sbocchi verso la capitale, pigliasse aspetto di monopolio.

Nacque quasi gemella alla società delle Livornesi la compagnia della strada ferrata centrale toscana, la quale nel 1845 prese a costruire una strada ferrata da Empoli a Siena, strada che in forza del decreto 13 aprile 1854 doveva essere prolungata per Val di Chiana verso il confine pontificio fino a imboccare l'Aretina, e a cui poscia col decreto 30 gennaio 1860 del Governo Toscano fu assegnato per punto obbiettivo Chiusi, e da ultimo, colla legge 21 luglio 1861, Orte attuale frontiera delle provincie pontificie.

Da prima la concessione fu data senza alcuna guaren-

tigia dello Stato; ma nel 1848 venne assicurato alle azioni un *minimum* del tre per cento ad opera finita. Il capitale delle azioni, che erano in numero di 10,000, ciascuna di 1,000 lire toscane, risponde ad 8,400,000 lire italiane. Quando nel 1854 fu accordato alla società il prolungamento fino a Torrita, cresciuta anche la durata del privilegio da cento a cento cinquanta anni, in luogo della guarentigia del 3 per cento sulle azioni si concesse un'annua sovvenzione fissa di 170,000 lire toscane. Il Governo provvisorio, consentendo il prolungamento della linea fino a Chiusi, accordò anche una nuova annuità di lire 70,000 per venticinque anni col patto che rimanesse soppressa l'altra annuità di 170,000, salvo le trentadue annate che già erano state dalla società oppignorate. La successiva concessione di condurre la linea fino ad Orte impegnò il Governo ad allargar di nuovo, comechè assai misuratamente, la mano, e ad entrare in altri impegni di guarentigie (V. Allegato IV, *Situazione economica della Società della centrale Toscana*); i quali però tutti insieme non passano la somma di 1,212,000 lire. La società, che meritò gran lode per la sua avvisata e parca amministrazione, ha alle mani, oltre un capitale sociale di 8,400,000 lire, altri 21,784,000 lire, messi insieme colla cessione del sussidio governativo, e con emissione di obbligazioni: ciò che dà un attivo di 30,184,000 lire, somma che si reputa insufficiente a dar compiuta la linea fino ad Orte. Infatti in un quadro pubblicato dalla Società delle Livornesi, per preparare la fusione di cui discorriamo, la spesa per la linea da Empoli ad Orte venne calcolata in 37 milioni. E quand'anche questa somma si voglia ridurre alla misura in cui la stabilì la Commissione amministrativa, che con tanta diligenza scrutò tutta l'intricata matassa di codeste sottili amministrazioni toscane, si avrebbero sempre per questo conto 33 milioni, o, che è lo stesso, un manco di 2,816,000 lire: somma che, mutuata al corso attuale, porterebbe un nuovo carico di 198,000 lire per gli interessi e il fondo di estinzione; e un nuovo impegno pel Governo garante, che farebbe salire la guarentigia a 1,410,000 lire, a coprire intieramente la quale i 231 chilometri di strada affidati alla Società avrebbero a dare un prodotto netto di 6,101 lire al chilometro. Ora quantunque l'esercizio della centrale toscana sia stato condotto con singolare parsimonia, pure i 171 chilometri che sono finora in esercizio non daranno nell'anno 1864 più di 7,300 lire di prodotto lordo, le

(247-B)

(247-B) quali, sottratte le spese di esercizio in lire 4,300 circa (somma meravigliosa per la sua tenuità), lascieranno un prodotto netto di lire 4,000 superiore d'assai alla media chilometrica dei 14 anni in cui durò l'esercizio, media che non giunge a lire 3,000.

Così siamo assai lontani del minimo prodotto netto garantito dal Governo, raggiunto il quale dovrà poi la società rimborsare le anticipazioni e i sussidi governativi.

Conviene avvertire che la stessa società si assunse la costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, mediante fondi però forniti dal Governo (articolo 9 della legge 19 novembre 1859). Questi fondi si avevano a procurare coll'emissione di cartelle di lire mille ciascuna guarantite e sulla ferrovia e sulle rendite generali dello Stato. Era in sostanza la creazione di uno speciale consolidato al 3 per cento ammortizzabile in venti anni con ipoteca sulla strada e sui prodotti di essa. L'esercizio della Grossetana veniva assunto dalla società della Centrale Toscana per un terzo della rendita lorda: misura evidentemente gravosa che impegnava la società in una speculazione difficile. Ad ogni modo, lasciando da parte quest'appendice, e supponendo anche un aumento ragionevole sul prodotto delle linee, non è possibile credere che tale aumento raggiunga in questi anni la misura di lire 6,000 per chilometro ossia d'un terzo più del reddito attuale, specialmente per la circostanza, che si dovrà di qui innanzi spendere assai più largamente in mantenere e rifornire la strada. Onde è difficile che il Governo possa così presto levarsi d'addosso parte almeno del peso di questa guarentigia, quando la società non si trasformi e si amplifichi per mezzo della fusione colle società contermini. Gli azionisti dal canto loro, finchè il Governo deve concorrere in aiuto della società, non potranno mai avere neppur parte degli interessi: e così la società meglio e più avvedutamente governata tra quelle che si conoscono, finirà anch'essa, non diremo a subire gravi perdite, ma a scadere in uno stato di scoraggiamento e di apatia.

La relazione ministeriale c'indica quali titoli avrebbe questa benemerita società per gli equi riguardi del Governo, dacchè ella fu incoraggiata a proseguire la sua linea fino ad Orte colla promessa che non avrebbe avuto alcuna linea concorrente nella direzione da Firenze a Roma. Infatti allora l'Aretina doveva volgersi per l'Ap-

pennino all'alta valle del Tevere e congiungersi colla Anconitana presso ai varchi di Fabriano, costituendo così una linea che avrebbe dato una più diretta comunicazione fra Ancona e la Toscana. Invece posteriormente l'Aretina si volse sopra Perugia e Foligno e la media valle del Tevere; e venne con ciò ad assumere il carattere di una strada dall'alta Toscana a Roma, e a costituire una temibile concorrenza per la strada Centrale. Onde vorrebbe equità che alcun compenso si desse ai capitali attirati nel proseguimento di quest'ultima strada sotto una lusinga che poi fu vana. E quando effettivamente, come dice la relazione ministeriale, volesse lo Stato guarentire le azioni e le obbligazioni in quella misura che occorrerebbe, per procurare alla società un aumento di capitale corrispondente alle somme che le bisognano a compiere l'impresa assuntasi, certo ne verrebbe un sopracarico all'erario, che non si può valutare se non valutando nello stesso tempo l'importanza delle opere che si hanno a fare sul tronco di strada da Chiusi ad Orte. (247-B)

La società ultimo venuta che s'incaricò della linea, la quale da Livorno, correndo quasi sempre lungo il lido del Tirreno, si prolunga fino al Chiarone, ov'è il confine pontificio, è stata costituita con decreto 8 marzo 1860 dal Governo toscano in un modo affatto peculiare, dacchè il capitale occorrente all'impresa non doveva già essere fornito da azioni sociali, ma provveduto interamente mediante un imprestito contratto dallo stesso Governo coll'emissione di obbligazioni al portatore del valor nominale di lire 500 ciascuna coi frutti alla ragione del 5 per cento, e il rimborso alla pari in 99 anni mediante estrazione annuale a sorte. A ciascuna inoltre di queste obbligazioni va congiunta una cartella di godimento, a cui è stata assegnata proporzionalmente la metà degli utili ricavabili dall'esercizio della strada, pagate prima le spese generali, quelle d'esercizio e di mantenimento, il fondo di riserva, gl'interessi sulle anticipazioni e il rimborso delle anticipazioni fatte dal Governo per provvedere tanto agl'interessi quanto all'estinzione. L'altra metà degli utili dovrebbe andare a benefizio dello Stato. La società, direm così, dei prestatori è sottoposta all'amministrazione di due Consigli, e i banchieri della Compagnia vennero indicati nella legge stessa, la quale insieme costituiva un prestito e fondava una società,

(247-B) molto singolare, che non poteva correre alcun rischio e aveva solo delle aspettative di guadagno.

Consta poi che i soci promotori nominativamente designati nell'articolo 6 della legge avevano, prima ancora d'essere costituiti, convenuto colla ditta Brassey per la costruzione della strada al prezzo di 27,480,000 lire, rimanendo a carico della società solo l'acquisto dei terreni. Le spese per quest'ultimo titolo, per le costruzioni, per l'amministrazione sociale e per altre eventualità, risulterebbero ascendere intorno a 36,000,000 (Veggasi Allegato V, *Situazione economica delle strade ferrate maremmane*). E siccome trattasi in sostanza di una società, che si fonda per intero sull'intervento dell'erario il quale paga direttamente l'interesse dei fondi raccolti; siccome si è potuto accertare che le 89,100 azioni già negoziate non hanno dato in denaro effettivo neppur la somma dei 33,000,000 che si erano da principio creduti sufficienti per condurre a termine l' impresa; siccome d'altra parte non può dubitarsi che le spese ascenderanno a 36,000,000, così deve reputarsi moderato il còmputo stabilito nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864, secondo il quale lo Stato, quando abbia raccolto tutto il capitale, sopporterà un carico annuo di 2,000,000 e mezzo per ragioni d'interessi; il che torna quanto dire, che per trovare i 36,000,000 effettivi necessari per la maremmana si avranno ad emettere obbligazioni fino al valor nominale di quasi 50,000,000. Non crediamo necessario di spingere più oltre l'esame delle relazioni fra lo Stato e la società delle maremmane, perchè è chiaro che essendo il Governo il solo somministratore dei fondi e dovendo per necessità compiere in ogni sua parte la strada, è soggetto a tutte le spese eventuali che naturalmente saranno richieste dalla natura stessa del terreno, che la strada percorre, dalla diligenza con cui sarà stata costruita, della necessità di assicurarne alcune parti contro la frequente invasione delle acque, che anche in questi ultimi tempi rese necessaria una lunga interruzione di servizio. D'altra parte, come già notammo, i prodotti di queste strade sono tenuissimi, e ancora assai lontani dal coprire le spese di esercizio. Ora, anche a supporre che la costruzione della linea da Civitavecchia al Chiarone e il compimento della Ligure abbiano ad aumentare l'attività di questa strada litorana, non può certamente sperarsi che per molti anni essa dia un reddito netto di 2000 lire al chilometro, come le ha calcolate la Commissione Amministrativa nel suo rapporto; ed anche am-

mettendo un reddito di 2000 lire netto, il Governo non avrebbe che 462,000 lire di attivo da contrapporre a lire 2,500,000 di passivo; e così rimarrebbe per lungo tempo al Governo l'aggravio di 2 milioni crescenti. Quanto agli azionisti, o, meglio, quanto ai fornitori del capitale di costruzione, essi non potendo sperare un aumento di utili ed un qualche frutto sulle cartelle di godimento, se non quando le rendite della strada coprissero tutti gli impegni del Governo e, quel che è più, i rimborsi delle anticipazioni da lui fatti, è chiaro ch'essi non possono avere, almeno per una lunga serie d'anni, alcuna prospettiva di miglioramento. (247-B)

Delle condizioni e delle vicissitudini economiche della società generale delle strade ferrate romane, come di tema troppo noto alla Camera, non ci accadrà far lungo discorso, rimettendoci a quello che già ne disse la relazione parlamentare dettata con mirabile chiarezza per preparare la discussione del disegno di legge, che fu pubblicata il 21 luglio 1861. Nondimeno voglionsi qui ricordare le basi, per così dire, concettuali di codesta impresa, che minacciata talora da casi esiziali pure si tirò innanzi animosamente sino ad oggi. La società è costituita da 170,000 azioni di 500 lire ciascuna, che avrebbero voluto dire 85 milioni. Fra le imprese assunte di primo tratto, e le altre, che la società venne a mano a mano accollandosi per procurarsi, o sussidi, o credito, o guadagni, essa avrebbe a dar fatti tanti lavori, che importerebbero la valuta di 313 milioni. A cavarne 25 milioni assegnati dal Governo italiano a titolo di sussidio (5 in danaro vivo, 20 in opere, che saranno poi, se le cose pigliassero buon avviamento, ripagate) rimangono tra spesi e da spendere 288 milioni: e la società non avendo di proprio in azioni che 85 milioni, si dovevano cercare ai prestatori 203 milioni pagabili, frutto e capitale, sui guadagni dell'impresa. Se questi 203 milioni si fossero trovati o si potessero trovare a patti ragionevoli, il negozio potrebbe riuscire a buon termine. Imperocchè la società, ad opera finita, può contare su un prodotto sicuro di 13,170,000 lire, somma delle guarentigie assentite dai Governi su 772 chilometri di strade; e inoltre ha speranza di cavare un competente prodotto netto dagli altri 164 chilometri di strade concesse senza guarentigia. La speculazione doveva perciò contenersi entro i 13 milioni di prodotto assicurato, e le ragionevoli probabilità d'un ricavo netto sull'esercizio delle strade non garantite. Invece il da-

(247-B) naro pigliato ad agio si dovette pagare più caramente di quello che si fosse calcolato. Dal 1° gennaio 1858 al mese di marzo passato la società negoziò 660,000 obbligazioni di lire 500 coll'interesse del 3, e la graduale ammortizzazione in 99 anni. A valor nominale avrebbero dovuto dare 330 milioni di lire; a ragguaglio del 6 per 100, la metà; non diedero in fatti che 157,907,604, che, in media, tornano a lire 237,73 per obbligazione.

In tutto adunque, capitali, prestiti e sovvenzioni, la società trovasi avere 267 milioni per far fronte a una spesa di 313. Le mancano 46 milioni, e le sarà estremamente difficile ottenerli a condizioni comportabili: perchè tra interessi d'obbligazioni e frutto d'azioni, essa dovrebbe già fin d'ora poter disporre di più di 14 milioni annui; e se si aggiungano gli interessi delle obbligazioni, che dovrebbersi emettere per trovare i 46 milioni, è chiaro, che i bisogni della società andrebbero, a far i conti larghi, oltre i 17 milioni necessari ogni anno a pagar interessi, frutti e fondi d'estinzione. Infatti a non tener conto che delle obbligazioni state effettivamente emesse, e di quelle, che la società è stata autorizzata a creare, e che non sono ancora state negoziate, se ne ha un numero di 830,000 (Vedi allegato VI, *Società delle strade ferrate romane. Conto delle obbligazioni emesse o create a tutto il dicembre* 1864), che richiederebbero un'annua somma di lire 13,387,900, per interessi e fondo d'estinzione: somma la quale di per sè sola supera le rendite garantite dai due Governi. Nè può calcolarsi che in un tempo vicino le strade non garantite dieno rendite, che bastino a pagare integralmente gli interessi delle azioni. (Allegato VII, *Prodotti delle strade ferrate romane.*)

E se gli interessi del 5 per cento che fin qui vennero pagati sulle azioni, si avessero a sospendere; se, peggio ancora, si avesse a lasciar mancare il pagamento degli interessi sulle 22,000 azioni privilegiate, che il Governo francese volle emesse, affinchè riuscisse completo il capitale sociale; certamente non vi sarebbe modo di trovare, nè coll'emissione di obbligazioni, nè per altra via, il denaro occorrente a condurre a termine l'impresa.

È perciò chiaro, che senza qualche rimedio sostanziale, la società delle strade ferrate romane, non potrebbe trovar la forza di continuare le sue operazioni e di durare fino al tempo, in cui il cresciuto prodotto della sua rete stradale venga a porgerle il mezzo di pareggiare i suoi bilanci.

Così abbiamo data un'idea sommaria della costituzione delle quattro Società che entrerebbero nella fusione; abbiamo potuto ponderare quali sieno i pesi che per ciascuna di queste Società sostiene il Governo, quali i sacrifizi che dovrebbe fare per abilitarle a condurre a termine tutte le linee già concesse, quali infine le speranze che i soci delle diverse Società possono concepire, e le perdite a cui potrebbero andar incontro. (247-B)

Ora veggiamo qual è la combinazione che si sostituirebbe a questo stato di cose di cui sono evidentissimi gl'inconvenienti. Il Governo ha condotto la pratica al punto che le quattro società consentirebbero a fondersi in una sola e ad assumere la costruzione di nuove linee purchè venga stabilita una congrua guarentigia comune a tutte le linee che formerebbero la dote della nuova e ingrandita società.

Tratterebbesi da una parte di dare alla società l'obbligo di compiere la linea da Cancello a San Severino fino ad Avellino, linea aperta ora per soli 44 chilometri e di cui restano ancora a compiersi 30 chilometri di difficile esecuzione; di condurre a termine la costosa e importante costruzione delle linee liguri, sottentrando al contratto, che il Governo ha concluso a quest'uopo colla società del credito mobiliare; di obbligarsi a compiere entro un determinato tempo le strade ferrate, che poste sul territorio pontificio servono però di congiunzione e di complemento alle italiane, le quali ora o vengano da Napoli, o dalla Toscana, o dall'Appenino trovano nella bassa valle del Tevere una dannevolissima interruzione. All'incontro lo Stato rileverebbe dall'antica società delle Romane la linea da Ancona a Bologna per un prezzo, di cui fin d'ora è determinato il massimo limite. Queste sono le basi principali della nuova combinazione: a cui bisogna aggiungere la concessione della linea da Asciano a Grosseto, di cui si condurrà a fine la costruzione con denari dello Stato, i quali dovranno poi essergli rimborsati non meno che il prezzo dei lavori eseguiti pur dallo Stato sulle strade di Cancello e di Napoli, quando però il prodotto netto di tutte le linee della nuova società passi le lire 30,000 e solo per quella parte che oltrepassi questa somma: ciò che rimanda a tempo indefinito la restituzione. Oltre a ciò la nuova società si obbliga ad assumere a determinate condizioni la costruzione di tre altre linee importantissime che il Governo si riserva, quando gli piaccia, di accollarle: quella da Parma a Spezia, quella

(247-B) da Terni e Rieti per Avezzano, e l'altra da Avezzano a Ceprano, che nelle antecedenti combinazioni era stata compresa nella rete delle meridionali e formava parte della linea Pescara-Ceprano. Altri pesi addizionali si metterebbero a carico della nuova società, come la costruzione delle tettoie nelle stazioni di prima classe e dei tettucci nelle altre stazioni, il carico di concorrere per quattro milioni nelle spese per la traversata di Genova e pel porto di Savona, l'obbligo di assumere, quando ne sia richiesta dal Governo, l'esercizio con materiali di sua proprietà della strada ferrata da Savona a Carmagnola e occorrendo fino a Torino, e delle diramazioni da Cairo ad Acqui e da Bastia o Carrù a Mondovì, contro un determinato prezzo e infine l'obbligo di unificare le tariffe, di accettare una riduzione gravissima sul prezzo dei trasporti militari, e per conto dello Stato, e di esercitare al costo tutte le nuove diramazioni di ferrovie costruite o concesse dal Governo Questo complesso di carichi vorrebbe essere considerato partita mente per ponderarne l'importanza: e si avrebbero a contrapporre i vantaggi che il Governo accorda per rendere possibile questa combinazione. Prima di tutto il Governo concede a questa società lire 38,000,000 di sussidii in tanti lavori eseguiti già per conto del Governo da San Severino ad Avellino e sulle linee Liguri; lavori, che passerranno alla società senza che il Governo ne ricavi alcun prezzo. Deve pure mettersi in conto di vantaggio per la società la cessione senza in teresse di tutti gli altri lavori eseguiti o da eseguirsi dal Governo sulle linee Ceprano-Napoli e Asciano Grosseto e Cancello-Sanseverino che salgono approssi mativamente alla somma di lire 46,000,000, i quali, come dicemmo, non dovranno essere restituiti se non quando il prodotto netto di tutte le linee superi le lire 30,000 al chilometro.

Infine il patto più gravoso è quello della sovvezione di 13,250 lire ogni chilometro, che il Governo dovrà pagare alla società. Questa sovvenzione andrà gradatamente diminuita a misura, che il prodotto brutto della rete stradale passi le lire 12,500, dovendo ogni eccedenza esser divisa metà a vantaggio della società, metà a diminuzione della sovvenzione governativa, che cesserà poi totalmente quando il prodotto generale tocchi le lire 30,000 al chilometro. Certo questa sovvenzione non apparirà grave se la si consideri in confronto delle altre sovvenzioni chilometriche già accordate alle meridionali e alle calabro-sicule; imperocchè

alle prime fu data un'assicurazione fissa di prodotto brutto di 29,000 lire al chilometro, e alle altre una sovvenzione di lire 14,000 pure al chilometro finchè il prodotto non oltrepassi lire 12,000 e col limite massimo di lire 29,000. (247-B)

Lungamente si contrappesarono dal Ministero e dalla speciale Commissione, ch'egli nominò a quest'uopo, tutte le eventualità contrarie e favorevoli di questa combinazione, per vedere se fosse possibile limitare la guarentigia della rendita chilometrica: e non fu che dopo un lungo esame e dopo aver tentati varii calcoli con sovvenzioni chilometriche minori che si dovette venire alla conclusione, non potere la Società bastare agli impegni che ella si assume, se non con quel complesso di sussidi, che dalla relazione ministeriale le si propongono.

Infatti il Governo avea prima fatto studiare un altro progetto, già condotto fino ai preliminari d'una convenzione: secondo la quale si sarebbe accordato alla società un sussidio di 12,000 lire per chilometro, finchè il prodotto lordo non eccedesse le lire 15,000; diminuendo poscia il sussidio della metà delle eccedenze fino a raggiungere lire 30,000, giunta alla qual misura la progressione avrebbe avuto termine: ma anche questo progetto venne riconosciuto insufficiente a dare alla società le forze necessarie per compiere le assunte imprese. Onde la questione riducesi a questo: o si rinunci alla fusione e ai benefizi che si vollero con essa acquistare allo Stato; o si accetti la combinazione quale fu assestata dopo laboriosi e lunghi studi.

Due indagini ci rimarrebbero ancora a fare. L'una per calcolare i carichi che il Governo verrà ad assumersi in confronto a quelli che per precedenti impegni gravavano l'erario; l'altra per contrapporre i vantaggi pecuniari, che la pubblica amministrazione può conseguire mercè la fusione. È una specie di bilancio, che si è tentato di rendere evidente in un quadro, che accompagna (Allegato VIII) la presente relazione.

Quanto ai vantaggi economici e politici che non si possono calcolare a cifre, e in cui stanno i principali argomenti che consigliano la fusione, non occorre dilungarsi a lungamente dimostrarli, e basterà, perchè ciascuno li ponderi, qui ricordarli ordinatamente. Innanzi tutto si raggiugne lo scopo di sollecitare il compimento delle strade ferrate dell'Italia centrale, in modo ch'entro 18 mesi dall'approvazione della legge, le comunicazioni tra Firenze e Ancona e Roma e Napoli saranno salda-

(247-B) mente rannodate e compiute anche traverso l'ostacolo, che poteva parere insuperabile, del territorio pontificio. In secondo luogo di quattro società rette da contratti diversi e alcuni abnormi, e atteggiate quasi a farsi una concorrenza rovinosa, trattandosi di società tutte egualmente sussidiate dallo Stato, si avrà una società sola ordinata con norme consone alla buona amministrazione. In terzo luogo si eviteranno i perditempi e lo scapito del credito nazionale, chè non mancherebbero di effettuarsi quando taluna delle società italiane, e per avventura una delle più note sui mercati esteri, dovesse essere costretta a sospendere le proprie operazioni, e ad entrare in una fase d'isolato rimaneggiamento. In quarto luogo si troverebbero col concorso del credito speciale della innovata società i capitali occorrenti per proseguire la costruzione delle liguri, e della linea da Sanseverino ad Avellino, e per metter mano alla costruzione d'altre strade ferrate sopramodo importanti dal lato strategico, come sono quelle delle valli del Salto e del Liri, e l'altra da Spezia a Parma, che fanno in complesso quasi 600 chilometri di strade, le quali ben ponno chiamarsi alpestri, e che esigerebbero certo l'approstamento di un capitale di ben 200 milioni a carico dell'erario.

Linee ora a carico dello Stato che sarebbero assunte dalla nuova Società delle Romane.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA	SPESE necessarie a compierle	SPESE FATTE a tutto l'anno 1864	SPESE che restano da fare	OSSERVAZIONI
Linea delle Riviere Liguri	275	138,000,000	53,000,000	85,000,000	Nella spesa sono calcolati gli interessi. — I pagamenti fatti fin qui dal Governo per la Ligure sono di 54 milioni, oltre la ritenuta del 5 per 100.
Da San Severino ad Avellino	30	10,600,000	3,000,000	7,600,000	La spesa per la strada di Avellino è stabilita compresi gli interessi e il materiale mobile. — I pagamenti fatti fin ora dal Governo sommano a 2,439,900 lire.
Definitive...	305	148,600,000	56,000,000	92,600,000	
Dalla Spezia a Parma.....	120	44,500,000	»	44,500,000	
Da Terni ad Avezzano.....	92	36,000,000	»	36,000,000	Sono le cifre stabilite nella relazione ministeriale e che riscontrano coi progetti già studiati.
Da Avezzano a Ceprano....	79	27,000,000	»	27,000,000	
Eventuali...	291	107,500,000	»	107,500,000	
Somme.....	596	256,100,000	56,000,000	200,100,000	

Ai motivi che consigliano di favorire la fusione, una sola ragione crediamo può opporsi: e non già quella delle finanze, poichè ad ogni modo le opere necessarie si hanno a fare. L'argomento che più volte fu proposto per mostrare la poca convenienza della fusione è il seguente. (247-B)

Abbiamo qui società, le quali tutte, eccettuando quella della centrale toscana, vennero fondate o almeno sostenute finora con molti favori e sacrifizi dal Governo. Ora si cercano nuovi favori e nuovi sacrifizi per poterle rafforzare e consolidare, argomentando che troppo soffrirebbe il credito dello Stato, se alcuna di queste avesse a soggiacere ad una crisi terminativa, o se alcune altre non avessero le forze di compiere quello, a che si sono obbligate per contratto. Ma questo ragionamento non si riprodurrà altre volte e con maggiore ponderosità quando la nuova combinazione, opera più diretta del Governo italiano, dovesse poi scoprirsi col processo del tempo troppo debole? Non consacriamo noi così un antecedente pericoloso, per cui lo Stato, invece di fare un contratto colle società industriali, venga ad essere considerato come un tutore necessario, anzi come un fideiussore generale in faccia agli interessati e in faccia all'opinione pubblica europea? Non val meglio fin d'ora lasciare che le società s'industrino da sè, e che si sforzino a seguire l'esempio della centrale toscana? Non val meglio lasciare ch'esse studino modo di rimediare alle momentanee difficoltà, in cui si sono condotte? E, data anche l'ipotesi più sfavorevole, non val meglio usare le forze economiche dello Stato per compiere le opere che in caso sinistro le società, decadendo, lasciassero incompiute?

Queste dimande si è fatte anche la vostra Commissione, e questi quesiti ha considerati e dibattuti: ma infine è stata indotta ad appoggiare la proposta del Governo principalmente per quella considerazione politica che già ha determinato un'altra volta la Camera a favorire la ricostituzione della società delle strade ferrate romane; e per la considerazione economica che quand'anche i sacrifizi dello Stato si pareggiassero tanto nel caso di dare il soffio della vita alla nuova società, quanto nel caso di dover riparare a probabili rovine, egli è certo che val meglio star per la vita che per la morte, val meglio costituire una combinazione che agirà subito e ci ripagherà largamente in tempo quello che le diamo in danaro, anzi che aspettare a por mano ai rimedi quando irreparabili danni privati

(247-B) e pubblici abbiano reso necessario l'intervento dell'autorità governativa ed il concorso del pubblico erario.

È il tempo sopratutto che noi dobbiamo comperare con questa nuova combinazione; imperocchè senza dubbio, se le operazioni della società delle Romane, la quale venne costituita prima che il territorio su cui si dovevano stendere le sue strade fosse diviso tra due Stati segregati e privi d'ogni possibilità di comunicazione diplomatica, dovessero rimanere sospese, ci verrebbe meno il beneficio di questo congegno industriale che ora abbraccia tutte le linee tanto sul territorio del regno che sul pontificio e ricostituisce in certo modo, per questa parte, l'unità del territorio italiano. Più facili sarebbero i rimedi se s'incagliassero le operazioni delle società toscane; ma anche tali sconci non potrebbero essere senza gravi perdite dell' erario. Imperocchè si deve considerare che al postutto tanto la società delle Livornesi, quanto quella delle Maremmane ponno pei loro stessi patti costitutivi reclamare il concorso del Governo per compiere le linee che loro vennero affidate. S' aggiunga che la società della Centrale Toscana tanto lodata per l'ottima amministrazione, non potrebbe più che con estrema malagevolezza continuare in quel sistema che le era reso possibile dallo spirito di località, dai sacrifizi degli azionisti e degli impiegati suoi e dall'estrema parsimonia con cui vennero fatte le opere stabili e le provviste pel materiale mobile, parsimonia, che ora rende necessari larghi spendi per il rassodamento e per rifornimento della linea: ond'è che negli anni prossimi si dovrà per compensazione spendere assai più per ottenere gli stessi risultati. Oltre di che la linea da Chiusi a Orte, se non venisse subito a congiungersi colla linea di Roma, e avesse a rimanere in tronco, diverrebbe una continua e crescente passività, che certo la Società non potrebbe di per sè sostenere.

Della società delle Livornesi non occorre un particolare discorso giacchè essa porta nella nuova combinazione un elemento di forza; sebbene può dirsi che qualora rimanesse isolata, nè molto profitto caverebbero per ora da una situazione eccezionalmente favorevole i suoi azionisti, nè il Governo, quand'anche potesse ripagarsi delle anticipazioni fatte a pro di questa società, ne avrebbe tal utile da poter ricompensare le crescenti perdite sulle altre due linee concorrenti, la Maremmana e la Centrale.

Ma lo scandalo, dicono gli oppositori, di questa combinazione, sta nelle Romane; questa società sciupò parecchie decine di milioni in giuochi di borsa ed esagerò i prezzi delle costruzioni per far figurare un capitale maggiore di quello effettivamente speso. Questa società fu ritemprata con nuove concessioni dal Governo italiano; e mentre in quella occasione si pronosticava la sua compiuta rigenerazione economica, si vengono adesso a dimandare nuovi favori al Governo, anzi si cerca di sobbarcare altre società, che sono in condizioni meno sfavorevoli, alla rovinosa mole di quest'antica società pontificia che non si è ben tramutata in italiana. Queste accuse anche la vostra Commissione le ha accolte come dalla voce pubblica e dai giornali erano riferite: ma un esame accurato e approfondito della storia economica di questa società e degli elementi che la costituiscono, ha dovuto persuaderci che, se si lascia da parte il primo periodo della formazione e costituzione del capitale sociale, quando la società trattava unicamente col Governo pontificio, non si può dire che vi sia stata alcuna irregolarità biasimevole, nè alcuna mancanza ai patti ed alle obbligazioni contrattuali. (247-B)

Certo quando nel 1861 il Parlamento approvava le convenzioni 30 ottobre 1860 e 27 maggio 1861 esso era nella ferma credenza che la Società mercè le nuove concessioni potesse rassodarsi e rifiorire. Anzi la Commissione parlamentare, che con tanta imparzialità e diligenza tolse a disaminare que' negoziati, con molto senno avvertiva, non doversi solo guardare se la combinazione avesse a riuscire in vantaggio dell'erario, o in utilità del pubblico, ma anche se la compagnia potesse trovarvi le forze per menare a buono ed utile termine le sue imprese: dovendo il Governo evitare fin l'apparenza di aver contribuito ad un assetto effimero e atto solo a richiamare con mostre speciose il credito, che dopo la catastrofe del signor Mires era mancato alla Società. Ma i calcoli stabiliti in quella relazione non ebbero poi in tutte le parti il riscontro dei fatti; sia perchè, come più volte è detto in quella relazione, mancassero gli elementi per un calcolo preciso; sia perchè i capitali, che la società dovette radunare, costarono assai più di quel che si potesse allora prevedere; sia perchè alcuna delle opere assunte dalla società furono di gran lunga più dispendiose di quel che si poteva presumere; sia perchè infine la società

(247-B) si sobbarcò a nuovi impegni, dei quali però noi non possiamo farle colpa.

Fra la somma calcolata allora come sufficiente per tutti gl'impegni assunti dalla società e quella che ora ci è dimostrata indispensabile per condurre a termine le imprese assunte v'ha una differenza per verità enorme, più di 60 milioni di manco, di cui non è però difficile, partendo dalle stesse basi adottate nella relazione 28 giugno 1861, assegnare le ragioni. Innanzi tutto vi sono spese che non si potevano prevedere nel bilancio del 1861; e sono quelle per la linea da Civitavecchia al Chiarone, assunta nel 1863, e la cui costruzione, sebbene debba condursi sul territorio pontificio, tornerà in vantaggio anche della linea maremmana, che ne acquisterà il suo sbocco naturale. Per quest'impresa la società dovrà spendere quasi undici milioni, senza alcun contrappeso di guarentigia governativa. Un'altra cagione di passività fu la concessione della strada da Ceprano a Napoli, la quale certamente ognuno avrebbe tre anni fa considerata come un patto favorevole, tanto più che il Governo aveva accompagnata codesta concessione coll'aumento di un milione sulla guarentigia totale delle linee. Ora, invece dei 16 milioni che si credevano sufficienti per condurre a fine quella strada, e che corrispondono appunto al milione di sopraguarentigia, occorreranno (compreso anche lo spendio per la stazione di Napoli) quasi 30 milioni, ciò che crescerà di 14 milioni il passivo della società. Sorgente di perdite gravissime fu anche la necessità di pagare gl'interessi sulle azioni e sulle obbligazioni durante questi anni, in cui continuando i lavori, nè essendo condotta a termine la linea principale, le rendite e le guarentigie chilometriche sono ancora tenui. Per questo conto la società ebbe un carico di 28 milioni più di quello che si era preveduto. Nè questo basta: si calcolava che per le migliorate condizioni della società, le obbligazioni che ancora si avevano da negoziare, si potessero mantenere al saggio di 250 lire, dove invece esse scaddero fino a 220. S'aggiunga che la spesa per la linea di Ravenna, il cui prodotto brutto appena copre il servizio, ammontò a poco meno di 8 milioni di lire, e cagionò un'altra perdita di 2,127,000 in confronto di 5,873,000, che si erano creduti sufficienti a compiere quei lavori, pei quali il Governo avea concesso la sovvenzione di 5 milioni. Anche l'esercizio della linea da Cancello a Sanseverino che, secondo le previsioni fatte

nel 1861, non doveva riuscire d'aggravio alla società, risulta invece passivo, non giungendo a 5800 lire di prodotto brutto al chilometro. Tutte queste considerazioni mostrano come, sia in forza delle nuove imprese che la società, senza sufficiente corrispettivo, si è indotta ad accollarsi, sia in forza della mancata attività di movimento sulle linee concesse, sia per le condizioni generali del credito e pel caro dei capitali, la società delle Romane non ha potuto, anche dopo il riordinamento portato dalla legge 21 luglio 1861, avviarsi a stabile prosperità; e che anzi le concessioni allora fattele dal Governo italiano se ne hanno potuto rialzare momentaneamente il credito, concorsero però in effetto ad aggravarne le condizioni economiche. È dunque per lo meno esagerata la credenza che la società delle Romane sia stata straordinariamente favorita nelle prime concessioni. E siccome d'altra parte essa mantenne fin qui gl'impegni presi col Governo italiano anticipando l' esecuzione e il compimento della strada, per noi importantissima, da Ancona a Bologna, continuando alacremente gli altri lavori, procurandosi con incontestabile abilità finanziaria, in mezzo a rinascenti difficoltà, i capitali che le occorrevano, così non pare che possa tacciarsi di troppa larghezza il Governo se con paziente benevolenza seguì il filo delle lunghe pratiche per la fusione delle quattro società, anche nel desiderio d'impedire il dissesto di una compagnia, la quale si è sobbarcata coraggiosamente a vaste intraprese, e a cui fin qui fu dato piuttosto soccorso di promesse che di favori; tanto più che la ruina di questa società produrrebbe lo scredito di tutti i valori italiani sul mercato europeo, e di necessità lascierebbe incompiute e passive le linee toscane, due delle quali si hanno a considerare, almeno per le conseguenze economiche, come governative..

VI.

La convenzione del 28 giugno 1864 conclusa colla società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale non è da considerarsi solo sotto gli aspetti tecnici ed economici, comuni a tutte le operazioni di questo genere, poichè essa presenta un'importanza finanziaria tutta speciale. La cessione delle strade ferrate erariali è stata da lunga mano preparata come una delle principali riserve, da cui le nostre finanze potessero attin-

(247-B) gere la forza di attraversare il difficile periodo iniziale della fondazione del Regno, e di avvicinarsi al tempo nel quale, cominciandosi a raccogliere i frutti della grand'opera, che stiamo compiendo, non sia impossibile di stabilire il pareggio tra le entrate e le spese pubbliche.

Qui confessiamo d'aver dubitato non poco se fosse conveniente toccare questa materia delle finanze, dacchè l'attuale ministro, dopo i provvedimenti eccezionali presi per riparare alla momentanea crisi del Tesoro, non ha creduto opportuno di dar alla Camera ed al paese quelle informazioni, da cui soltanto si potrebbero cavare gli elementi per un còmputo, che non abbia a parer una architettura di cifre supposititzie ed artificiate. Ma pur troppo la situazione delle finanze italiane è sì grave, che non occorre scendere a disputabili particolarità o conoscere le previsioni e i disegni del ministro per poter asseverare che i 200 milioni promessi dalla cessione delle ferrovie dello Stato rappresentano appena una parte delle somme indispensabili a pareggiare il bilancio del 1865. Non v'ha neppur bisogno di computar a rigore i milioni, o le decine di milioni per giungere a questa conclusione. Nella tornata del 4 novembre passato il ministro delle finanze, delineando per ombreggiature e contorni lo stato del pubblico erario, pronosticò che il solo esercizio del 1864 avrebbe lasciato a quello del 1865 una eredità di oltre 316 milioni di passivo. A questo manco conviene aggiungere l'altro, poco men grave, che risulterà dallo squilibrio tra le spese e le rendite dell'anno corrente. E anche a voler ammettere le più favorevoli previsioni, quelle cioè del bilancio presentato dall'onorevole Minghetti, che calcolava in 227 milioni il manco proprio dell'esercizio del 1865; anche a voler credere efficaci le economie introdotte dall'attuale Ministero, che dovrebbero sommare a 60 milioni; anche a voler dare come sicuro l'aumento dei 40 milioni che si aspettano dai nuovi balzelli, scemerà al più di 140 milioni la somma delle passività. Così, a farè i conti larghi, avremo sempre una deficienza di 400 milioni, a cui converrà provvedere per l'anno 1865 con mezzi straordinari. Ripetiamo che codesti calcoli sono evidentemente al di sotto del vero; ma perciò appunto acquistano maggiore efficacia pel nostro assunto. Dove trovare i 400 milioni che, a fare le parti vantaggiatissime, pur ci sono indispensabili nel corso della prossima annata? Il dilemma è

infrangibile: o ricorrere al credito, o cavare questa somma da qualche attività dello Stato. (247-B)

Noi non discorreremo qui la convenienza o la necessità di ricorrere ora ad un pubblico accatto. Basterà ricordare quali sieno nel momento attuale le condizioni del mercato pecuniario in Europa per far comprendere l'immensa gravità di una determinazione di questo genere. L'Italia non può contrarre utilmente un nuovo prestito se ella non dimostra di potere con questo rimedio mettere un termine alla situazione precaria del suo tesoro. Il prestito che possiamo richiedere deve essere l'ultimo, e dobbiamo richiederlo quando le nostre condizioni interne siano migliorate; quando i nuovi ordini amministrativi siano ravviati; quando la grande dimostrazione che noi diamo all'Europa di sapere arrischiare risoluzioni, le quali metterebbero a prova di morte anche gli Stati più antichi e più saldi, sia riuscita a siffatto termine di poter dire che la prudenza è negli Italiani pari all'audacia; quando principalmente le nuove imposte abbiano trovato il loro stabile assetto, e permettano sicuri pronostici sulla loro solidità e sulla loro elasticità. Un prestito fatto prima che la grande evoluzione politica, in cui sono impegnate tutte le forze della nazione, sia condotta a buon fine, non potrebbe essere nè proporzionato ai nostri bisogni, nè ottenuto a condizioni comportabili ed onorevoli; non potrebbe in una parola essere che un precario espediente di cassa.

Quando adunque, come ci pare chiarissimo, non sia adesso venuto ancora il momento di fare un ultimo e definitivo sperimento del nostro credito, non rimane altro che un solo partito, quello di far denaro alienando le proprietà nazionali, le quali non si reputino indispensabili all'incolumità del pubblico servizio. E fra queste proprietà nazionali la più cospicua che ci rimanga è certamente quella delle strade ferrate costruite dal Governo dell'antico regno di Sardegna.

Qui ci si affaccia l'eterna disputazione se si debba preferire il sistema di mantenere le strade ferrate nelle mani dello Stato o affidarle all'industria privata. Ma se anche sapessimo trovare una soluzione convincente di questo problema teorico, non ne caveremmo però utile alcuno. Non trattasi qui di vedere se abbiansi le strade ferrate a costruire e ad esercitare per cura del Governo o no. Siccome le strade ferrate italiane trovansi già quasi tutte in mano di società industriali, con-

(247-B) vien dire che la questione è stata decisa prima di essere proposta. In una sola parte del territorio italiano si è introdotto e mantenuto un sistema misto pel quale le linee più promettenti furono costruite dallo Stato e le diramazioni e le linee secondarie, stabilite quasi tutte per concorso delle località interessate o di private società, furono poi, mercè gli allettamenti dell'esercizio in comune, collegate e sottordinate alle strade governative. Questo sistema, che ha molte parti lodevoli, come ne fanno prova anche il Belgio e la Prussia, non potrebbe ora essere applicato al regno d'Italia se non se riscattando le grandi linee arteriali della Penisola, venute omai per intero in mano di parecchie compagnie industriali che spesero nella costruzione e nello stabilimento di quasi 2800 chilometri di strade ferrate intorno a 850 milioni di lire. Ora possiamo noi pensare a riscattare fosse pur solo la metà di sì enormi valori? Codesto, nella situazione delle nostre finanze, sarebbe un partito fantastico. Ma dacchè ci è chiusa affatto questa via, non ci rimane che a prender l'altra; la cessione delle strade ferrate erariali non è più per noi un problema da risolvere, è un fatto preveduto e predeterminato da lunga pezza, e pel quale non ci rimane più che la scelta del tempo e del modo.

È sotto questo punto di vista che la vostra Commissione ha preso ad esame la convenzione del 30 giugno 1864. Ma non si ha a pretermettere un'altra considerazione. Il Governo intende riordinare il servizio delle strade ferrate italiane; esso ha stabilito dei gruppi che nel suo concetto rispondono alla complessione corografica ed economica delle diverse parti del regno. La cessione delle strade ferrate dello Stato, la costituzione d'una possente compagnia, che si rechi in mano tutte le ferrovie dell'Italia superiore, s'accorda cogli intenti generali che il Ministero ha confessati nel preambolo della sua relazione, e fino nel titolo della sua proposta? Noi già abbiamo su questo punto manifestata la nostra opinione quando discorremmo della distribuzione sistematica e dell'aggruppamento industriale delle strade ferrate italiane. Se v'ha al mondo una regione organica dove l'unità è visibilmente espressa dalle linee dei monti e dalle ramificazioni dei fiumi, dall'omogeneità dei climi e delle produzioni, ella è certamente la valle del Po. Volerla dividere e stroncare al Ticino o alla Trebbia è un voler scompartire e distinguere le parti d'un corpo vivente sulla segnatura delle vene. Di presente

questa regione è divisa rispetto alle ferrovie in tre sistemi. Fra il Ticino e l'Alpi la direzione delle strade ferrate dello Stato, colle sue undici società vassalle; dal Mincio all'Adriatico, e più in là fino all'Illiria e al Norico, la compagnia dell'Austria meridionale; di qua del Mincio la società che s'intitola *delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale*, ramo sterpato per forza d'eventi politici dalla compagnia dell'Austria meridionale, che prima del 1859 spingeva la testa delle sue strade fino sul Ticino e sull' Appennino toscano, e possedeva ed esercitava duemila cinquecento chilometri di strade ferrate. Di questa gran rete un quarto appena costituisce la dote della società lombarda, la quale mentre diventava nazionale scadde nel numero delle società minori. Essa non novera più che 764 chilometri percorrenti territorii che non hanno nè sufficiente estensione, nè compiuta omogeneità economica. Le strade che essa esercita non sono che tronchi divulsi dal corpo onde trassero fin qui la vita; le teste come gli sbocchi di tutte le sue linee sono in mano di società che le si possono scoprir rivali; e fin le traccie, per cui alcune di queste linee vennero condotte, rivelano intenzioni che ora non si ponno più confessare. Tanto dal punto di vista economico, come dal punto di vista industriale e politico la riunione di questo frammento di rete con quello dell'alta valle del Po ha tutti i caratteri d'una necessità. (247-B)

Ma queste considerazioni, se giustificano il desiderio di costituire in modo più normale l'esercizio della rete delle strade dell'Italia superiore, non valgono certamente a mostrare per sè sole l'accettabilità della proposta convenzione. Per risolvere ogni dubbio conviene domandarsi se sono possibili altre combinazioni, e sopratutto se le condizioni della divisata cessione sono in sè stesse convenienti. E qui ci si presenta un'obbiezione che fu ripetuta in tutti gli uffizi della Camera, e di cui naturalmente si è preoccupata anche la pubblica opinione. È prudente dare in mano ad una sola società privata, e peggio ad una società che ha originarie attinenze con società straniere, tutte le strade ferrate della valle del Po, campo dove si hanno a combattere le ultime battaglie dell'indipendenza, porta per cui hanno a passare tutte le comunicazioni dell' Italia peninsulare col continente europeo? Questo è un argomento molto geloso, e se la vostra Commissione avesse creduto che la combinazione proposta dal Ministero

(247-B) potesse compromettere la nostra indipendenza commerciale e la solidità dei nostri mezzi di difesa essa non avrebbe dubitato a proporvene la reiezione. Ma essa crede invece che il Governo abbia in mano i mezzi più efficaci per allontanare questi pericoli, quando pur si venissero a manifestare: essa crede, che se sopravvengano necessità politiche o militari, le strade ferrate poste sul territorio nazionale, amministrate e servite da nostri concittadini, vigilate dai pubblici uffiziali e dalla pubblica opinione, debbano credersi tanto fidatamente nostre, quanto le nostre fortezze, e le nostre montagne; essa crede che una azienda economica, la quale rappresenterà, quando sieno riunite in un solo gruppo tutte le strade della valle del Po, la valuta di 500 milioni, abbia in sè stessa la guarentigia di una vita indipendente, e costituisca un complesso d'interessi che non si lascieranno certamente sacrificare da interessi concorrenti, o soggiogare a un capriccioso patronato. Cinquecento milioni sono sempre autonomi. L'unica invasione che un paese non può ragionevolmente temere è quella dei capitali convertiti in lavori pubblici, incorporati alla terra, divenuti strumenti di civiltà e che non possono esser fruttiferi se non se per opera di civiltà.

D'altronde i pericoli che ci sarebbero minacciati da un gioco di tariffe studiate per danneggiare il nostro commercio di transito non possono essere la conseguenza di recondite congiure, nè di arcane ed inavvertite combinazioni. Facile in ogni caso trovare i rimedi, come facile scoprire, quando pur si preparassero, le insidie. Non ponno toccarsi le tariffe senza che il Governo lo consenta, senza che il pubblico lo avverta, senza che gli effetti non ne sieno calcolabili sino all'ultimo quadrante. Perciò si hanno a credere esagerati i timori e ingiustificabili i sospetti che ha potuto destare l'idea d'una possente compagnia la quale abbia in mano l'esercizio di tutte le ferrovie dell'Italia superiore.

Allontanato questo fantasma di un predominio d'interessi e di capitali stranieri, non rimane più che a considerare il contratto di cessione in sè stesso, e a fare l'ordinario bilancio fra il prezzo che si ricaverà dalla cessione e le rendite che ora danno allo Stato le strade ferrate, che esso esercita per conto proprio. Nella relazione ministeriale è chiaramente dimostrato come i termini del contratto sieno equi e il prezzo

(247-B) una speculazione qualunque, che sia bene avviata, non si vendono d'ordinario pel solo prezzo di costo. Importa dunque vedere se le strade ferrate dello Stato, il cui prodotto chilometrico passa ora di poco le 30,000 lire, promettano in breve termine di dare introiti maggiori: importa di determinare se possano sperarsi per le strade ferrate dell'alta valle del Po i redditi che si verificano sulle strade ferrate del Belgio o sulle grandi linee francesi: importa riconoscere se la progressione del movimento che si è verificato sulle strade ferrate piemontesi dal 1848 in poi si possa continuare colle stesse proporzioni. Nei primi anni in cui si aprirono le nostre strade ferrate (1848-50) si ebbe un prodotto chilometrico da 14 a 15 mila lire, prodotto che a mano a mano si aumentò fino alle 30,000 lire. Non possiamo noi per avventura contare su un aumento proporzionale, che porti la rendita delle ferrovie erariali entro pochi anni alle 35, alle 40 mila lire per chilometro, e ci prometta una rendita di 16 o di 18 milioni all'anno in luogo dei 13 che ora figurano nei nostri bilanci?

Innanzi tutto occorre l'osservazione che questi aumenti, i quali crescerebbero le attività del nostro bilancio dai 3 ai 5 milioni, non muterebbero gran fatto la condizione delle nostre finanze, e non ci ripagherebbero neppure dei sacrifizii a cui avrebbe a sottoporsi lo Stato per trovare i capitali che di presente gli occorrono; nè contrappeserebbero gl'inconvenienti gravissimi che già abbiamo notati quando per conservare le ferrovie si dovesse ricorrere intempestivamente al credito. Ma noi lasciamo da parte queste considerazioni che non fanno che richiamare quelle, che già abbiamo svolto, e veniamo ad esaminare più davvicino se l'aumento di cui si disputa sia probabile.

Lasciamo da parte, per ora, i timori, speriamo esagerati, che col trasferimento della capitale a Firenze venga a scemare il movimento sulle strade ferrate piemontesi, e supponiamo che l'attuale movimento si sostenga qual è di presente per effetto della vita economica propria di questa elettissima parte d'Italia. Prima di tutto conviene osservare che in questi ultimi anni i prodotti chilometrici delle strade ferrate dello Stato si mantennero presso a poco nella stessa misura; anzi, dopo il 1861, che diede il prodotto massimo di lire 33,742 per chilometro, si manifestò una tendenza al ribasso. Ma anche supponendo che questo rallentamento sia spiegabile colle cause generali che produssero un e-

gual fatto in tutta l'Europa continentale, noi possiamo (247-B)
considerare che v'hanno altre cagioni per cui le strade ferrate dello Stato non possono promettersi un rapido aumento di proventi. Queste cagioni stanno principalmente nello sviluppo pressochè compiuto che tra due anni avrà la rete delle ferrovie nell'alta valle del Po, per cui il movimento complessivo dovrà distribuirsi sulle nuove linee, che stabiliranno una vera concorrenza colle antiche linee, sulle quali ora accentravasi tutto il servizio della locomozione. Quando parliamo delle linee ferrate dello Stato non convien dimenticarsi che lasciamo da parte le linee delle private società, delle quali lo Stato non ha che l'esercizio. Ora quale speranza vi potrebb'essere che il movimento naturale sulle linee dal Ticino a Susa, da Genova a Torino e da Alessandria al lago Maggiore abbia ad aumentarsi, dacchè le comunicazioni speciali tra il Monferrato ed il Piemonte Subappennino e la Lombardia piglieranno necessariamente la strada diagonale che da Alba per Asti, Mortara, Casale e Vigevano tirerà direttamente a Milano; dacchè tutte le comunicazioni tra la Lomellina superiore e la Lombardia, costrette ora a condursi sulla strada dello Stato pel giro di Novara o Torreberetti, s'avvieranno sulla scorciatoia che da Mortara per Vigevano conduce a Milano; dacchè le comunicazioni dell'alta valle del Tanaro e delle valli alpine, che fanno capo a Saluzzo ed a Cuneo con Alessandria e coll'Italia centrale, in luogo di scendere pel giro di Torino sulla strada dello Stato, che corre alla destra del Po, potranno deviare sulla strada di Cavallermaggiore per Alba e Nizza e giungere così direttamente al nodo centrale d'Alessandria; dacchè infine la strada più breve da Torino al mare non sarà più quella condotta con tanto dispendio dallo Stato per le valli del Tanaro e della Scrivia, ma sì la nuova strada savonese? — Questi argomenti bastano a persuaderci che per non pochi anni il movimento sulla rete subalpina, quando pure si mantenga, come crediamo fermamente, nelle proporzioni attuali, e anche cresca nel suo complesso seguendo il moto ascendente della popolazione e della ricchezza, dovrà di necessità distribuirsi sulle strade diagonali e concorrenti, di cui già è decretata la costruzione, e per conseguenza tirerà a scemare sulle grandi linee tra Genova ed Arona, tra Susa e il Ticino, tra Alessandria e Torino, sulle quali fin qui confluivano tutte le diramazioni e le strade minori,

(247-B) che tra breve compiute e coordinate fra loro verranno a costituire in parte delle vere linee indipendenti.

Chi guardi poi tutto insieme il sistema delle comunicazioni della valle padana, dove la popolazione è una delle più dense che sia in Europa, dove le industrie hanno toccato un alto grado di svolgimento, dove le comunicazioni ordinarie delle strade nazionali e comunali sono così moltiplicate che già, come in Lombardia, giungono al soverchio, dove da dieci anni le strade ferrate fanno esperimento della loro potenza attrattiva, facilmente si persuaderà che non è più possibile promettersi un rapido aumento nella locomozione, se prima non occorrano eventi preveduti e desiderati, ma pei quali non si potrebbe assegnare un tempo a ragion commerciale, il riaprimento cioè dello sbocco della valle sulle lagune venete e il passaggio della locomotiva sotto o sopra le Alpi per congiungere le strade ferrate italiane colle francesi, colle svizzere e colle alemanne. Nessun dubbio che quando questi eventi si verificheranno i prodotti delle strade ferrate subalpine potranno emulare per abbondanti rendite chilometriche le strade francesi e belgiche. Ma per compiere i passaggi alpini si richieggono ancora molti studi e molti anni di lavoro; e per giugnere a Venezia si devono affrontare pericoli che, a considerarli solo sotto l'aspetto economico, non sono atti ad incoraggiare le speculazioni dei capitalisti; nè sarebbe possibile metterli in conto di eventualità favorevoli nel contratto che si vuol concludere.

Ben altro giudizio fece però la vostra Commissione della eventualità che poco sopra toccammo, quella cioè del possibile passaggio delle Alpi; e non ha saputo rendersi ragione del modo con cui il Governo ha per questa parte condotti i negoziati. I vantaggi del compimento dell'opera colossale del traforo del Cenisio saranno principalmente sentiti dalla società concessionaria delle strade ferrate dell'Italia superiore. Nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864 si ammette questo punto; e se ne deduce la conseguenza che non avendo la società offerto di concorrere nei dispendi del traforo del Moncenisio in una misura maggiore di quella a cui si era obbligata l'antica Società *Vittorio Emanuele*, la quale in ragione della minore importanza delle linee da lei esercitate aveva un interesse minore, si è preferito di non prendere alcun impegno, colla speranza di poter trovare una migliore com-

binazione economica, quando la grand'opera fosse finita. (247-B)
Questo ragionamento, se non c'inganniamo, è più specioso che solido. Prima di tutto la linea da Susa al Ticino, posseduta già dalla Società *Vittorio Emanuele*, poteva considerarsi come la vera strada d'accesso al varco del Cenisio. Essa aveva quindi un interesse direttissimo e principale al sollecito compimento di quella impresa. In secondo luogo non si vede troppo bene come lo Stato possa riuscire, quando il traforo del Cenisio sia compiuto, a trarre dalla società delle ferrovie subalpine un concorso nelle spese sostenute, il quale si ragguagli ai 13 milioni che gli sarebbero già stati offerti. Su questo particolare, che certo non è di lieve importanza, la vostra Commissione è in assoluto disaccordo colla relazione ministeriale: ma crede che nè per questo, nè per molti altri minori punti di dissenso, di cui non sarebbe opportuno discorrere, debbasi respingere una combinazione che le appare necessaria sotto il rispetto finanziario, conveniente sotto il rispetto amministrativo, e comportabile a considerarla semplicemente nel ragguaglio dei vantaggi e dei pesi contrattuali.

Certo si ponno desiderare migliori condizioni; ma quando il Governo ci assicura che queste condizioni non si sono potute ottenere, non ci resta altro che fare un giudizio complessivo e pratico, e determinarci o ad accettare o a respingere la proposta tal quale ci è fatta, considerando specialmente gl'inconvenienti e i danni che trarrebbe seco una risoluzione negativa. Perciò non insistiamo su alcune clausole del contratto, che la vostra Commissione volentieri avrebbe tolte di mezzo, se ci fosse stata possibilità di rimaneggiare il negozio. Tale è, ad esempio, la clausola espressa nell'ultimo capoverso dell'articolo 16, dove, sotto specie di chiarire la significazione dell'articolo 2° del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860, viene il Governo a limitare la facoltà che si era riservata di ordinare la costruzione del tronco di strada ferrata da Treviglio a Coccaglio. Tale è pure la stipulazione contenuta nel secondo capoverso dell'articolo 45, dove, sotto forma d'imporre un obbligo alla Compagnia, le si accorda invece una proroga di dieci anni a compiere quella parificazione di tariffe, per cui, stando all'articolo 30 del capitolato annesso alla legge 8 luglio 1860, sarebbe già maturato il termine, venendosi così a mantenere per lungo tempo ancora quella gravosa differenza

(247-B) nei prezzi di trasporto sulle strade della Lombardia e dell'Italia centrale, che forse non è ultima cagione del rallentato progresso dei movimenti su quelle linee. Tali i lunghi termini concessi alla nuova società (art. 16) per la costruzione dei piccoli tronchi di finimento e di congiungimento tra Sesto Calende ed Arona e tra Camerlata e Como, termini che autorizzano la società a ritardare il benefizio di quelle opere reclamate vivamente dalla pubblica opinione.

Da questi patti e fin dal modo con cui sono espressi si rende manifesto come il Governo non abbia trovato nella società molta accondiscendenza verso i desiderii del paese, e come le trattative debbano essere state laboriose e difficili. Ma questo non muta le persuasioni della vostra Commissione, le quali, in sostanza, si fondano principalmente sulle necessità del Tesoro, e sulla impossibilità di trovare una migliore combinazione anche per sistemare il servizio delle strade ferrate dell'Italia superiore. Imperocchè nel tempo stesso che essa giudica molto duri e stretti certi patti accessorii che favoriscono la società, non lascia di riconoscere che, quanto alla esattezza del servizio, alla solidità delle costruzioni, e alla regolarità dell'amministrazione del patrimonio sociale, essa ha meritato la pubblica estimazione.

Nessuna osservazione occorse alla vostra Commissione sulle concessioni parziali delle nuove strade ferrate da Castagnole ad Asti, Casale, Mortara; da Mondovì fino ad imboccare la strada di Savona; da Vigevano a Milano per Abbiategrasso; e da Torino a Ciriè. Queste linee completano, come già notammo, le comunicazioni interne del Piemonte, e quelle tra il Piemonte e la Lombardia, e meritamente furono incoraggiate dal Governo. Solo ci si permetterà d'osservare che poco giustificata ci parve la soppressione della linea già concessa tra Mortara e Vercelli contenuta nell'articolo 9 della convenzione 30 giugno 1864 conclusa fra il ministro dei lavori pubblici e la società concessionaria degli eredi Ferrante. Se ragioni di convenienza hanno potuto consigliare che non fosse di nuovo provocata la questione sulla legalità della concessione fatta per decreto reale 25 agosto 1861, conveniva però riflettere che ora è venuto meno ogni motivo di opposizione alla linea Vercelli-Mortara, la quale non potrebbe più fare alcuna temibile concorrenza alla linea da Vercelli a Milano per Novara, dacchè, de-

viata fino ad Abbiategrasso la strada tra Vigevano e Milano, e stabilitane la stazione d'arrivo in Milano a porta Ticinese, si venne ad allungarne la percorrenza di sei chilometri. Quale sia per essere il valore di questo tronco d'allacciamento tra Mortara e Vercelli già lo vedemmo parlando dell'assestamento definitivo della rete ferrata eridania. (247-B)

Prima di chiudere l'esame della convenzione del 30 giugno ci conviene dire alcun che di un'altra questione che si era cominciata a discutere con molto ardore in alcuni diarii, e di cui per un momento si è occupata la pubblica opinione.

Le due strade ferrate da Torino a Genova e da Alessandria ad Arona erano state fin dal 1851 sottoposte a speciale ipoteca in guarentigia del prestito contratto colla casa Hambro di Londra. Nella legge che autorizzava la costituzione di quel prestito veniva non solo data l'ipoteca ai portatori dei titoli di credito emessi dalla casa Hambro in forza di quella contrattazione, ma si diceva che quando il Governo si fosse deciso di cedere quelle linee ad una compagnia, i portatori delle cartelle del prestito Hambro avrebbero avuto la facoltà di concorrere a tale operazione e di far convertire le loro cartelle in azioni della società acquisitrice. A primo aspetto il tenore di questi patti parve a molti che desse diritto ai portatori delle cartelle Hambro di ottenere dalla nuova società delle strade ferrate dell'Italia superiore lo scambio dei loro titoli di credito con azioni sociali del corrispondente valore. In questo senso giunsero al Governo, alla Commissione e alla Camera molti e vivi reclami; ond'è che la questione fu esaminata accuratamente, e la vostra Commissione istituì nel suo seno una speciale Sottocommissione che approfondisse l'argomento sotto l'aspetto giuridico. Nel tempo stesso il ministro delle finanze chiamava attorno a sè un'altra Commissione, che fu presieduta dal signor conte Di Revel, e che ebbe per mandato di ponderare la questione non solo sotto l'aspetto legale, ma anche sotto l'aspetto dell'equità e della convenienza, dacchè trattavasi di cosa che poteva toccare il credito e l'onore dello Stato. Tanto gli studi fatti dalla Sottocommissione dei giureconsulti, quanto le discussioni che ebbero poscia luogo nella piena adunanza de' vostri commissari, condussero al medesimo risultamento, cioè, che, sebbene qualche espressione della legge 26 giugno 1851 abbia potuto dar origine

(247-B) alla persuasione in cui erano reclamanti di aver acquistato incondizionatamente la facoltà di convertire i titoli del credito Hambro in azioni di qualsiasi compagnia, che in qualunque modo si rendesse acquisitrice delle strade ferrate ipotecate, il vero significato delle contrattazioni passate colla casa Hambro e l'intenzione del legislatore limitano manifestamente quella eccezionale facoltà di conversione al caso in cui la vendita di quelle strade si facesse ad una speciale società, cioè quando sull'ente ipotecato si costituisse una nuova operazione industriale. Questo senso emerge non solo da tutte le disposizioni della legge che riguardano quella facolta di conversione e la facoltà che si riservava il Governo di disporre delle linee ipotecate in altro modo che non importasse nè costituzione di nuova società, nè emissione di azioni sociali, ma ancora dalle discussioni che ebbero luogo nel Parlamento subalpino quando si approvò la legge costitutiva del prestito Hambro. Ad eguali conclusioni giunse anche la Commissione ministeriale: e questa concordia di voti valse a dissipare ogni dubbio nell'animo dei vostri commissari.

VII.

Mentre la vostra Commissione stava esaminando la proposta di legge presentata dai ministri Minghetti e Menabrea, e già aveva avvertito come vi si trovasse accennata più volte l'opportunità d'altre riforme, e la possibilità di sospender l'esecuzione d'alcune linee concesse (art. 2 e 3 *del progetto di legge* art. 3 *della Convenzione*), sopravvenne la nuova proposta degli attuali ministri delle finanze e dei lavori pubblici, la quale, oltre alcune disposizioni di minore importanza, risguardanti i gruppi delle ferrovie dell'Italia superiore e mediana, portava notabili variazioni nei patti assentiti colla legge 21 agosto 1862 alla società delle ferrovie meridionali; anzi proponeva all'approvazione del Parlamento la convenzione addizionale del 28 novembre 1864, per la quale si sopprimevano alcune linee indicate nella originaria concessione, si accordavano altre linee in iscambio delle soppresse, si sostituiva alla guarentigia fissa di un massimo prodotto lordo un'altra forma di sovvenzione graduale, o, come dicono, a scala mobile, e infine al sistema delle multe scritto nel primo contratto, e per cui veniva ogni ritardo punito con una diminuzione sulla guarentigia, si surrogava una multa ordinaria proporzionata alla durata del ritardo.

(247-B)

Prima di tutto la vostra Commissione ebbe ad esaminare le profonde modificazioni introdotte nell' ordinamento e nella distribuzione delle strade ferrate meridionali. Facile riconoscere il principale difetto del sistema adottato nella prima convenzione. Il Governo, compreso sopratutto della necessità di condurre dalle provincie settentrionali alle meridionali una via militare che non avesse a toccare un territorio straniero, e di compiere la linea dell'Adriatico, che è l'arteria più promettente del commercio di transito, non si curò forse abbastanza di provvedere alle comunicazioni di Napoli col resto del regno. Napoli veramente, appena entrata nel consorzio italico, fu con lodevole sollecitudine congiunta all' Italia media e superiore mercè un attivissimo servizio di piroscafi, mentre invece le provincie meridionali, che guardano l'Adriatico, trovavansi ancora segregate dal resto d'Italia, e quasi diremmo del mondo civile. Ma dopochè le vaporiere si furono spinte fino nel cuore della Capitanata, e che poche ore di viaggio divisero Foggia da Bologna, parvero crescere le distanze tra Napoli e le provincie che erano state con lei per tanti secoli congiunte da strettissimi vincoli politici ed economici. Onde le querele dei Napoletani levaronsi ogni dì più insistenti, e pigliarono maggior apparenza di ragione, quando si rese manifesta la perturbazione delle antiche clientele commerciali. La congiunzione di Napoli coll'Adriatico per la via più acconcia e più breve, congiunzione che era sempre stata una necessità economica, è divenuta omai una urgente necessità politica, un vero debito di giustizia. Già nella proposta del 30 giugno 1864 (art. 3 *del disegno di legge*) il Ministero aveva chiesto d'essere abilitato a concedere all'industria privata la costruzione di una strada ferrata, che da Termoli andasse a Napoli per Campobasso e Benevento. Da questo primo concetto ne nacque un altro, quello cioè di andare a Foggia direttamente da Benevento, varcando la catena degli Appennini in un punto che non presenta gravi difficoltà, e percorrendo una linea che da Napoli a Foggia non dovrebb'essere più lunga di 180 chilometri. E certo nessuna direzione poteva scegliersi meglio atta ad abbreviare il cammino da Napoli all' Adriatico; dacchè menando una linea da Foggia a Manfredonia non si avrà dal gran porto del Tirreno a quello del Gargano più di 220 chilometri.

Ma questa via, che risponderebbe ai desiderii di Na-

(247-B) poli, riesce di 40 chilometri più breve della linea indicata nella prima convenzione: la qual linea, veramente potrebbe chiamarsi antigeografica, come quella, che scendendo quasi diritto a scirocco da Napoli fino ad Eboli e accennando a Bari e a Taranto, fu poi svoltata per la valle dell'Ofanto verso la Capitanata e ricondotta a Foggia, che è mezzo grado più a tramontana di Napoli. Due strade così costose, dacchè e l'una e l'altra valicano l'Appennino, verrebbero dunque a servire gli stessi punti obbiettivi e a dividersi le stesse confluenze di viaggiatori e di merci. Nè v'è dubbio che la linea più lunga, la quale dopo il Tusciano attraversa una plaga poco colta e poco popolosa, e non può quindi contare su un attivo movimento interiore, verrebbe ad essere, per chi sa quanto tempo, ridotta al servizio delle località ch'ella tocca, e, secondo ogni probabilità, non darebbe tanti introiti quanti bastino a spesarne l'esercizio. Indi la necessità di abbandonare la linea di Conza, per quanto torni doloroso questo sacrifizio.

È doloroso, lo diciamo, non solo perchè il Governo deve rassegnarsi a confessare di non aver ponderata con sufficiente maturità una risoluzione di tanto momento, qual è la scelta d'una grande linea di strada ferrata; ma anche perchè l'esempio di una concessione di questa maniera, revocata dopo aver messo mano ai lavori e mutate le aspettative di molti paesi in presente certezza ed evidenza di fatti, è senza dubbio cosa piena di gravi inconvenienti.

Ognuno per esperienza conosce quanto tenaci sieno e queruli gl'interessi locali che, tutti si agitano e contendono concitatamente quando si pone in disputa il disegno e la direzione d'una strada ferrata. Codeste lotte accanite, quando una linea è stata scelta definitivamente, si chetano per disperazione. Ma se il Governo comincia a dare l'esempio di disfare quello che ha fatto, e di non aver per risolute neppure quelle linee che sono state decretate, e per cui furono date concessioni e cominciati lavori, le contenzioni saranno implacabili, e, quel ch'è peggio, continui ed insidiosi gl'impegni con cui le località escluse da una linea faranno ogni opera per impedirne il compimento. Le società concessionarie poi o gl'intraprenditori delle costruzioni, maneggiandosi tra questi umori, troveranno facilmente la via di sottrarsi agli obblighi che all'atto pratico loro riuscissero gravosi, sotto specie di promuovere riforme necessarie o desiderabili rettificazioni di linee.

Codeste sono gravissime considerazioni; ma per avviso del maggior numero de'vostri commissari, non bastano a dimostrare che non vi possa mai esser caso in cui il Governo ed il Parlamento abbiano a correggere una loro deliberazione. Conviene prima di tutto escludere l'idea che i paesi favoriti nella scelta delle linee acquistino, quasi a dire, un diritto per cui possano obbligare lo Stato a costruire una strada promessa o cominciata. Noi non ci fermeremo a confutare questa idea, che riuscirebbe all'assurdo di porre un confine alla libera podestà legislativa. Ma riconosciamo volentieri che da inconsulte promesse o da revocate ordinazioni di opere pubbliche possano venire non lievi danni, e che perciò non si debba affatto respingere il desiderio di equi temperamenti che rendano meno dolorose le conseguenze di un cambiamento fatto, com'è naturale, a titolo di utilità comune. (247-B)

Quanto ai pericoli di viziosi precedenti amministrativi e di esempii dannevoli, non v'ha che un solo rimedio; ed è che ai mutamenti ed alle riforme delle proprie deliberazioni la pubblica amministrazione non s'induca mai, se non per evidenti cagioni o di necessità o di utilità pubblica.

Tutto sta dunque nel vedere se le riforme introdotte nelle linee delle strade ferrate meridionali portino seco l'evidenza della loro utilità. Che importi congiunger subito Napoli colle provincie transappennine e colle riviere adriatiche, mercato principalissimo de'suoi approvigionamenti e sbocco de'suoi prodotti industriali, non è cosa che ricerchi dimostrazione. Che la più breve linea per questa congiunzione sia quella per Benevento a Foggia non può mettersi in dubbio, essendo verità ridotta ad evidenza di cifre. Che di questa linea, reclamata imperiosamente dalla pubblica opinione, s'abbia a sollecitare la costruzione, è conseguenza ineluttabile delle due proposizioni antecedenti. Non può d'altra parte negarsi, che se si aprissero ambedue le linee, quella di Conza e quella di Benevento, si verrebbe ad aggravare lo Stato di una guarentigia più che doppia senza alcuna speranza di aumentare in proporzione i ricavi: il che è quanto dire che tutto il tratto da Eboli a Foggia, intorno a 140 chilometri, ricadrebbe come peso morto a carico dello Stato, il quale avrebbe a pagare, chi sa per quanto tempo, un'annua gravezza di due milioni e mezzo almeno. V'ha dunque una evidenza geografica ed una

(247-B) evidenza economica che non ponno in alcun modo porsi in disputazione.

Delle ragioni tecniche che consigliarono il Governo ad abbandonare la linea di Conza non ha creduto la vostra Commissione di fare troppo conto, sia perchè la società delle Meridionali ormai aveva assunto un obbligo che le incombeva di soddisfare, sia perchè nel passare un'alta catena di monti difficoltà se ne incontrano dappertutto. Nondimeno non vuolsi trascurare l'osservazione che a condurre la via ferrata per la Serra di Conza e a traforare la galleria che si era designata per passare sotto il sommo giogo, occorrerebbe, stante la difficoltà dei terreni franosi e degli acquitrini, assai più tempo di quello che prima si immaginasse, benchè anche nella convenzione originaria (articolo 4 *convenzione* 21 agosto 1862) già si fosse preveduto il caso che i termini stabiliti per il compimento del valico di Conza dovessero essere prorogati.

Ma sorge un'altra obbiezione; la strada di Conza, dicesi, è in parte compiuta; anzi la società concessionaria ha già appaltato i lavori di tutta la linea, e ora per risolvere i contratti domanda al Governo quei compensi ch'essa stessa non potrà negare agli assuntori delle opere. È certo questo un lato grave della questione economica. Le opere a cui già si è posto mano dall'una parte vanno fin oltre Eboli, dall'altra da Foggia giungono a Candela; per cui a collegare questi due punti estremi non mancherebbero più che 100 chilometri di strada, dove da Foggia a Caserta, che è la linea sostituita, se ne hanno a costruire 160, i quali certamente costeranno assai più che non i 100, siano pur quanto vogliasi difficili, della linea conzana. Ma qui si ricordi che la mutazione della linea non fu già consigliata dalla soverchia dispendiosità delle costruzioni, ma sì dalla lunghezza complessiva della comunicazione tra Napoli e Foggia e dalla inevitabile conseguenza, che questa linea, quando fosse aperta la strada più breve di Benevento, ricadrebbe a carico, e per lungo tempo, della guarentigia governativa. I compensi dunque che lo Stato deve accordare, sia per la rescissione dei contratti già in corso, sia pel pagamento delle opere già fatte, non sono che un elemento da contraporre nel calcolo generale di tornaconto alle spese, che si avrebbero a sostenere per terminare ed esercitare la strada di Conza insieme a quella di Benevento. Imperocchè essendosi approvata l'opinione del Governo, che non si possa ne-

in diretta comunicazione coll'Adriatico superiore, l'altra col centro della Capitanata e colle Puglie. Evidenti sono i vantaggi di questa sostituzione sia per la maggiore brevità delle comunicazioni fra i varii punti obbiettivi, sia per la maggiore ampiezza della sfera d'efficienza del commercio napoletano. Non nega però la vostra Commissione, che, abbandonata la linea di Conza, non debba nascere vivissimo il desiderio che non resti senza varco ferrato tanto spazio d'Appennino, quanto ne corre dalle sorgenti del Cervaro infino alla biforcazione della penisola. Ma a correggere questo difetto, che certo apparirebbe gravissimo, soccorre la formale dichiarazione del ministro dei lavori pubblici di aver già compiute le trattative per la concessione effettiva d'una linea la quale da Contursi salga a Potenza, e di là per la valle del Basento s'indirizzi verso l'Ionio e giunga a Taranto. Di questa linea già venne fatta concessione in parte definitiva e in parte condizionale alla società delle Calabro-Sicule colla legge 28 luglio 1863. Ed ora la vostra Commissione incoraggiata dalle dichiarazioni del ministro, vi propone che si faccia precetto al Governo di valersi, senza por tempo in mezzo, della facoltà che gli è data dall'articolo 21 della Convenzione 9 luglio 1863, di obbligare la società delle Calabro-Sicule a costruire il tronco di strada ferrata da Potenza a Contursi, mettendo così Napoli e Salerno in diretta comunicazione colla Basilicata, colla Terra d'Otranto, coll'Ionio, e colle estreme Calabrie. Già si toccò a suo luogo della possibilità di costruire questa linea. Noi qui aggiungeremo solo, che dagli ultimi riscontri tecnici apparirebbe come la fama delle grandissime difficoltà di questo varco appenninico sia stata generata dalla mala condizione della strada postale da Auletta a Potenza, condotta quasi a caso pei dossi di que' monti con un continuo e faticoso saliscendi. La sicurezza che sarà aperto il passo tra la valle del Sele e quella del Basento, e la notizia che presso la foce di questo fiume già si sono intrapresi i lavori di costruzione per la strada che dovrà congiungere la linea calabrese colla lucana, rassicurano la vostra Commissione e la persuadono che Salerno avrà in breve un largo compenso della perdita che ora subisce per la soppressione della linea di Conza. (247-B)

Ma poichè si parla di trovar qualche compenso a que'paesi che per la soppressione delle linee promesse

(247-B) dalla legge 21 agosto 1862 rimangano delusi nelle loro legittime aspettative, la vostra Commissione confesserà d'aver accolto con ogni favore tanto l'idea d'un tronco d'allacciamento tra Salerno e San Severino, il quale apra più dirette comunicazioni tra l'interna valle del Sabato e il mare, quanto le proposte fatte dai comuni interessati per la conservazione del tronco da Foggia a Candela, e le istanze della città di Solmona per la costituzione d'un consorzio, il quale, col concorso governativo, sostenga le spese della congiunzione tra quell'illustre città e la ferrovia centrale degli Abruzzi.

Quanto all'allacciamento di Salerno con San Severino la strada ferrata non dovrà correre che lo spazio di 14 chilometri al più, in condizioni non difficili: ed è certissimo, che, congiunto una volta Avellino con Salerno, non potrà non farsi viva e irresistibile l'idea di condurre la strada ferrata per la valle del Sabato fino a Benevento, il quale geograficamente trovasi equidistante da Napoli e da Salerno. In questo caso Salerno acquisterebbe una via per Foggia assai più breve della conzana. La vostra Commissione, accennando la possibilità e sostenendo i vantaggi di questa combinazione, non ha creduto però spediente, che la linea da San Severino a Salerno venga senz'altro compresa tra quelle concesse alla società delle strade ferrate meridionali. Essa vi propone invece di abilitare il Governo ad affidare all'industria privata la costruzione e l'esercizio della scorciatoia da Salerno a San Severino, senza predeterminare sin d'ora le condizioni di siffatta concessione. La breve linea, che si avrebbe a decretare, è posta sui confini delle tre grandi compagnie, tra cui sono divise le strade ferrate meridionali. La linea da Napoli a Salerno appartiene alla società italiana; l'altra da Cancello a San Severino e Avellino è esercitata ora, e fra poco sarà posseduta dalla società delle Romane; e queste due linee corrono pel tratto di parecchi chilometri sì vicine, che per poco non si toccano. La società delle Calabro-Sicule, a cui già s'era promessa la concessione della linea Cancello-Avellino, giungerà anch'essa per la strada di Eboli fino a Salerno. È bene dunque lasciare al Governo libertà di eleggere fra le tre compagnie concorrenti quella che si disponga a fare il miglior partito.

Altro è il caso del tronco di linea ferrata già costruito da Foggia ad Ascoli e abbozzato fino a Candela.

Tratterebbesi qui di disfare una ferrovia pressochè compiuta. I comuni che già avevano veduto la vaporiera correre su quella strada, mossi da un lodabile puntiglio di civiltà, chiedono la conservazione di quell'opera e offrono di concorrere largamente alle spese d'esercizio, se la temuta tenuità dei redditi dovesse importare una perdita alla società concessionaria. La specialità del caso indusse la vostra Commissione a proporre un articolo pel quale venga autorizzato il Governo a cedere l'uso del corpo stradale, che gli viene abbandonato dalla società, e a favorire la costituzione di un consorzio di comuni e di corpi morali per concorrere all'esercizio di quella linea. La cosa parla da sè, e l'intento dei comuni merita di essere incoraggiato come un esempio imitabile. (247-B)

La società delle Meridionali, condiscendendo alla proposta fattale dal Ministero, agevolò la conclusione di questo accomodamento suppletivo, che porterà allo Stato il carico di 75,000 lire annue, conservando al pubblico servizio 40 chilometri di strada ferrata.

Un egual beneficio si volle assicurare a Solmona, che vedrà venirle a breve distanza, e a piè della valle ove ella siede, la ferrovia che le era stata promessa. Lo Stato assicurerà, se saranno accolti i voti della vostra Commissione, un annuo concorso di 75,000 lire a quella società industriale o a quel consorzio, che pigliasse a costruire i 12 chilometri di strada ferrata necessarii a congiungere Solmona colla strada abruzzese; e la Compagnia delle strade ferrate meridionali si obbliga, nel caso che la linea di Solmona possa aprirsi, a farne l'esercizio a pure spese di costo.

Ora dobbiamo far parola di un altro mutamento di gravissima conseguenza introdotto dalla convenzione 28 novembre e che la relazione ministeriale ha giustificato; il mutamento cioè del sistema delle guarentigie. Per la convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862 la società delle strade ferrate meridionali, assumendo l'obbligo di costruire entro brevi termini, e ad onta delle straordinarie circostanze in cui si trovava il mezzodì d'Italia, una vasta rete stradale (erano 1216 chilometri), otteneva dal Governo la guarentigia assoluta di 29,000 lire di prodotto brutto chilometrico su tutte le linee. Anche a supporre che il costo medio delle linee meridionali non avesse ad essere inferiore alla media generale del costo delle strade ferrate ita-

(247-B) liane, che è di 306,000 lire al chilometro, lasciavasi certamente un largo beneficio alla società, specialmente per tutto il tempo in cui l'affluenza dei viaggiatori e delle merci sulle linee non fosse molto grande e che perciò tenui fossero le spese di esercizio. Da ciò una situazione anormale, dovendo la società concessionaria per proprio interesse essere spinta a desiderare che l'esercizio si contenesse entro limiti modestissimi, e che le strade fossero poco frequentate. Suppongasi infatti che i prodotti brutti di tutte le linee rimanessero in media fra le sei e le otto mila lire al chilometro, e bastassero appena a coprire le spese di manutenzione e di esercizio, la società avrebbe realizzato un benefizio di 21 in 23 mila lire al chilometro, avrebbe, cioè, ricavato il 7 per cento dei capitali impiegati nell'impresa. L'osservazione pigliava maggior gravità dacchè sapevasi, che la costruzione delle strade ferrate meridionali era stata allogata pel prezzo complessivo di 210 mila lire al chilometro, che è quanto dire per un capitale chilometrico, il quale si può ripagare, interessi ed estinzione, con 16 mila lire annue, lasciando un guadagno per la speculazione di 5 in 7 mila lire al chilometro. Così rimanendo al primo stadio dell'apertura delle linee, e senza fare alcuno sforzo per condurle a bene, per attirare viaggiatori e merci con un servizio economico ed esatto, per vincere le prime diffidenze delle popolazioni, per ordinare gli orari ed i regolamenti secondo le consuetudini dei luoghi e l'opportunità delle confluenze dei paesi non toccati dalle ferrovie, la società poteva contare su un utile sicuro. Dove invece la locomozione si fosse aumentata, e i prodotti brutti generali avessero raggiunto, ad esempio, il massimo di 29 mila lire, la società, rimanendo senza guarentigia, non avrebbe, in quello stato più florido della locomozione, potuto riservare pel servizio dei capitali impiegati nella costruzione più di 15 o 16 mila lire al chilometro: così che la scala delle sue rendite andava decrescendo a misura che le strade diventavano più attive. A torre questa evidente contraddizione, che, invece di fondare i vantaggi della società sui progressi dell'industria, li assicurava su una combinazione di rendita fissa, il ministro dei lavori pubblici saviamente pensò di mutare il sistema della guarentigia in modo che l'interesse delle società venisse a coincidere con quello dello Stato e del pubblico servizio. La Commissione approvò il suo pensiero e il disegno d'una

scala mobile che lasciasse alla società nel primo e breve periodo di quattro anni tutto intero il guadagno prodotto dall'aumentata attività delle strade ferrate, guadagno che poscia verrebbe gradualmente a ripartirsi fra la società e lo stato. (247-b)

Dai calcoli fatti però sulla scala mobile adottata nella convenzione 28 novembre risultava che il Governo avrebbe dovuto continuare le sovvenzioni non solo finchè il prodotto brutto di tutte le linee avesse raggiunto la somma di lire 29,000 al chilometro, ma fino a che questo prodotto non avesse passato le 34,000. La cosa invero non era assolutamente ingiusta, poichè la nuova combinazione ministeriale portava una diminuzione di guarentigia nei casi più vicini e più probabili, in cui le linee non avessero reso che da 6000 a 10,000 lire per chilometro (dovendosi ricordare che al presente la rendita media di quelle linee passa di poco le 7000 lire); e lasciava per converso un lauto guadagno alla società pel caso certamente ancora non molto vicino, che la rendita brutta di tutta la rete ascendesse al disopra delle lire 11,000 per chilometro. Solo allora la scala mobile della sovvenzione diverrebbe più grave per l'erario; ma allora le strade ferrate avranno prodotto i loro benefici effetti; e lo Stato sarà ripagato largamente per mille vie indirette dei suoi sacrifizi. Non di meno parve alla Commissione eccessivo il benefizio che si accordava alle società in un avvenire che non è, vuolsi sperare, remoto; e perciò propose che in luogo di cominciare a imputare a diminuzione della sovvenzione tutta l'eccedenza del prodotto quando già ciascun chilometro rendesse 21,000 lire, il che tornava come assicurare alla società un minimo prodotto di lire 34,000, si fermasse la scala alle 15,000 e così cessasse nel Governo ogni obbligo di guarentigia oltre la complessiva somma di lire 31,000. Con ciò aumentandosi la massima guarentigia della nuova combinazione in confronto dell'antica di 2000 al chilometro (da 29 a 31), venivasi a fare una specie di equilibrio colla diminuzione portata nel primo periodo della scala mobile dove la guarentigia si era scemata di 2000 lire (da 29 a 27). Con questa modificazione certo non si è ancora raggiunto un equilibrio matematico tra l'antico e il nuovo sistema. Il vero confronto non si ha a cercare nelle ragioni numeriche, ma sibbene nelle ragioni economiche; il congegno è certamente migliore, perchè le finanze pagheranno meno in questi primi anni nei quali

(247-B) il danaro costa loro sì caro, e le rendite dello Stato non hanno ancora raggiunto un largo sviluppo; e la società da parte sua, in questo primo stadio di vita economica raddoppierà di diligenza e di attività per aumentare le attrattive della locomozione, sicura, come essa è, di partecipare ai vantaggi del cresciuto movimento e di poter solo in esso trovare la vera fonte dei suoi guadagni. Quando poi il movimento abbia cominciato ad avviarsi, e siasi per così dire imposto alla società, allora non è più a temere che meschini calcoli lo possano scoraggiare o attutire; e le finanze dello Stato saranno ripagate per mille altre vie delle somme che sovverranno alle società, e che troveranno centuplicate nella crescente ricchezza del paese.

Ma potrebbe farsi un'obbiezione generale a questo nuovo sistema di sussidii: si potrebbe dire che esso è fondato sulla disperazione di veder presto rifiorire i commerci nelle provincie meridionali e sul presupposto che i prodotti delle linee ferrate debbano lungamente contenersi nelle esigue misure di 6000, 7000, 8000 lire per chilometro. Risponderemo brevemente, che l'esperienza dà pur troppo ragione, non diremo alle disperazioni, ma ai timori del Governo. Convien ritenere che le linee adriatiche fin qui aperte diedero prodotti di poco superiori alle 6000 lire chilometriche. Aggiungeremo che la stessa linea da Napoli a Ceprano la quale attraversa terre industri e frequenti di popolo, e serve ai due più grandi centri della penisola, Roma e Napoli, non meno che a tutte quasi le comunicazioni per terra fra Napoli e la rimanente Italia, appena rende ora 12,700 lire per chilometro, e che la linea da Cancello a San Severino, la quale tocca anch'essa molti centri popolosi e serve l'agro napoletano, non dà neppure tanto da spesare l'esercizio (5,600 lire al chilometro). Or dunque come sperare che tutta l'intiera rete delle linee meridionali dia in breve introiti superiori a quelli su cui si fondano i calcoli del primo periodo della riformata guarentigia? Certo la linea littorana che corre da Brindisi a Bologna è una delle più belle e delle più acconcie per servire al commercio di transito; essa è senza dubbio destinata a dare ai viaggiatori il più breve e comodo tragitto all' Oriente; ma finchè non si compia il miracolo dell'apertura dell'istmo di Suez, non può sperarsi che codesta magnifica strada spieghi intieramente la sua potenza geografica; imperocchè essa prima di tutto è stabilita lungo le costiere, dove, se ne

eccettui le estreme Puglie e le Marche, sono scarsi e poveri i centri di popolazione, e difficili le comunicazioni coll'interno. Ma v'ha di più: non conviene dimenticare che il commercio italiano è ora per due terzi marittimo, e la via del mare farà per lungo tempo una formidabile concorrenza alla via ferrata del littorale; tanto più che la posizione della penisola, diagonale al Mediterraneo, rende il viaggio delle spiaggie pugliesi al fondo dell'Adriatico di gran lunga più breve che non il giro per terra seguendo le riviere italiche. Questa considerazione, aggiunta all'altra che i nostri porti sull'Adriatico meridionale e sull'Ionio sono in condizioni poco prospere, sia per mancanza di grandi capitali applicati all'industria ed al credito, sia per la trascuraggine dei precedenti Governi che lasciarono interrare i seni, famosi in antico, di Brindisi, d'Otranto e di Taranto, ci confermano nel pronostico che hanno a passare molti anni ancora prima che la linea adriatica possa prendere quell'attività che le promette la sua privilegiata postura geografica. (247-B)

L'idea di sostituire alla primitiva guarentigia una sovvenzione commisurata ai prodotti delle strade non è menomamente collegata colle riforme introdotte nella direzione e distribuzione delle linee. Queste riforme però, come già ne abbiamo toccata una parola, portarono seco anch'esse una grave conseguenza economica: l'assegno cioè di mille lire annue per ciascun chilometro della rete, a ripagare le perdite che la Compagnia avrà a subire per l'abbandono delle opere già cominciate sulla linea di Conza, e per le spese maggiori cagionate da tutte le altre novità introdotte nella convenzione del 28 novembre, come sarebbe a dire l'acquisto della strada anconitana, e i tre nuovi passaggi dell'Appennino. La Compagnia aveva giustificata la dimanda di questa soprasovvenzione chilometrica, allegando in primo luogo le pretese pei compensi e indennizzi messe innanzi dagli intraprenditori delle opere di costruzione sulla linea da Eboli a Foggia, pretese che ascenderebbero a dodici milioni. Oltre questi dodici, quattro altri milioni erano stati messi in conto come prezzo di lavori già eseguiti sul tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, che viene ceduto al Governo; e quattro per gli spendii necessari a finire e assodare le opere di costruzione sulle linee di Ancona e di Ravenna, e compierne il necessario arredamento.

(247-B) Questi soli titoli danno la somma di 20 milioni di capitale, ai quali converrebbe aggiungere la supputazione delle maggiori spese derivanti alla società per aver assunto tre passaggi dell'Appennino in luogo di due. L'insieme di questi titoli avrebbe potuto dare un còmputo ipotetico ben maggiore dei 20 milioni; ad ogni modo su 20 milioni soli la società domandava e otteneva dal Ministero un assegno annuo di 1,600,000 lire rispondente all'interesse dell'8 per cento. La cosa parve nondimeno esorbitante alla vostra Commissione per due ragioni principalmente. Non si potevano ammettere sì lauti compensi per rescindere contratti, che appena avevano avuto un principio d'esecuzione, e quando già si pagavano a parte le opere eseguite. Vero è che si parlava di gravi iatture per giri di credito e manifatture di banca a cui avevano dovuto ricorrere gli appaltatori per raccoglier denaro; ma questo non pareva materia propria e naturale de' compensi, che il Governo potesse ragionevolmente assentire.

L'altra ragione non è a nostro avviso manco grave. Tra i titoli di compenso campeggiavano le spese occorrevoli per mettere in buon'essere la strada da Bologna ad Ancona. Ma codesta strada, che ci si pone in conto d'aggravio, non porta essa con sè un beneficio? Vero è che la compagnia concessionaria l'aveva a rilevare per un giusto prezzo. Ma evidentemente nel contrapporre i vantaggi e i pesi portati dall'innovato sistema di sovvenzione era sfuggito al Governo uno degli elementi del bilancio. La strada d'Ancona a Bologna rende, prodotto complessivo, 16 in 17 mila lire al chilometro. Questo prodotto, quando comincierà ad operare la scala mobile, entrerà ad accrescere la rendita di tutta la rete, e quindi per contrappeso a scemare la sovvenzione governativa. Ma nei primi quattro anni, nei quali si accordò alla società una sovvenzione fissa di ventidue mila lire al chilometro senza riguardo al prodotto, le 7,000 lire circa di prodotto netto chilometrico, che la società caverà certo dalla strada anconitana (chilometri 206), non dovrebbero naturalmente applicarsi alle spese necessarie per perfezionare quella strada?

Per queste ragioni, e per altre, che non metterebbe conto di qui riferire minutamente, la vostra Commissione propose che l'assegno chilometrico fosse ridotto a metà, o, che è lo stesso, i danni della compagnia per le rescissioni dei contratti sulla linea di Conza, e le spese maggiori per le nuove linee assunte, venissero

calcolati in una somma non maggiore di dieci milioni, somma che certo non parrà eccessiva, se si sappia, che solo per lavori eseguiti e apprestamenti fatti sulla linea di Conza si calcolavano più di 5 milioni. (247-B)

Un'altro argomento di gravissime discussioni, dopo quello dell'innovato sistema delle sovvenzioni e degli assegni, fu per la vostra Commissione la novità introdotta nella convenzione del 28 novembre rispetto alle multe pattuite in caso che s'inframmettano ritardi a dar compiute le linee concesse. È evidente che la gravezza delle multe portate dall'antico progetto era in correlazione colla guarentigia fissa di lire 29 mila al chilometro, e con tutti gli altri patti della primitiva convenzione. Nell'economia di quell'atto, che, non conviene dimenticarlo, fu concluso sotto l'impero di circostanze non ordinarie, vi era quasi un elemento aleatorio per cui la larghezza della guarentigia era contrabilanciata dalla gravezza della multa. Ma non può negarsi, che, come il primo sistema di guarentigia, immaginato per incoraggiare i capitali ad impegnarsi in una speculazione risicosa per le condizioni politiche in cui trovavasi il paese, poteva far nascere nella società concessionaria la tentazione di limitare l'esercizio alle minori proporzioni possibili, così la disposizione dell'articolo 9 del capitolato, la quale minacciava pel ritardo d'un anno la diminuzione del 10 per cento sulla somma guarentita, cioè la diminuzione, per ogni chilometro ritardato, di una rendita di 2900 lire, che risponde ad un capitale di circa 40 mila lire, poteva riuscire all'assurdo di rendere impossibile l'esecuzione del contratto, tanto più, quando si fosse applicato a rigore il principio adombrato nella convenzione, non essere la forza maggiore invocabile, se non per eccezione e ad arbitrio e giudizio esclusivo del Governo. (Articolo 4° della convenzione 21 agosto 1862.) E vaglia il vero, se non tutti assolutamente i casi di forza maggiore, almeno quelli che già erano preconosciuti dai contraenti, e posti in considerazione come uno degli elementi di fatto nello stabilire il prezzo contrattuale, avrebbero potuto considerarsi come esclusi dal costituire titolo alla società per essere dispensata dalle multe pattuite a cagione di ritardo.

Il sistema in cui entra la novella convenzione, che esaminiamo, è assai più mite; essa riduce la multa per ciascun anno di ritardo, e per ciascun chilometro di via

(247-B) in ritardo, a 2000 lire, e ne raddoppia la misura quando il ritardo continui oltre un anno. Questa multa, come ognuno vede, non risponde all' antica multa neppure nella proporzione dell'interesse al capitale. Nel primo sistema v'era per anno e per chilometro la perdita di una rendita di 2900 lire sulla guarentigia; nel nuovo sistema non si ha a pagare per lo stesso ritardo, che la somma di lire 2000 per una volta.

La diminuzione parrà soverchia a chi non consideri come la multa debba venire sempre applicata a una intera sezione di linea, onde a stabilirne il vero importare conviene moltiplicare l'unità di misura accennata (2000 lire) per il numero dei chilometri componenti la linea o la sezione di linea colpita dalla multa. — E come tra le sezioni nominate all'articolo 7 della convenzione 28 novembre non ve n'ha alcuna minore di 35 chilometri, così le multe minime, che potrebbero essere applicate per un anno di ritardo, non riuscirebbero in nessun caso inferiori alle 70,000 lire.

D'altra parte la vostra Commissione ha considerato che non importa tanto minacciare multe gravi, quanto assicurarne l' applicazione. Fin qui la storia amministrativa delle strade ferrate non ci presenta quasi esempio d'applicazione rigorosa delle penalità contrattuali, sia che le società, spinte dal loro stesso interesse piuttosto a sollecitare, che a ritardare l'esecuzione delle strade favorite da guarentigia governativa, non intermettano i lavori se non per casi veramente scusabili; sia che riesca facile anche alle società negligenti trovare pretesti che l'amministrazione è costretta ad ammettere per non entrare in lunghe contestazioni e perdere sott'altra forma il tempo. Del resto come la gravezza sproporzionata delle pene fa nascere spesso nei giudicii la tentazione di non applicarle, così l'esagerazione delle multe contrattuali finisce ad aiutare gli appigli, a cui la parte interessata ricorre per esonerarsene.

La vostra Commissione adunque, entrando nel pensiero del Governo, ha approvato la riduzione della misura delle multe, appunto per renderle più efficaci. Essa nondimeno sente il debito di dichiarare che non sarebbesi adagiata a questo sistema, se non avesse creduto, che l'applicazione della multa *per caso di ritardo frapposto al compimento di qualche sezione* di strada non iscemi punto nel Governo il diritto e l'obbligo di ricorrere anche ad altri provvedimenti più rigorosi per obbligare la società a por mano alle opere di cui le fu

commessa l'esecuzione e ad adempiere le condizioni generali del contratto, quando si trattasse non già di ritardi frapposti *al compimento delle linee*, ma di intermissione di lavori e di abbandono di qualche parte della rete stradale concessa alla società. (247-B)

Ma occorrerà facilmente il dubbio che gli stessi pretesti, i quali servirono fin qui ad impedir l'applicazione delle multe più gravi, possano farsi valere anche per multe minori.— La non applicazione delle multe infatti dipende, più che da altro, dalla difficoltà di stabilire le vere cagioni dei ritardi. I lavori effettivi della società sono necessariamente preceduti da un lavoro preparatorio durante il quale gli ufficiali del Governo lavorano insieme o intercalatamente cogli impiegati delle società. Gli studi tecnici e i piani stradali si hanno ad allestire per cura della società: ma l'approvazione definitiva dei progetti è riservata al Governo.

La vostra Commissione ha voluto veder il netto della cosa; e ha dovuto persuadersi che molte volte i progetti presentati, anche tempestivamente, dalla società non ottennero l'approvazione governativa se non se dopo lunghi indugi. Queste lungherie degli uffici ministeriali danno alle società argomenti per difendersi dall'applicazione delle multe, e potrebbero anche aprire l'adito ad abusi, di cui importa allontanare fino il sospetto.

L'articolo 1° del capitolato del 1862 aveva già molto opportunamente determinata la forma con cui i progetti devono essere compilati e sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici. L'articolo 5° della convenzione 28 novembre 1864 precisa ancora meglio la materia, determinando in sostanza che la società abbia a computare come parte del tempo, che le è assegnato per compiere le linee o le sezioni di linee, i quattro mesi, che in via normale devono tutt'al più essere impiegati dal Governo per l'esame e l'approvazione dei progetti: e aggiunge anche, che, ritardandosi oltre i quattro mesi l'approvazione dei progetti, possa essere accordata alla società una corrispondente dilazione, salvo il caso in cui il Governo dall'imperfezione dei progetti fosse costretto ad ordinarne la rettifica.

Così diverrà di qui innanzi facile determinare a chi tocchi la risponsabilità dei ritardi. E a quest'uopo sarebbe per avventura opportuno scrivere nei regolamenti che venga dato cenno nel giornale uffiziale del Regno del giorno in cui i progetti tecnici sono stati dalle so-

(247-B) cietà concessionarie presentati al Ministero, affinchè la pubblica opinione possa esercitare anche in questa materia il suo sindacato.

Omai ci pare, o che c'inganniamo, abbastanza chiarito il difficile problema del riordinamento delle strade ferrate meridionali. Dalle costiere orientali d'Italia, corse già adesso dalla gran via longitudinale fin oltre Brindisi, partiranno quattro strade che, penetrando nel massiccio delle regioni interne, e domando con quattro valichi l'Appennino, giungeranno fino alla via che lungheggia il Tirreno. L'una di codeste strade traversali, meglio che niun'altra fin qui divisata, avvicinerà a Roma e all'Italia centrale gli Abruzzi, il Molise, le Puglie. Le altre tre s'appunteranno, come a centro, su Napoli, raccostandogli, col più breve tragitto che si possa immaginare, i porti adriatici d'Ancona, di Termoli, di Manfredonia, di Brindisi, e il massimo porto del Ionio, Taranto. Queste linee mentre così serviranno al doppio scopo di congiungere con molteplici nodi Napoli coll'Adriatico, e portar le confluenze degli altipiani centrali alla strada dei commerci levantini, che noi oseremo chiamare cutanea, risponderanno anche all'altro intento di solcare in varie direzioni le parti più segregate e montane della penisola, e toccheranno nel loro corso quattro delle più interne ed appenniniche città che abbia l'Italia, Aquila, Campobasso, Benevento e Potenza. Solo a guardar la carta ove abbiamo tracciato, per verità senza alcuna speranza d'esattezza geografica, ma solo per una cotal dimostrazione sinottica, le antiche e le nuove linee, si rende manifesto che il sistema proposto dal Ministero nel suo insieme accenna più risolutamente, come vuole necessità d'attrazione politica ed economica, verso settentrione. Alla direzione incerta e girevole della linea di Conza, che per giungere a nord pigliava una lunga svolta a mezzodì, succedono le linee d'Aquila e di Termoli, che si accostano alla direzione diagonale: e ad onta di ciò tutte le distanze ne sono abbreviate, o si misuri quella che intercorre tra Napoli e Pescara, vestibolo degli Abruzzi e del Piceno, o l'altra che tira da Napoli al più vicino porto adriatico, a Manfredonia, o infine quella che traversando la Lucania si drizza a Taranto. Anzi, cosa che più ci par degna di nota, sebbene tutto il nuovo sistema abbia apparenza di voler rafforzare le comunicazioni coll'Italia superiore, nondimeno le estremità meridionali della penisola ne sono principal-

mente vantaggiate. Immaginate che mostruoso corso e ricorso avrebbero dovuto fare le provenienze di Taranto, e sopratutto quelle della Calabria, e della Basilicata, coll'antico disegno di strade. Dalle foci del Basento e dal Seno Tarantino avrebbero dovuto condursi cento o centocinquanta chilometri verso settentrione sino a Foggia, per ridiscendere poi a trovare i varchi di Conza, e calare ad Eboli, e di là risalire di nuovo sino a Napoli. Nel nuovo disegno invece la strada di Taranto, raccolta a sè quella di Brindisi, andrà quasi diritta sino a Salerno; e a Salerno pure metterà capo la strada di Calabria, che dopo aver secondato i lunghi meandri delle spiaggie joniche deve sentire tanto più viva l'attrazione verso il Tirreno. (247-B)

Egli è misurando le distanze da Napoli ad Ancona e a Pescara per Termoli, a Taranto e a Brindisi per Potenza, a Manfredonia e a Barletta per Benevento, gli è misurando le distanze da Termoli a Roma e a Firenze per la strada abruzzese, e da Napoli a Firenze per la valle di Roveto che si trova la dimostrazione numerica della convenienza delle proposte novità. Le quali, è bene ricordarlo, non sono in sostanza se non un ritorno a quei primi concetti, che si presentarono alla mente dei più esperti e provati ingegneri napoletani, quando ebbero commissione di studiare il miglior assetto delle strade ferrate per l'antico reame; e basta, per convincersene, leggere la bella relazione che nel 1861 pubblicò il dicastero dei lavori pubblici di Napoli; dove, meno la strada del Basento e il varco di Contursi, troviamo studiate e propugnate tutte le linee che ora formano oggetto della proposta del Governo.

Ma noi abbiamo dimostrato, ci pare, l'importanza suprema della strada lucana e la sua prevalenza geografica; dacchè, a tirar una dritta linea da Taranto a Salerno, essa tocca Potenza e l'alte valli del Basento e del Sele; e dacchè solo questa linea, la più breve ad ogni modo fra Napoli e Taranto, può correggere l'isolamento delle linee calabresi. Perciò la vostra Commissione non dubitò di proporvi, che si abbia ora a scrivere nella legge la concessione definitiva alla società delle strade calabro-sicule del tratto di congiungimento da Potenza ad Eboli. È questo il vero correttivo della soppressione della linea conzana, e il complemento essenziale dell'intero sistema.

Ragioni non meno gravi indussero la vostra Com-

(247-B) missione a far obbligo al Governo di presentare le proposte di legge risguardanti la concessione della strada ferrata da Terni a Ceprano per la doppia valle d'Avezzano, la quale dà a Napoli e a tutta la Campania una mirabile scorciatoia pel centro d'Italia, e agli Abruzzi una strada, diremo quasi, di circonvallazione. Non ritoccheremo qui gli argomenti strategici; ma solo ricorderemo che una strada raccomandata per ragione di difesa e di guerra, è, s'intende facilmente, una strada che vuol essere condotta a termine con sollecitudine. Già abbiamo detto che le vie ferrate sono parte principalissima dell'armamento nazionale; sopra tutto quelle che danno abilità ai nostri soldati di muovere sicuri da insulto nemico, e di riuscire più presto a quei luoghi che sono campi predestinati alle future battaglie. Per questo conto importa principalmente che non si metta tempo in mezzo a costruire l'altra strada, la quale dal nostro maggiore arsenale marittimo deve calare in Val di Po a mezzo cammino fra i due gran campi di Piacenza e di Bologna, e in faccia agli avamposti di Mantova. Non ci parve conveniente lasciar il dubbio, che la nuova società delle strade ferrate romane, a cui si diè carico di quelle due strade, potesse sottrarsi ai suoi obblighi per trascorrere dei posti termini di tempo, e senza che il Parlamento deliberasse se vi fosse altro modo più conveniente di provvedere a quelle necessità, che a noi paiono più gravi ancora e più urgenti di quella dei commerci.

VIII.

Non mancano ragioni di convenienza strategica le quali raccomandino di menar a fine, quanto più presto sia possibile, un'altra strada appenninica, quella di cui Bonaparte scoprì l'insidiosa agevolezza, e che dalle marine ligustiche, travalicando gli umili gioghi di Carcare e d'Altare, accenna per le valli delle due Bormide e del Tanaro a Torino e a Milano ad un tempo. Non è luogo di qui discorrere lungamente della società della strada ferrata savonese, la quale nacque e crebbe, si può dire, sotto gli occhi del Parlamento, sempre soccorsa e sempre più bisognosa di soccorsi e di favori. Basterà ricordare che l'impresa è bella, ardita, e, almeno nei rispetti strategici, di grandissimo momento; che le costruzioni già sono lodevolmente avviate; che come occorre quasi sempre per vie condotte attraverso alte montagne, la somma,

che si credeva dover bastare ai disegni, è troppo minore di quella che si avrà a spendere in effetto; che infine il credito, fatto in questi anni restìo per tutti, divenne tanto più difficile per un'impresa costretta a confessare con lunghi indugi la propria impotenza. La strada savonese, conviene dirlo, fu soccorsa quanto bastava per darle diritto di vivere, non quanto occorreva per darle forza d'usar utilmente la vita. E non è qui certo il caso di dar sussidii per far mostra di buona volontà. Convien fare efficacemente o negare: affine o di raccogliere i frutti del beneficio, o di avere almeno i vantaggi del risparmio. Il ministro ha nella sua relazione piantato un conto che noi non esamineremo troppo per sottile; ha messo da un lato quello che già il Governo si è obbligato a fare per la ferrovia savonese; dall'altro quello che ei consentirebbe a dare per giunta. La vostra Commissione confessa la ragione principale che la muove ad assentire pienamente alla proposta del ministro. (247-B)

Codesta è una cosa menata troppo innanzi e troppo a lungo, per poterla omai lasciar cascare. Si dia quello che basti; non più, chè nol consentirebbe giustizia, nè le strettezze del pubblico erario; ma neppur meno, perchè sarebbe un tornar a capo. Il ministro espose alla vostra Commissione le ragioni per cui reputava che 50 milioni avessero a bastare per compiere i lavori. Questo capitale, su cui il Governo assicurerebbe l'interesse alla ragione del 6 per cento, risponde al prezzo di lire 312,500 per ciascun chilometro della strada, che essendo in gran parte montana, non potrebbe giudicarsi troppo cara.

È vero che si deve tener conto anche dei concorsi delle provincie e dei comuni: ma a questo vantaggio si può contrapporre la perdita sugli interessi delle somme impegnate in opere, che, per la lentezza con cui procedono i lavori, sono rimaste fin qui infruttifere.

La società non si adagiava alla proposta del ministro; essa insisteva, secondo che fu riferito alla vostra Commissione, perchè le si ammettesse come necessario un capitale di 56 milioni, rappresentando che in un'impresa, come quella ch'essa ha alle mani, non v'è solo spese di costruzione; ma che bisogna comprarle anche il denaro, il credito, il tempo. La vostra Commissione, sebbene trovasse degne di considerazione le rimostranze della Società, nondimeno dopo aver sentite le informazioni del valente ufficiale tecnico, a cui era stato commesso d'esaminare tutti gli elementi delle spese di costruzione, persuasa che la proposta ministeriale è

(247-B) fondata su una valutazione rigorosa sì, ma giustificabile, come quella che si contiene nei termini dell'assoluta necessità, venne nella sentenza di proporvene l'approvazione.

IX.

Non meno approvabile, a giudizio della vostra Commissione, è la proposta di autorizzare il Governo a dare la concessione della linea, che chiameremo d'allacciamento, tra Cuneo e la strada savonese, e di assegnare un milione in sussidio a quella società, o a quell'intraprenditore che desse compiuta la strada. La lunghezza di questa, che può veramente considerarsi per Cuneo come una scorciatoia, ma che per la prima volta legherà Mondovì alla rete ferrata della valle del Po e della Liguria, è di 36 chilometri circa se si imbocchi a Bastìa la strada di Savona, di 39 se a Carrù. Venticinque o ventisei mila lire al chilometro, che a tanto riesce il proposto sussidio d'un milione, accordato per render possibile la costruzione d'una strada che lega tra loro due delle più importanti città dell'alto Piemonte, e dà una ricca confluenza alla strada savonese, nei prodotti della quale lo Stato ha un interesse diretto per diminuire il peso della guarentigia, sono bene e utilmente spese: ed ora può sperarsi che questa linea, la quale non presenta gravi difficoltà, e pel cui esercizio già si sarebbe provveduto mercè i nuovi accordi colla Società delle strade ferrate romane, venga anch'essa sollecitamente aperta, tanto più che, oltre il sussidio governativo, la provincia e le città di Cuneo e Mondovì si obbligarono a concorrere per 800,000 lire; e perciò gli assuntori della impresa potrebbero contare, solo per le spese di costruzione, su una sovvenzione chilometrica di più che 45,000 lire; oltre la probabilità d'un prodotto, che, ragguagliato a quello ottenuto sulla linea da Cuneo a Torino, assicurerebbe un sufficiente guadagno.

X.

Rimarrebbe a dire alcunchè della autorizzazione chiesta dal Governo di concedere all'industria privata il prolungamento della strada da Pavia a Cremona sino all'attuale confine mantovano; proposta che la vostra Commissione accolse come un lieto presagio.

Già più volte nel corso della presente relazione si è accennata l'importanza della strada ferrata lungo Po,

che, vivificando la bassa Lombardia, verrà nello stesso tempo a stabilire la più breve linea commerciale e strategica dalla Venezia al Piemonte e dal golfo ligure all'Adriatico. Non accade ora ritoccare quest'argomento, nè disputare sulla misura della guarentigia la quale naturalmente dovea ragguagliarsi alla guarentigia già assicurata alla strada da Pavia a Cremona colla legge 21 agosto 1862. Solo ci sia concesso raccomandare di nuovo agli studii del Ministero la correzione di quello sconcio sul ripartimento delle linee, conseguenza del modo anormale con che fu data la concessione delle strade meridionali. Se non crediamo ancora vicino il momento pronosticato nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864, in cui si abbiano a distribuire tra due sole società, l'adriatica e la tirrenica, tutte le strade ferrate del regno; se anzi questa fusione sotto alcuni rispetti ci pare poco desiderabile, non è men vero però che la grande linea arteriale stesa dall'Alpi alla punta orientale della Penisola stabilisce un'intima connessione, anzi, rispetto ai commerci di transito, una vera equivalenza tra gli sbocchi alpini di val di Po e gli scali della riviera adriatica. Questa concordanza di interessi potrà, se il Governo sappia avvedutamente maneggiarla, essere la base di futuri accordi fra le due società e condurre ad un conveniente accomodamento anche rispetto alle linee isolate, che la società delle strade meridionali costruisce ed esercita in Lombardia. (247-B)

XI.

Compiuto così l'esame delle proposte ministeriali, dobbiamo quasi per giunta ricordare alcuni minori appunti che non trovarono luogo nel corso della relazione. Molte linee secondarie furono proposte e discusse in seno della vostra Commissione, la quale, ferma sopra tutto nel pensiero di non crescer carico alle finanze e studiosa di evitare ogni sospetto di parzialità, non volle che se ne tenesse nota. Ma non devesi per questo credere che si reputino secondarie tutte le linee, di cui non venne ora proposta la concessione. Così la linea da Foggia a Manfredonia, e l'altra da Taranto a Brindisi si sono giudicate complemento indispensabile della rete delle strade ferrate del mezzodì. E se la vostra Commissione non vi propone di scriverle nella legge, lo fa solo per una considerazione d'opportunità ammi-

(247-B) nistrativa e di convenienza economica, poichè i commerci non sentiranno desiderio di queste scorciatoie se non quando siano dischiusi i varchi dell'Appennino Sannitico e Lucano; e d'altra parte codeste sono linee agevoli e pressochè piane, le quali potranno in breve giro di tempo essere compiute; nè certo mancherà chi assuma il carico di costruirle a condizioni più vantaggiose di quelle che ora offrirebbe la Compagnia delle strade meridionali.

La linea poi da Brindisi a Taranto, che certo è la più importante delle due, potrebb'essere quando che sia concessa definitivamente alla società delle Calabro-Sicule, la quale in forza della convenzione 9 luglio 1863 si è già impegnata ad assumerne l'esecuzione, e se il Governo non lo fa ora, è per non cominciare ad aprire con inutili anticipazioni di spese il letto del fiume, prima che giungano le acque. Ad ogni modo siamo ben certi, che, quando la strada Tarantina per la Lucania sia prossima al suo compimento, o la società delle Meridionali otterrà di far valere il suo diritto di prelazione, o la società delle Calabro-Sicule dovrà accettare la concessione definitiva, o, nata la gara d'altri offerenti, cresceranno i partiti per allogare convenientemente quest'altra impresa.

E qui ci sia lecita una breve digressione che non manca d'importanza per l'avvenire di Brindisi, il quale crediamo diverrà la foce orientale della linea europea attraverso il continente ed il Mediterraneo. Dopo Brindisi il porto che si avrebbe a congiungere il più presto col bivio che da un lato si volge a Napoli e dall'altro ad Ancona, è senza dubbio Gallipoli. Nella convenzione del 21 agosto 1862, forse per un omaggio ad antiche memorie, fors'anche per condurre la linea adriatica fino al suo compimento geografico, si accennò Otranto; ma è bene avvertire che da Lecce scendendo all'estremo sprone della penisola nel tracciare la strada converrà badare più agli interessi vivi e presenti che alle preconcezioni archeologiche o all'euritmia geografica. Per adesso, e per chi sa quanto tempo ancora, la grande arteria commerciale finisce a Brindisi: più giù, quello che importa favorire è il movimento interno delle popolazioni e il traffico di Gallipoli.

Omai non ci resta che a spigolare nei nostri pensieri e a confessare quelli che ci si presentarono più spesso e più insistenti nel lungo rimugginare codesta materia delle strade ferrate. Non sono proposizioni che inten-

diamo fare, e molto meno consigli che ci licenziamo a dare; sono idee, che non abbiamo saputo forse mettere a luogo, e che, in mancanza d'altro, potranno servire come una maniera di conclusione a questi studii. (247-B)

Nell'esaminare ripetutamente le convenzioni concluse colle società industriali delle strade ferrate, nell'indagare quali sieno le relazioni legali di queste grandi associazioni di capitalisti e d'industrianti collo Stato e col pubblico, ci è più volte occorso di lamentare i gravi inconvenienti, che vengono dalla varietà dei patti introdotti nelle diverse convenzioni.

Il diritto di prelazione accordato d'ordinario alle Società sulle nuove linee che si vogliono aprire, il divieto di permettere le così dette linee parallele, di cui non è facile fermare il concetto, costituiscono a favore delle compagnie una specie di privativa che dovrebbe essere ristretta entro limiti rigorosi e sovratutto regolata con principii generali, giacchè trattasi, non v'ha dubbio, d'una materia di diritto pubblico amministrativo. E tanto più occorre quest'avvertenza in Italia, dove le prime strade ferrate furono ordinate con sottili avvedimenti da una politica esclusiva e da uno spirito d'accentramento che, per essere compresi, chiameremo regionale: cosa che non ha potuto non lasciare traccie profonde nella direzione delle più antiche linee ferrate, e che perciò rende tanto più necessario che non si precluda la libertà di correggere e di rettificare gli antichi storpii anche colla minaccia di una eccessiva concorrenza.

Noi lodiamo perciò il Governo che in alcune delle più recenti convenzioni ha inserito patti favorevoli ai costruttori, e agli intraprenditori di nuove linee secondarie; ma sarebbe stato desiderabile che una materia di tanta importanza venisse regolata per legge, o almeno che le Società testè rinate o rimaneggiate fossero state persuase ad accettare in questo argomento un principio fisso ed uniforme. Perchè, non giova nasconderlo, quando tutte le linee ferrate più importanti in un vasto ripartimento stradale stanno nella piena dipendenza d'un consorzio economico e tecnico, come sono le cinque grandi Società che di qui innanzi si spartirebbero il territorio del Regno, non è a sperarsi che nè l'industria privata, nè quella di piccole Società, quand'anche sostenute dal concorso dei municipii e delle provincie, possa lottare colla grande industria già padrona di tutti gli sbocchi ed arbitra di vaste clien-

(247-B) tele industriali. La nuova società delle strade ferrate romane si obbligò, è vero, (articolo 33 della convenzione 22 giugno 1864) ad esercitare con materiale proprio e a prezzo di costo qualunque diramazione, che il Governo volesse concedere o eseguire; ma lo stesso principio non fu fatto valere nella sua pienezza per le altre grandi società. — Quella, per esempio, delle meridionali non si è obbligata ad esercitare le linee minori, che si aprissero nel suo ripartimento territoriale, se non quando le società vassalle si rassegnassero a darle la parte del leone (articolo 38 del capitolato 21 agosto 1862); ciò che impedirà all'industria privata e alla speculazione locale di concorrere largamente nell'Italia meridionale, come concorse nell'Italia superiore, a dar compimento alla rete delle strade ferrate. —

Lo stesso desiderio di uniformità e di stabilità nasce esaminando la materia delle tariffe pei viaggiatori e per le merci. Da studii diligenti fatti dall'amministrazione delle strade ferrate dello Stato, certo una delle meglio condotte che si conoscano, riesce evidente quanto tornerebbe utile moderare i prezzi di trasporto e sovra tutto diminuire la differenza che v'è fra le varie classi, la quale ha per effetto di aumentare inutilmente la capacità dei traini e quindi le spese d'esercizio, obbligando a tenere pronto al servizio, specialmente per la prima classe dei viaggiatori, un gran numero di vetture che rimangono spopolate. Difficilmente si crederà che, per esempio, sulle strade ferrate erariali tanto frequentate da magistrati, da membri del Parlamento, da uffiziali dello Stato, si trasportino nove posti vuoti per ciascun viaggiatore di prima classe, dove per la terza classe bastano due posti e mezzo per viaggiatore. L'uniformità delle tariffe, la loro diminuzione, e un più attento studio d'economia nella composizione dei convogli potrebbero migliorare d'assai le condizioni della locomozione. Noi non entriamo in altri particolari perchè vogliamo che si lasci alla diligenza e alla esperienza delle società speculatrici la cura d'introdurre nell'esercizio delle strade ferrate quei miglioramenti che scemandone la spesa ne rendano più generale l'utilità. Ma il Governo a nostro avviso non dovrebbe lasciar passare occasione, e questa del riordinamento delle ferrovie era una grande occasione, per indurre le società a procedere all'equiparazione e al temperamento dei prezzi che è il migliore e più sicuro artifizio per ani-

mare il movimento e farne penetrare l'abitudine nelle nostre popolazioni. (247-B)

Quest'ultimo pensiero ne tira un altro. Il crescere dei viaggi e dei commerci è in utilità diretta delle società delle strade ferrate, ma è un fatto che obbliga spesso il Governo a incontrare gravissime spese. Noi veggiamo che si ottenne dalle società delle strade ferrate lombarde e romane un concorso nelle spese del porto di Genova e di Savona; e sta bene: ma sarebbe stato ancora più conveniente preparare un grande consorzio di tutte le società delle strade ferrate italiane, che, in proporzione di vantaggi e di forze, avessero a concorrere alla grande opera di restaurare i porti meridionali e di vincere l'ostacolo delle Alpi. Invece, trascurando queste imprese titaniche, che sembrano sfidare il nostro coraggio, si sprecarono compiacentemente i milioni in opere di poca utilità e che rimarranno, non sappiamo se ad onore dell'arte moderna, ma certo a provare l'invincibile istinto italiano, che adora l'idea nella forma; vogliam dire le grandi stazioni, che rispondono più alle ambizioni estetiche che ai bisogni effettivi delle città. Si è computato che le somme spese, o che si avranno a spendere per le dieci più grandi stazioni italiane sarebbero bastate ad accrescere di più che 200 chilometri la rete delle nostre strade ferrate. A ciò si aggiunga la profusione degli scali secondarii e delle case cantoniere, e si vedrà se questo è un sistema che convenga a chi deve far molto e presto, pur per giugnere a fare il solo indispensabile.

Per ultimo, non si può non essere dolorosamente colpiti dall'osservazione che frequenti sono i ritardi frapposti dalle società a compiere l'esecuzione delle opere entro il termine stabilito. Appena abbiamo trovato qualche caso in cui sieno state inflitte le multe convenute per assicurare in questa parte l'esecuzione dei contratti. La vostra Commissione ha dimandato le più minute informazioni per chiarire i motivi di molti ritardi e per giudicare se essi fossero giustificabili; e ha dovuto persuadersi che in questa materia è facile trovare, fors'anco creare i pretesti. Perciò appunto è tanto più necessario che la solerzia degli uffiziali tecnici e la fermezza dei Ministri pongano termine alle ripetute e facilitate violazioni dei comandi della legge, le quali fanno ormai parer derisorii i patti convenuti sul tempo entro il quale dev'essere condotto a termine un lavoro. Vogliamo finire con un esempio:

(247-B) la linea tra Pavia e Voghera, immaginata da venti anni, desideratissima dal commercio, affrettata dai voti di Genova e di Milano; giusta l'articolo 2° della convenzione 21 agosto 1862, avrebbe dovuto essere compiuta nel febbraio del 1864. A far maggior ressa, il ministro della guerra dichiarò che quella scorciatoia tra Genova e Pavia si aveva a considerare come essenziale pel nostro sistema di difesa. La guerra poteva rompersi quest'anno. Non è certo per aspettare che le nostre strade militari siano compiute, che i nemici prendono tempo e attendono occasioni. La strada ferrata di Voghera non era fatta, e non è fatta ancora. Perchè? Liti, pretesti, lungaggini curiali: tutto giustificabile. Ma il Governo in cose di tanta importanza deve saper volere: e volere a tempo. Quando le leggi hanno preveduto una scadenza necessaria, una fatalità di termine, è responsabilità gravissima tollerare indugi. Il tempo è il primo elemento della storia e della vita pubblica; e chi è chiamato a regger lo Stato, e ad essere la provvidenza della nazione, deve mettere ogni cura perchè non gli si possa mai dire: troppo tardi.

Il relatore CORRENTI.

PROGETTI

DEI MINISTRI MENABREA-MINGHETTI E JACINI-SELLA

E DELLA COMMISSIONE

PRIMA PROPOSTA DI LEGGE

presentata dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze

(MENABREA E MINGHETTI)

nella Tornata del 30 giugno 1864

Art. 1.

Sono approvate le seguenti convenzioni:

a) Quella stipulata addì 22 giugno 1864 con annessovi capitolato tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i rappresentanti delle società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, della centrale toscana e delle romane per la fusione in una unica compagnia delle società suddette, e pella concessione alla medesima compagnia di nuove linee di strade ferrate. V. la convenzione 22 giugno 1864 alla pag. 115.

b) Quella conchiusa nel 30 passato giugno tra i ministri predetti ed i rappresentanti della società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi, e dell'esercizio di diverse linee sociali sotto le condizioni dichiarate nel capitolato della stessa data. V. la convenzione 30 giugno 1864 alla pag. 155.

c) Quella stipulata nel predetto giorno 30 giugno colla società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una linea di ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinunzia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli. V. la convenzione 30 giugno 1864 alla pag. 157.

d) Quella pur conchiusa nel giorno suddetto colla società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di un tronco di strada ferrata in diramazione dalla predetta linea a Mortara per Asti e Casale. V. la convenzione 30 giugno 1864 alla pag. 161.

e) In fine la convenzione coll'annesso capitolato in data del 21 maggio 1864, non che la dichiarazione suppletiva 30 giugno detto anno, firmata dall'ingegnere Gaetano Capuccio concessionario della costruzione e dell'esercizio di una linea di ferrovia da Torino a Ciriè. V. la convenzione 21 maggio 1864 alla pag. 183.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio di una strada

(247-B) ferrata che da Termoli vada a Napoli per Campobasso e Benevento mediante una sovvenzione annua chilometrica che non sia superiore a quella accordata per la costruzione della linea dalla foce del Basento a Potenza contemplata nell'articolo 21 della convenzione relativa alla concessione delle strade ferrate calabro-sicule, ed approvata colla legge 25 agosto 1863.

La sovvenzione chilometrica che verrà definitivamente convenuta per lo eseguimento della suddetta linea verrà applicata e regolata nei modi stabiliti all'articolo 26 della suindicata convenzione.

La linea da Termoli a Napoli dovrà essere compiuta ed aperta all'esercizio entro tre anni dalla data del decreto reale che ne dovrà approvare la concessione.

È fatta fin d'ora facoltà al Governo di eseguire gli studi particolareggiati della suddetta linea.

Pel caso in cui la linea da Benevento a Napoli venisse concessa alla società delle strade ferrate meridionali, sarà in facoltà del Governo, dietro opportuni accordi colle società interessate, di comprendere nella concessione della rete calabro-sicule il tratto da Contursi a Napoli, togliendone dalla concessione delle strade ferrate meridionali, senza per altro che dall'accennata sostituzione ne vengano allo Stato maggiori aggravi di quelli che ha attualmente in dipendenza delle accennate due concessioni.

Art. 3.

Quando venga approvata per legge la concessione della linea da Terni ad Avezzano per Rieti, di cui parla l'articolo 3 della convenzione indicata all'alinea *a* dell'articolo 1 della presente, rimarrà in facoltà del Governo di concedere un'altra linea che da Rieti per Aquila raggiunga il tratto di ferrovia da Popoli a Solmona alle stesse condizioni e colla massima sovvenzione chilometrica stabilita all'articolo 2 della presente per la linea da Termoli a Napoli.

È fatta fin d'ora facoltà al Governo di far eseguire gli studi particolareggiati della suddetta linea.

Se la concessione della suddetta linea verrà accordata alla società delle strade ferrate meridionali, questa dovrà abbandonare la concessione del tronco da Avezzano a Ceprano che, in conformità dell'articolo 3 della convenzione indicata all'alinea *a* dell'articolo 1 della presente, sarà data alla società delle ferrovie ro-

mane, sospendendo la costruzione dell'altro tronco da Solmona ad Avezzano. (247-B)

Rimane pertanto autorizzato il Governo a non far intraprendere i lavori suddetti da Solmona ad Avezzano sino a tanto che non sia stata presa una decisione per riguardo alla concessione della linea di Rieti per Aquila.

Art. 4.

Le linee di ferrovia da Termoli a Napoli e da Rieti per Aquila sino allo incontro del tronco da Popoli a Solmona verranno, qualora siano concesse, costrutte ed esercitate secondo le norme e le disposizioni contenute nel capitolato d'oneri annesso alla convenzione indicata all'alinea *a* dell'articolo 1 della presente legge.

Art. 5.

Il Governo del Re è inoltre autorizzato ad accordare la concessione di una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia od a Carrù sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona, salve opportune modificazioni per quanto riguarda le tariffe per i trasporti militari ed altri eseguiti per conto dello Stato, e mediante un sussidio di un milione che sarà pagato alla società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno sei mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata completamente ultimata ed aperta all'esercizio.

Art. 6.

Quando la strada ferrata da Cuneo per Mondovì a Bastia od a Carrù fosse concessa alla società della strada ferrata da Savona a Carmagnola, verranno applicate ai trasporti eseguiti sulle dette strade ferrate le tariffe stabilite col capitolato d'oneri annesso alla convenzione indicata all'alinea *a* dell'articolo primo della presente legge e verranno adottate le riduzioni pei trasporti militari convenute coll'accennato capitolato.

Art. 7.

Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle convenzioni 22 e 30 giugno di cui nelli alinea *a* e *b* del primo articolo della presente, sino alla concorrenza delle somme che devono rispettivamente essere somministrate dalle nuove società delle strade ferrate

(247-B) dell'alta Italia e delle romane, a mente delle convenzioni suddette.

Art. 8.

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia sulla linea Castagnole-Casale-Mortara ed eventualmente per quello sul Ticino tra Arona e Sesto Calende, non che per il versamento a farsi alla società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta percevuti dal Governo sugli stipendi degl'impiegati ed agenti che passano al servizio di detta società, a mente di quanto fu stabilito coll'articolo 31 del capitolato annesso alla citata convenzione 30 giugno.

Saranno pure nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l'inscrizione delle rate a corrispondersi dalla società cessionaria delle linee dello Stato, non che per le quote di concorso che la medesima e la società delle strade ferrate romane sono tenute a prestare, come più sopra è detto.

SECONDA PROPOSTA DI LEGGE

presentata dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze

(IACINI E SELLA)

nella Tornata del 29 novembre 1864

Art. 1.

L'approvazione della convenzione stipulata addì 22 giugno 1864 per la fusione in un'unica compagnia delle società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale toscana e romane e per la concessione alla medesima compagnia di nuove linee è vincolata all'osservanza dei patti contenuti nell'annesso atto addizionale 23 novembre 1864.

V. quest'atto alla pag. 153.

Art. 2.

È fatta facoltà al Governo di concludere, entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona, apposita convenzione per concedere una garanzia del 6 per cento sul capitale di 50 milioni, a condizione che per parte di detta società si rinunzi formalmente agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio di 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di 25,000 lire di prodotto lordo per la linea Cairo-Acqui quale risulta a termini della legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che siano adottate per i trasporti militari ed altri per conto del Governo le tariffe accettate dalla nuova società delle ferrovie romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

Art. 3.

Il Governo è autorizzato ad accordare colla garanzia di un *maximum* di un'annua rendita lorda chilometrica di lire 20,000 la concessione di una linea da Cremona al confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova all'incontro delle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le vigenti convenzioni alla società lombarda e italo-centrale.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente colla società italiana per le strade ferrate meridionali

La convenzione 28 novembre si trova testualmente stampata a pag. 185 dopo il progetto della Commissione parlamentare, e col confronto delle modificazioni introdottevi.

la convenzione 28 novembre 1864 annessa alla presente legge, per la quale vengono arrecate modificazioni alla prima concessione approvata colla legge 21 agosto 1862.

Art. 5.

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra diretta a Termoli per Campobasso, e di quella da Popoli a Rieti per Aquila, dovranno concorrere a forma di consorzio e per la durata di anni venti nei maggiori carichi assunti dal Governo per una annua somma in complesso di lire 500,000, in ragione del vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

Ove le provincie ed i comuni interessati non riescano entro tre mesi dalla data della promulgazione della presente legge a porsi d'accordo pelle rispettive quote di contributo, verranno determinati con decreto reale i corpi morali che dovranno concorrere e la quota di ciascheduno di essi, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali ed il Consiglio di Stato

Art. 6.

Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione nel bilancio passivo del 1864 della maggiore somma dovuta alla società italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata nel modo stabilito all'articolo 9 dell'allegata convenzione.

Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla società in conformità dell'articolo 11 della medesima convenzione.

Art. 7.

S'intendono soppressi gli articoli 2, 3 e 4 del primitivo progetto di legge già sottoposto al Parlamento riguardante il riordinamento delle strade ferrate italiane.

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

presentata colla relazione 17 dicembre 1864

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 22 giugno 1864 per la fusione in un'unica Compagnia delle Società delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale-toscana e romane, e per la concessione alla medesima Compagnia delle nuove linee indicate nella convenzione succitata (Allegato *A*).

V. alinea *a*) dell' art. 1° della proposta Menabrea.

Questa approvazione è vincolata all'esecuzione dei patti contenuti nell'atto addizionale 23 novembre 1864 (Allegato *B*).

V. art. 1° della proposta Jacini.

Art. 2.

Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

a) Quella conchiusa il 30 giugno 1864 tra i ministri della finanza e dei lavori pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione (Allegato *C*);

V. alinea *b*) *c*) *d*) *e*) dell'art. 1° della proposta Menabrea.

b) Quella conchiusa nel predetto giorno 30 giugno colla Società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (Allegato *D*);

c) Quella pur conchiusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (Allegato *E*);

d) Quella conchiusa il giorno 21 maggio 1864 e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio d'una linea di ferrovia da Torino a Ciriè (Allegato *F*).

Art. 3.

Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessan-

Aggiunto dalla Commissione.

dria al lago Maggiore, contemplate nella prima convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della legge del 26 giugno 1861 e del relativo regio decreto 22 luglio successivo.

Quest'ipoteca costituita per legge non abbisogna, ond'essere conservata, di alcuna formalità.

Art. 4.

V. art. 4 della proposta Jacini.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente con la Società Italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione 28 novembre 1864 annessa alla presente legge (Allegato *G*) con le modificazioni notate di contro ai rispettivi articoli.

Art. 5.

V. art. 5 della proposta Jacini.

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra diretta a Termoli per Campobasso, e di quella da Popoli a Rieti per Aquila, dovranno concorrere a forma di consorzio, per la durata d'anni 20, nei maggiori carichi assunti dal Governo allo scopo di costruire le succitate linee. Tale concorso è stabilito in un'annua somma di lire 500,000, che sarà ripartita tra i corpi contribuenti in proporzione del vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

Ove le provincie e i comuni interessati non riescano, entro 3 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, a porsi d'accordo pelle rispettive quote di contributo, verranno determinati con decreto reale i corpi morali che dovranno entrare nel consorzio, e la quota di ciascheduno di essi, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali e il Consiglio di Stato.

Art. 6.

Il Governo è autorizzato:

Aggiunto dalla Commissione.

a) A concedere all' industria privata un tronco di strada ferrata, che congiunga per la comunicazione più diretta Salerno a Sanseverino ed Avellino.

Aggiunto dalla Commissione.

b) A dare una sovvenzione annua di lire 75,000 per la costruzione di una strada ferrata da Solmona all' incontro della linea da Popoli a Rieti.

V. art. 3 della proposta Jacini.

c) Ad accordare, colla garanzia di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000, la concessione d'una linea da Cremona al confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova e il rannodamento colle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le convenzioni vigenti colla Società Lombarda e Italo-Centrale.

Art. 7.

È fatta facoltà al Governo di conchiudere, entro 4 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona una convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento sul capitale di 50 milioni, a condizione che la detta Società rinunzi agli 8 milioni, che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni e alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, come risulta dalla convenzione approvata colla legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che sieno adottate pei trasporti militari, e per tutti gli altri fatti a conto del Governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

V. art. 2 della proposta Jacini.

Art. 8.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione d'una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia o a Carrù sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione, che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno, 6 mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata e aperta all'esercizio.

V. art. 5 della proposta Menabrea.

Art. 9.

Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle convenzioni 22 e 30 giugno di cui negli alinea *a* e *b* del primo articolo della presente, sino alla concorrenza delle somme che devono rispettivamente essere somministrate dalle nuove società delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane, a mente delle convenzioni suddette.

V. art. 7 della proposta Menabrea.

Art. 10.

Il Governo, contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà mediante decreto reale, a forma dell'articolo 21 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la Società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli.

Aggiunto dalla Commissione.

Art. 11.

Il Governo, entro due anni dalla promulgazione della presente legge, presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avez-

Aggiunto dalla Commissione.

zano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia.

Art. 12.

V. art. 6 alinea 1 della proposta Iacini.

Con decreto reale sarà ordinata l'inscrizione nel bilancio passivo del 1864 della maggior somma dovuta alla Società italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata sulle basi stabilite all'articolo 9 della convenzione autorizzata coll'articolo 4 di questa legge.

V. art. 8 alinea 1° della proposta Menabrea.

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia sulla linea Castagnole-Casale e Mortara ed eventualmente per quello sul Ticino fra Arona e Sesto Calende, nonchè per il versamento a farsi alla Società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta incassati dal Governo sugli stipendi degl'impiegati ed agenti che passano al servizio di detta Società, giusta quanto fu stabilito all'articolo 31 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno conclusa colla Società delle strade Lombarde e Italo-Centrale.

V. art. 6 alinea 2 della proposta Iacini.

Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla società delle strade ferrate Meridionali in conformità dell'articolo 11 della suddetta convenzione.

V. art. 8 alinea 2 della proposta di legge Menabrea.

Saranno anche nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l'iscrizione delle rate a corrispondersi dalla società cessionaria delle linee dello Stato, non che per le quote di concorso che, secondo è stabilito, la medesima e la società delle strade ferrate romane sono tenute a prestare.

Aggiunto dalla Commissione.

Inoltre nella parte attiva del bilancio per l'esercizio 1865 sarà iscritta la somma di lire 500,000 che, come è prescritto nell'articolo 5 della presente legge, dovranno contribuire le provincie ed i comuni.

ALLEGATO A

Convenzione per la fusione della società delle strade ferrate romane con quelle delle ferrovie toscane.

~~(Richiamata nell'articolo 1, lettera A, della proposta di legge 30 giugno 1864.)~~

CONVENZIONE

per la fusione delle società concessionarie delle strade ferrate livornesi, maremmane, della Toscana centrale e delle romane in una sola società, e per la concessione alla medesima di nuove linee di strade ferrate.

L'anno mille ottocento sessantaquattro, addì venti due del mese di giugno,

Fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici contraenti in nome dello Stato, e:

1° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate livornesi*, rappresentata dai signori cavaliere Carlo Fenzi e cavaliere Bartolommeo Cini, come da poteri avutine mediante deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 25 aprile 1864;

2° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate maremmane*, rappresentata dai medesimi signori cavaliere Carlo Fenzi e cavaliere Bartolommeo Cini, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 2 maggio 1864;

3° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate della Toscana centrale*, rappresentata dal signor cavaliere Policarpo Bandini, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 6 giugno 1864;

4° Ed infine la società anonima sotto la denominazione di *Società generale delle strade ferrate romane*,

rappresentata dal signor cavaliere Giorgio Giulio Poirée specialmente delegato per deliberazione del Consiglio di amministrazione in data del 2 giugno 1864;

Venne convenuto e stipulato quanto segue:

ART. 1.

È approvato per tutto quanto riflette le concessioni di strade ferrate sul territorio italiano il contratto stipulato tra le quattro società delle strade ferrate livornesi, maremmane, della Toscana centrale e delle romane in data d'oggi stesso ed annesso per copia autentica alla presente sotto la lettera *A*, avente per oggetto la fusione delle indicate quattro compagnie in una società unica.

Quest'annesso trovasi stampato in seguito alla convenzione, alla pagina 135.

Per conseguenza le strade ferrate comprese nelle concessioni rispettivamente accordate alle suddette quattro società rimangono riunite in una sola e medesima concessione, la quale sarà regolata dalle disposizioni della presente convenzione e dall'annessovi capitolato d'oneri.

La nuova società prenderà la denominazione di *Società delle strade ferrate romane.*

ART. 2.

Il Governo accorda alla nuova società la concessione delle seguenti linee di strade ferrate, cioè:

a) Una linea che dalla frontiera francese verso Nizza arrivi lungo il litorale ligure a Massa, compresa la traversata di Genova, ed una diramazione da Avenza a Carrara;

b) La linea da Asciano a Grosseto;

c) La linea da Cancello a San Severino ed Avellino.

ART. 3.

Allorquando il Governo si determini a far costruire una strada ferrata dalla Spezia a Parma, ed un'altra da Terni ad Avezzano per Rieti, egli potrà, per legge speciale, farne la concessione anche separatamente per ciascheduna linea alla società, la quale si obbliga fin d'ora di assumerla, osservando le condizioni del qui annesso capitolato.

Così pure alle condizioni sopraindicate il Governo potrà, per legge speciale, fare la concessione alla società, che si obbliga di assumerla alle suddette condizioni, di una strada ferrata da Avezzano a Ceprano, allorchè il Governo medesimo per ulteriori combinazioni credesse di comprendere la detta linea nella rete contemplata nella presente convenzione.

Gli indicati obblighi della società per altro cesse-

ranno di avere effetto se il Governo non prendesse una determinazione sulle concessioni delle linee sovraccennate entro tre anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione. (247-B)

Frattanto la società sarà tenuta di eseguire fin d'ora gli studi definitivi delle suddette linee eventualmente concesse che le verranno indicate dal Governo, salvo ad essere rimborsata delle spese incontrate per detti studi, nel caso in cui entro il periodo sovraccennato non avesse luogo la concessione definitiva.

ART. 4.

Qualora qualche altra società provasse di avere un diritto di preferenza per la linea dalla Spezia a Parma e volesse giovarsi dell'accennato diritto, la nuova società dovrà rinunziare senz'altro alla concessione della medesima.

ART. 5.

Per l'apertura all'esercizio delle linee già concesse e non ancora ultimate restano mantenute le epoche fissate nei rispettivi capitolati.

Per la ultimazione poi delle diverse sezioni della strada ferrata del litorale ligure saranno osservati i termini stabiliti dal capitolato d'appalto approvato colla legge 27 ottobre 1860, senza però che la nuova società possa essere mai chiamata responsabile dei ritardi avvenuti prima dell'attuazione della presente convenzione nell'eseguimento dei relativi lavori.

Lo stato delle cose relativamente ai ritardi che possono essere avvenuti nell'eseguimento dei lavori delle linee del litorale ligure verrà riconosciuto all'atto della consegna della strada alla nuova società e formerà oggetto di un processo verbale fatto in contraddittorio fra i rappresentanti del Governo, della società appaltatrice e della nuova società.

La consegna sovraddetta avrà luogo entro un mese dalla data della promulgazione della legge che approverà questa convenzione.

Nel caso che si verifichi la concessione delle tre linee di cui nel precedente articolo, le due da Terni ad Avezzano e da Avezzano a Ceprano dovranno essere ultimate entro quattro anni dall'epoca in cui le medesime saranno state definitivamente concesse, e quella da Parma alla Spezia entro sei anni rispettivamente dalla data suindicata.

ART. 6.

La Società rimborserà allo Stato il valore della

(247-B) strada ferrata da Asciano a Grosseto, che le verrà rimessa intieramente ultimata, e dell'altra da Cancello a San Severino, che le verrà rimessa nello stato in cui presentemente si trova.

Il valore dei lavori e del materiale di queste due linee sarà fissato per quanto alla prima in ragione delle spese sostenute dal Governo per costruirla, e per quanto alla seconda verrà determinato d'accordo o per mezzo di arbitri, nominati in conformità degli articoli 46 e 47 di questa convenzione.

Il suindicato rimborso però non verrà eseguito se non dopo che il prodotto lordo medio chilometrico di tutte le linee avrà oltrepassato le lire trenta mila per chilometro.

Le disposizioni del presente articolo saranno pure applicate a quanto riguarda il rimborso dei lavori della linea da Napoli a Ceprano, di cui è oggetto nella convenzione 29 maggio 1861, approvata con legge 21 luglio detto anno, n° 135.

I pagamenti rimangono fissati in quindici rate annuali, ma in nessun caso ciascuna di queste rate non potrà oltrepassare l'eccedente che si avrà sulle dette lire trenta mila.

ART. 7.

Le linee di strade ferrate che si trovano già aperte all'esercizio verranno poste in istato perfetto tanto riguardo al corpo stradale ed alle opere d'arte, quanto all'armamento, ai fabbricati ed accessorii delle stazioni, ed al materiale fisso e mobile, perchè l'esercizio nel soddisfare a tutte le esigenze possa essere fatto con tutta la regolarità ed economia possibile in vantaggio del commercio e dei viaggiatori.

Nelle stazioni di prima classe delle linee concedute e che lo saranno nel seguito alla nuova società, dovranno essere costrutte convenienti tettoie per la copertura di quella parte nella quale si dovranno fermare i convogli per la salita e discesa dei viaggiatori. In tutte le altre stazioni delle linee comprese nella concessione basterà che siano costrutti dei tettucci (*marquises*) atti a coprire i marciapiedi.

Le opere di miglioramento e le nuove provviste occorrenti dovranno essere fatte nel termine di otto anni a partire dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente concessione.

Le dette opere e provviste saranno stabilite d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e la società,

e verrà pure di concerto determinata la precedenza di quelle che fossero stimate più urgenti e più necessarie. (247-B)

La società dovrà in progresso di tempo introdurre tanto nella strada e nel materiale, quanto in tutte le altre parti che riguardano l'esercizio, quei cambiamenti e miglioramenti che saranno riconosciuti buoni per disimpegnare il servizio con maggior prontezza, facilità e sicurezza, e per soddisfare alla comodità ed al benessere di quelli che servonsi della strada ferrata.

Nel caso di disaccordo si ricorrerà ad un arbitramento nei modi fissati dagli articoli 46 e 47 della presente convenzione.

ART. 8.

La nuova società, ove ne sia richiesta dal Governo, cederà allo Stato, od a quell'altra compagnia che fosse dal medesimo indicata, la linea da Ancona a Bologna, e la diramazione da Castelbolognese a Ravenna, e lo Stato, o la compagnia acquisitrice, si assumerà il carico di pagare gli interessi e le quote di ammortizzazione di tante obbligazioni della società delle strade ferrate romane quante saranno quelle rappresentanti l'ammontare delle spese occorse per la costruzione di queste due linee, il quale ammontare, da determinarsi ulteriormente in modo definitivo sui documenti giustificativi delle spese, che la società dovrà produrre, non potrà mai oltrepassare la somma di lire cinquantaquattro milioni settecento ottantasei mila seicento cinquantadue (lire 54,786,652) che si stabilisce fin d'ora come massimo, appresso indicazioni della società.

Il saggio di ciascheduna delle suddette obbligazioni viene stabilito in lire duecento trentanove.

Resta inteso che dal prezzo di riscatto delle dette due linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna non verrà dedotta la sovvenzione di cinque milioni accordata e già pagata alla società delle strade ferrate romane per la linea da Castelbolognese a Ravenna.

ART. 9.

La cessione di cui è argomento nell'articolo 8 comprende:

a) Tutte le ragioni, diritti e carichi spettanti alla società delle ferrovie romane per riguardo alle linee cedute in forza della concessione approvata con decreto del Governo pontificio in data 21 maggio 1856 e della legge 21 luglio 1861;

(247-B) *b*) Il corpo stradale componente le dette due ferrovie con tutti gli annessi e connessi ed ogni altro terreno appartenente alla società e dipendente dalla strada ferrata, le opere d'arte, i fabbricati delle stazioni e case cantoniere, e qualsivoglia dipendenza delle medesime;

c) Il materiale fisso esistente in opera, come ferri e legnami d'armamento, piatteforme, grue idrauliche, grue pel carico e scarico, serbatoi, pesi a bilico, sviatoi e via dicendo;

d) I mobili delle stazioni, ivi compresi quelli dell'ufficio di direzione a Rimini, ed altri oggetti e macchinismi destinati al servizio delle merci e dei viaggiatori, non che per gli uffizi ed alloggi, gli utensili e le macchine delle officine e gli attrezzi servienti alla manutenzione della strada, in conformità dell'inventario presentato dal signor ingegnere Poirée, sotto la data del 16 aprile 1864 e depositato al Ministero dei lavori pubblici;

e) Tutto il materiale mobile di locomozione e di trazione coi rispettivi pezzi di ricambio appartenenti al servizio delle due strade ferrate cedute, come risulta descritto nell'inventario di cui sopra;

f) La linea telegrafica con macchine di trasmissione e tutto il corredo necessario.

Pel caso che all'atto della consegna delle due strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna la società non potesse rimettere al nuovo cessionario tutto il materiale e tutti gli oggetti contemplati nell'inventario suddetto, essa sarà tenuta a rimborsare il valore di quanto mancherà secondo i prezzi nell'inventario medesimo indicati.

ART. 10.

Il Governo o la società che si rendesse acquisitrice delle strade ferrate Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna, rileverà a prezzo d'estimo eziandio gli oggetti di consumo, come i combustibili, olii e grassumi ed altri approvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della società attuale al momento della consegna delle strade, e che non fossero compresi nelle spese di primo stabilimento delle strade medesime.

La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi, compresa quella parte di essi che in esecuzione di contratti esistenti dovesse trovarsi in ma-

gazzino, non potrà in alcun caso eccedere quella ne- (247-B)
cessaria pel servizio di sei mesi della strada ferrata.

Il prezzo d'estimo dei suindicati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito colla presente alla cessione delle strade ferrate di che si tratta.

ART. 11.

La cessione delle anzidette due strade per parte della società s'intende fatta così e come compete alla medesima e come trovansi da essa tenute e possedute, e la società rinuncia quindi a qualsivoglia diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni ottenute precedentemente.

ART. 12.

Le strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna e loro accessorii, non che tutto il materiale fisso e mobile, dovranno essere consegnati in istato ordinario di buona manutenzione e d'esercizio, la quale cosa verrà riconosciuta da due appositi periti, uno, cioè, per parte del Governo e l'altro per parte della società. Se questi due delegati non si trovassero d'accordo, verrà prescelta una terza persona dell'arte in conformità degli articoli 46 e 47 della presente.

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

La società sarà tenuta di terminare a sue spese tutti i lavori di primo stabilimento che attualmente trovansi intrapresi sulle due linee da Bologna ad Ancona, e da Castelbognese a Ravenna.

Quelli poi dell'indicata natura che fossero nel seguito intrapresi per ordine del Governo dovranno, nel caso della cessione, essere rimborsati alla società dal nuovo cessionario.

ART. 13.

La nuova società sarà obbligata a provvedere del proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrate per lo stabilimento della strada e suoi accessorii, le quali non fossero ancora intieramente estinte all'atto della consegna della strada, come pure quelle riguardanti l'esercizio sino all'epoca della consegna suddetta.

Così pure la società è obbligata di tenere rilevato il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere

(247-B) coi terzi relativamente alle due strade ferrate contemplate nella cessione di che si tratta, e da qualunque pretesa dei terzi medesimi sul corpo stradale per diritti di proprietà o per servitù di passaggio od altro.

A guarentigia delle precedenti obbligazioni speciali, il Governo potrà servirsi in congrua misura delle quote di sovvenzione che fossero dovute alla società, ritenendone quelle porzioni che fossero richieste per soddisfare convenientemente a qualsivoglia esigenza.

ART. 14.

La nuova società si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all'epoca della consegna derivanti dalla sua gestione della strada ferrata e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

ART. 15.

Per parte sua, il Governo si obbliga di sostituire la società per tutti i contratti che si trovassero in corso all'epoca della consegna, per gli oggetti di consumo definiti all'articolo 10, alla condizione, ben s'intende, che la quantità di questi oggetti non ecceda quella necessaria per altri tre mesi oltre alli sei determinati nel detto articolo per gli oggetti di consumo esistenti in magazzino.

Rimane espressamente convenuto che il Governo non intende di riconoscere qualsivoglia stipulazione che riguardasse l'appalto di tutto il servizio dell'esercizio ed anche solo di una parte di esso, volendo il Governo stesso mantenersi, come la società che lo potesse sostituire, liberi affatto di regolare a modo loro il detto servizio, appena che avrà avuto luogo la consegna delle dette due strade ferrate.

ART. 16.

La consegna delle strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna dovrà avere luogo entro un mese dalla data della richiesta di cessione che dovrà essere fatta dal Governo.

Dalla stessa data il Governo o la società che si fosse resa acquisitrice delle due strade ferrate in questione, incomincierà ad eseguire per proprio conto l'esercizio delle linee cedute, e cesserà per parte dell'attuale società qualsivoglia partecipazione agli introiti delle strade, e qualunque ingerenza nell'amministrazione delle medesime.

Dalla detta epoca incomincierà pure, a carico del-

l'acquisitore, il servizio delle obbligazioni di cui parla l'articolo 8 di questa convenzione.

Sino a tanto che la strada ferrata da Ancona a Bologna e la diramazione da Castelbolognese a Ravenna non venga ceduta allo Stato o ad una compagnia, rimarrà ferma la garanzia chilometrica fissata nel decreto di concessione delle strade ferrate romane in data 21 maggio 1856.

ART. 17.

Il Governo, o la società che lo sostituisce, nella cessione delle ferrovie da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, accetta il personale che tiene attualmente impiegato la società delle ferrovie romane nel servizio delle linee cedute.

ART. 18.

All'epoca della consegna delle strade ferrate cedute, saranno pure dall'attuale società concessionaria depositati a mani del Governo o della società che lo sostituisse tutti i disegni e piani delle ferrovie, di tutte le opere d'arte, fabbricati e dipendenze, casellari e parcellari, documenti d'acquisto di terreni, contratti d'appalto per opere e provviste, liquidazioni finali ed istromenti di saldo, salvo l'obbligo all'altra parte di consegnare alla società attuale, 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 dei terzi.

Per altra parte lo Stato consegnerà alla nuova società tutti i documenti di cui sopra si è fatto cenno che relativamente alle linee che egli cede si trovassero ne' di lui archivi.

ART. 19.

Le strade ferrate che fanno parte della rete concessa alla nuova società saranno regolate dal capitolato d'oneri annesso alla presente convenzione.

S'intende pure applicabile alle strade ferrate medesime la legge 20 novembre 1859 sull'organizzazione di un servizio delle opere pubbliche, in tutto ciò a cui non è derogato dalla presente convenzione ed annesso capitolato.

Inoltre la società è tenuta all'osservanza di tutti i regolamenti che derivano dall'indicata legge per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate italiane, non che per ciò che riguarda il controllo e la sorveglianza del Governo.

Il capitolato d'oneri trovasi stampato tra gli allegati della Relazione ministeriale 30 giugno 1864, a pagina 71, e verrà, ove occorra, ristampato di nuovo come documento.

(247-B) Le linee di strade ferrate concesse antecedentemente a questa convenzione e che non sono ancora ultimate verranno condotte a termine per quanto riflette la parte tecnica di costruzione, in conformità delle disposizioni contenute nei capitolati risguardanti le rispettive concessioni, salvo l'adottare quei miglioramenti prescritti dal capitolato annesso alla presente che fossero senza troppo gravi difficoltà eseguibili.

ART. 20.

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

Per le linee eventuali, quando ne avvenga la concessione, questa avrà pur termine allo spirare dell'epoca summenzionata.

ART. 21.

Il Governo accorda alla nuova società, per tutte le linee della rete concessa, un'annua sovvenzione di lire tredicimila duecento cinquanta per chilometro, sino a tanto che il prodotto lordo chilometrico della medesima non oltrepassi le lire dodicimila cinquecento.

Allorchè il detto prodotto lordo aumenterà oltre le lire dodicimila cinquecento, la sovvenzione annua diminuirà della metà della differenza in più tra il prodotto lordo reale e le lire dodicimila cinquecento prese come limite minimo.

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

La sovvenzione chilometrica di cui sopra verrà applicata alle sezioni successivamente aperte all'esercizio, mediante autorizzazione del Governo, e quando su queste stesse sezioni venga eseguito in modo regolare tanto il servizio dei viaggiatori che quello delle merci a grande ed a piccola velocità.

Il pagamento delle quote di sovvenzione sarà fatto per semestre, ed a questo scopo verrà, alla fine d'ogni semestre, preparato d'accordo un conto provvisorio dell'ammontare dei prodotti delle linee riguardante il semestre scaduto; sulle basi del detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione, della quale

il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno. (247-B)

Le sezioni delle linee concesse definitivamente ed eventualmente sulle quali verrà applicata la garanzia, man mano che esse saranno aperte all'esercizio rimangono stabilite fin d'ora come segue:

Linea del litorale.

Da Sarzana alla Spezia;
Da Voltri a Savona;
Da Genova a Camogli;
Da Savona ad Albenga;
Da Albenga ad Oneglia;
Da Camogli a Sestri;
Da Oneglia a San Remo;
Da San Remo alla frontiera francese;
Da Sestri alla Spezia.

Linea da San Severino ad Avellino.

Da San Severino a Solofra;
Da Solofra ad Avellino.

Linea dalla Spezia a Parma.

Da Parma a Borgotaro;
Da Borgotaro a Pontremoli;
Da Pontremoli alla Spezia.

Linea da Terni ad Avezzano.

Da Terni a Rieti;
Da Rieti ad Avezzano.

Linea da Avezzano a Ceprano.

Da Ceprano a Sora;
Da Sora a Civitella Rosetta;
Da Civitella Rosetta ad Avezzano.

Le indicate sezioni potranno tuttavia essere modificate d'accordo tra il Governo e la Società.

L'apertura delle sezioni della strada ferrata del litorale ligure sopraindicato non potrà aver luogo se non quando formeranno linee continuative, partendo da Genova o da uno dei due estremi della detta strada ferrata, e quella delle sezioni delle altre linee avrà luogo secondo l'ordine in cui si trovano indicate nel presente articolo.

(247-B)

ART. 22.

Qualora la nuova società venga dichiarata concessionaria di qualcuna delle linee contemplate nell'articolo 3 di questa convenzione, il complesso della sovvenzione chilometrica sulla base fissata dall'articolo precedente per le linee definitivamente concesse verrà aumentata per ciascheduna delle suddette linee eventuali delle seguenti somme, cioè:

Per la linea dalla Spezia a Parma lire 2,550,000 (due milioni cinquecentocinquanta mila);

Per quella da Terni ad Avezzano lire 2,500,000 (due milioni cinquecento mila);

E per quella da Avezzano a Ceprano lire 1,850,000 (un milione ottocentocinquanta mila).

Quindi l'ammontare che ne risulterà verrà diviso per la totalità dei chilometri delle linee concesse, formando così una nuova sovvenzione media chilometrica, la quale verrà pagata sino a tanto che il medio prodotto lordo di tutta l'intiera rete non raggiunga il limite minimo di lire 12,500 di cui parla il § 1 del precedente articolo.

Quando il suddetto medio prodotto lordo oltrepasserà il detto limite, si farà luogo alla diminuzione della metà della differenza in più tra il detto prodotto lordo reale e le lire 12,500.

Nel caso della concessione di qualcuna delle suddette linee, il massimo di lire 30,000 oltre il quale il Governo rimane, come è stabilito all'articolo precedente, esonerato dal pagamento di qualsivoglia sovvenzione, verrà aumentato di lire 750 per ciascheduna delle due linee dalla Spezia a Parma e da Terni ad Avezzano, e di lire 500 per quella da Avezzano a Ceprano.

ART. 23.

Il Governo, a titolo di sussidio, cede alla nuova società, senza alcun rimborso, i lavori già eseguiti per la linea del litorale ligure e per quella da San Severino ad Avellino per un ammontare in complesso di trentotto milioni.

Il valore dei detti lavori verrà determinato su documenti comprovanti i pagamenti fatti per conto dello Stato agl'imprenditori.

Nel caso che all'epoca della consegna alla società delle opere come sopra eseguite, la quale consegna dovrà aver luogo entro un mese dopo la promulgazione della legge di approvazione di questa conven-

zione, l'ammontare dei lavori di cui sopra ascendesse ad una somma maggiore dei 38 milioni, questa verrà rimborsata dalla società entro un anno dalla data della consegna medesima. (247-B)

ART. 24.

Per la costruzione della linea del litorale ligure e della diramazione da Avenza a Carrara, e della linea da San Severino ad Avellino, la nuova società rimane obbligata ad adottare i progetti che sono già stati approvati dal Governo.

ART. 25.

Il Governo continuerà a pagare direttamente, come pel passato, gl'interessi e quanto occorre per l'ammortizzazione delle obbligazioni emesse per la costruzione della linea maremmana, con fondi che alle epoche necessarie verranno messi a sua disposizione dalla nuova società.

E la nuova società per parte sua continuerà pure a provvedere direttamente al servizio degl'interessi e delle obbligazioni rappresentanti il valore delle linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, servendosi di fondi che verranno messi a di lei disposizione dal Governo o dalla società che fosse al medesimo sostituita nell'acquisto delle accennate due linee.

Il servizio finanziario di che si è parlato verrà fatto gratuitamente da una parte e dall'altra.

La nuova società dovrà giustificare in ogni anno di avere soddisfatto alle opportune scadenze al servizio non solo della parte di obbligazioni rappresentanti il costo delle due linee cedute, ma ancora tutte le altre state emesse per le ferrovie romane.

Le quote di sovvenzione chilometrica che potessero spettare alla società, ed il prodotto netto delle linee serviranno di garanzia per l'eseguimento dei pagamenti sovraccennati.

ART. 26.

Le azioni e le obbligazioni riguardanti le strade ferrate livornesi e le maremmane, che si troveranno emesse all'epoca della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione, conserveranno la garanzia governativa di cui godono, sia per gl'interessi che per l'estinzione.

Le dette garanzie saranno pure conservate alle obbligazioni della strada ferrata toscana-centrale, emesse in esecuzione del decreto reale delli 4 gennaio 1863.

(247-B) Gli altri titoli delle società che si fondano, emessi prima della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione, conservano le loro garanzie speciali attuali, le quali sono confermate e mantenute.

Resta inteso che, ad assicurare la conservazione delle suddette antiche guarentigie, lo Stato potrà all'occorrenza servirsi della sovvenzione chilometrica accordata conformemente all'articolo 21 e dei prodotti delle linee componenti la rete concessa alla nuova società.

ART. 27.

La nuova società sarà sostituita allo Stato per ciò che concerne la convenzione delli 18 luglio 1862, riguardante l'acquisto della linea da Sampierdarena a Voltri, la quale convenzione s'intenderà approvata colla legge che sanzionerà la presente convenzione.

Per conseguenza, la detta nuova società, sotto la responsabilità del Governo verso la società della ferrovia di Voltri, rimane obbligata ad adempiere esattamente alle disposizioni dell'indicata convenzione, della quale rimangono fermi e mantenuti i singoli patti.

La esecuzione e la liquidazione del contratto 18 luglio sovraindicato avrà luogo direttamente tra il Governo e la società della ferrovia di Voltri, coll'intervento però della nuova società.

La nuova società sarà dal Governo messa in possesso della strada ferrata di Voltri mediante consegna della medesima che verrà fatta entro un mese dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione.

La nuova società sarà obbligata di prendere al proprio servizio il personale addetto alla sovraindicata strada ferrata, alle stesse condizioni stabilite all'articolo 17 di questa convenzione per il personale della linea da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna.

ART. 28.

La nuova società rimane sostituita allo Stato per quanto concerne la convenzione per la costruzione della ferrovia del litorale ligure in data 17 dicembre 1860, ed approvata con decreto reale delli 19 dicembre suddetto, l'altra convenzione riguardante la diramazione da Avenza a Carrara in data 21 giugno 1863, ed approvata con decreto ministeriale 17 luglio detto anno, non che le due convenzioni per l'appalto della costruzione della ferrovia da San Severino ad Avellino in data 15

maggio e 12 giugno 1862 approvate con decreto reale delli 18 giugno suddetto. (247-B)

Per assicurare l'indicato scopo il Governo delegherà speciale procura alla nuova società per tutto quanto riguarda l'esecuzione dei sovraccitati contratti, e la società medesima sarà responsabile verso il Governo di tutti i di lei atti dipendenti dall'ottenuta delegazione di procura.

ART. 29.

Per tutti i lavori occorrenti per far passare la strada ferrata attraverso la città di Genova, ivi comprese le stazioni e le opere attinenti, la spesa a carico della società rimane fissata nella somma di sette milioni.

ART. 30.

I lavori per detta traversata saranno eseguiti secondo il progetto che sarà prescritto dal Governo.

ART. 31.

La nuova società si obbliga di concorrere per la somma di due milioni di lire nella spesa occorrente per preparare la sede necessaria allo stabilimento di una stazione da merci nel porto di Savona.

ART. 32.

La nuova società, quando ne sia richiesta dal Governo, si assumerà l'obbligo di esercitare con materiale di sua proprietà e di mantenere la strada ferrata da Savona a Carmagnola, e, all'occorrenza, direttamente sino a Torino, colle diramazioni da Cairo ad Acqui, e da Carrù o da Bastìa a Cuneo per Mondovì, mediante il 50 per cento del prodotto lordo, con un *minimum* di nove mila lire in media per chilometro, assicurato dalla società concessionaria delle suddette linee.

Quando la strada ferrata di Savona si arresti a Carmagnola, come è previsto dal capitolato d'oneri approvato colla legge del 21 luglio 1861, l'esercizio del tronco tra Carmagnola e Torino sarà eseguito in conformità dell'articolo terzo del suddetto capitolato.

ART. 33.

Quando una diramazione venisse concessa od eseguita dal Governo da un punto qualunque della rete contemplata nella presente convenzione, la società sarà obbligata ad eseguirne l'esercizio col proprio materiale ed a prezzo di costo, compreso l'interesse del capitale rappresentato dal materiale mobile, da determinarsi preventivamente tra le parti, e, in caso di disaccordo, mediante arbitramento.

(247-E)

ART. 34.

La nuova società, oltre agli obblighi speciali di cui nei seguenti articoli per l'uso comune di stazioni e tronchi di ferrovia, s'impegna pure di concedere ad altre compagnie concessionarie di strade ferrate l'uso di quelle altre stazioni e tronchi di strada che in seguito potessero rendersi comuni ad essa ed alle dette compagnie a quelle condizioni, e mediante quei compensi che verranno stabiliti di accordo.

Il modo di regolare il servizio di tutte le dette stazioni e tronchi comuni verrà stabilito dal Ministero sulle proposizioni delle società interessate.

Pel caso in cui le società non si mettessero d'accordo circa le condizioni ed i compensi per l'uso comune di cui sopra, le questioni saranno decise per mezzo di arbitramento, al quale procederassi nei modi indicati agli articoli 46 e 47 di questa convenzione.

ART. 35.

Il Governo concede alla nuova società l'uso della propria stazione stabilita presso la Piazza del Principe a Genova, pel carico e discarico delle merci, dei passeggieri e del loro bagaglio, mediante un corrispettivo da stabilirsi. Le fermate però dei convogli della società nella stazione dello Stato non potranno essere maggiori del tempo necessario a tale carico e discarico sotto l'osservanza di quelle norme che piacerà all'amministrazione governativa di stabilire.

Il Governo concede pure alla società il transito dei suoi convogli dei viaggiatori e merci sul tronco di strada ferrata dello Stato da Sampierdarena a Genova, mediante il pagamento del venticinque per cento dei prodotti che si avranno dalla società pel detto tratto. Il transito suddetto sarà in ogni tempo subordinato all'ordine giornaliero di servizio per la strada ferrata dello Stato, ma il Governo procurerà di fare in modo che la società possa introdurre ed esercitare quell'ordine di movimento e di servizio più confacente all'esercizio della sua linea senza che possa spettare alla società diritto alcuno d'indennità in caso d'interruzione d'esercizio della strada ferrata dello Stato.

La nuova società non potrà mai ingerirsi sia nella costruzione, che nella manutenzione della ferrovia dello Stato, sulla quale le si concede il transito, nè in caso di accidenti su questa potrà avere regresso verso il Governo per qualsiasi titolo.

Colle stesse norme stabilite per la stazione della

Piazza del Principe a Genova sarà pure concesso alla società l'uso della stazione di Sampierdarena. (247-B)

Pel caso che la stazione della Piazza del Principe venisse abbandonata e stabilita in altra località, sarà pure concesso alla società l'uso della detta nuova stazione alle condizioni di cui sopra.

Le stesse facilitazioni di cui parla il primo alinea di questo articolo verranno pure accordate al Governo dalla società per ciò che riguarda le stazioni che essa dovrà stabilire a Genova per le proprie linee.

ART. 36.

La nuova società dovrà accordare alla società concessionaria della ferrovia di Savona l'uso comune della stazione di Savona.

La nuova società avrà il diritto di circolare coi propri convogli sulla parte della linea da Ancona a Bologna compresa tra Falconara ed Ancona.

Pel caso che da una qualche compagnia venisse eseguita una linea che dall'Adriatico per Benevento dovesse arrivare a Napoli, la medesima avrà il diritto di percorrere co' suoi convogli il tronco della linea di Ceprano compreso tra il punto di congiunzione delle due linee e Napoli, ed entrare nella stazione di questa città co' suoi convogli.

Qualora per accordi tra il Governo e le società delle strade ferrate meridionali e calabro-sicule, queste società venissero ad avere una o più linee che facessero capo nella stazione di Napoli, questa dovrà essere comune a tutte.

ART. 37.

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

Un terzo almeno del numero totale degl'impieghi che divenissero disponibili, o fossero a crearsi di nuovo, dovrà essere riservato pei funzionari od agenti governativi in disponibilità, ai militari congedati ed ai volontari che combatterono le battaglie italiane, a condizione, ben s'intende, che oltre ai requisiti morali, abbiano attitudine fisica ed un'età conveniente a disimpegnare i rispettivi servizi a cui potessero essere chiamati.

ART. 38.

La nuova società, salvo nuovi accordi o col Governo o con altre società che abbiano diritto di servirsi della stazione definitiva d'Ancona, mantiene l'obbligo di co-

(247-B) struire la medesima, la quale dovrà essere stabilita in quel sito che verrà prescelto dal Governo, sentita la società, rinunziandosi da questa ad ogni pretesa o per lavori eseguiti, o per anteriori disposizioni fatte dal Governo pontificio.

Il terzo delle spese di stabilimento della stazione definitiva d'Ancona starà a carico del Governo o della società che avrà fatto l'acquisto della strada ferrata da Bologna ad Ancona, i quali per altro avranno diritto di servirsene nello stesso modo della nuova società.

ART. 39.

La nuova società accetta senza alcun compenso di sorta la sostituzione del tracciato da Chiaravalle a Falconara per Castelferretti all'altro da Chiaravalle a Casebruciate antecedentemente stabilito.

ART. 40.

La nuova società rinunzia alla quota di concorso accollata al Governo giusta la convenzione del 31 agosto 1861 per la costruzione del ponte provvisorio in legno sul Volturno sulla strada ferrata da Napoli a Ceprano.

ART. 41.

Il ponte da stabilirsi sul Tevere a San Giovanni presso Perugia per la linea da Firenze a Fuligno sarà costruito subito per due binari, e servirà provvisoriamente e sino a tanto che non venga posato il secondo binario al passaggio ordinario.

Sino a che non venga il caso di aggiungere il secondo binario sulla linea dalla Spezia a Parma, la società, dietro il consenso del Governo, potrà valersi per l'apposizione del primo binario dei ponti costrutti per la strada ordinaria che potessero convenientemente prestarvisi.

ART. 42.

Quando il Governo volesse costruire egli stesso od accordare ad altri il diritto di attuare nuove linee di strade ferrate che congiungessero fra loro due punti delle linee componenti la rete di cui è oggetto nella presente convenzione, la nuova società godrà del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla promulgazione della legge d'approvazione di questa convenzione, semprechè accetti 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.

ART. 43.

Nel caso in cui il Governo per qualsivoglia circostanza esigesse l'apposizione di un secondo binario su qualche tratto della rete concessa prima che si verifichi la condizione determinata dall'articolo 13 del capitolato d'oneri, la società sarà obbligata d'eseguire i lavori mediante il rimborso delle spese occorrenti che verrà fatto con numerario o con rendita del debito pubblico al corso del giorno. Allorquando poi si verificasse la condizione di cui sopra, per la quale è fatta senz'altro facoltà al Governo di prescrivere il secondo binario, la società riverserà al Governo i rimborsi avuti, non tenendosi conto delle spese di manutenzione che essa avesse dovuto sopportare.

Prima dell'esecuzione di questo secondo binario, la società dovrà presentare all'approvazione del Governo i progetti particolareggiati colla perizia della spesa per le relative opere e pei materiali di armamento.

ART. 44.

La società prende impegno di riunire entro diciotto mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione le linee della Toscana e quella da Ancona a Roma colle linee napoletane, mediante una diretta comunicazione ferroviaria.

ART. 45.

La nuova società, dopo la sua costituzione, s'impegna di trattare coll'altra società concessionaria delle strade ferrate calabro-sicule per fondersi colla medesima.

ART. 46.

In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà e controversie riguardo all'intelligenza e all'eseguimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione e nello annesso capitolato, la società 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.

ART. 47.

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 un mese, il secondo arbitro sarà nominato dal

(247-B) presidente della Corte di cassazione residente a Milano, a semplice istanza della prima parte legalmente comunicata all'altra parte; e fra cinque giorni da questa comunicazione, il presidente della detta Corte di cassazione nominerà il terzo arbitro nel caso che i due primi non si accordino nella scelta del medesimo.

ART. 48.

La società sarà regolata da nuovi statuti, i quali dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

La società si farà rappresentare pei rapporti col Governo da un suo delegato che risiederà nella capitale del regno, e presso il quale la società eleggerà a tale effetto il proprio domicilio.

ART. 49.

La società prende impegno di concertarsi colle altre società interessate per presentare una dichiarazione colla quale siano accettate le disposizioni che possono reciprocamente concernere la medesima.

ART. 50.

La presente convenzione non sarà definitiva nè valida se non dopo la sua approvazione per legge.

Fatto, letto e sottoscritto in Torino per doppio originale, il giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il ministro delle finanze
Firmato: M. MINGHETTI.

Il ministro dei lavori pubblici
Firmato: L. MENABREA.

Firmati: BARTOLOMMEO CINI — CARLO FENZI — POLICARPO BANDINI — G. G. POIRÉE.

Il capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici
Firmato: P. MARSI.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo-sezione
Firmato: P. MARSI.

(247-B)

ALLEGATO **alla convenzione 22 giugno 1864 riguardante la fusione della società delle strade ferrate romane con quelle della Toscana.**

(*Richiamato all'articolo* 1 *della convenzione* 22 *giugno* 1864.)

L'anno mille ottocento sessantaquattro a questo dì ventidue del mese di giugno in Firenze.

Per l'atto presente, benchè privato, da valere e tenere come pubblico istrumento, apparisca e sia noto quanto appresso, cioè:

Narrasi come quattro sieno le società che attualmente esercitano strade ferrate nell'Italia centrale, vale a dire:

a) La centrale toscana, la cui rete si compone delle linee da Empoli a Siena, e da Siena a Orte per Torrita e Chiusi, delle quali ha la proprietà, e della linea da Asciano a Grosseto di cui ha soltanto l'incarico della costruzione ed in accollo l'esercizio;

b) Quella delle livornesi, la cui rete è composta delle linee da Firenze a Livorno per Empoli e Pisa sulla riva sinistra dell'Arno; da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca sulla destra del medesimo fiume; da Pisa a Massa; da Firenze a Fuligno per Arezzo, delle quali ha la proprietà, e della linea da Massa per Sarzana alla Spezia di cui ha solamente l'esercizio in accollo, fino a tanto che non sia ultimata la strada ferrata ligure dalla Spezia fino a Genova;

c) La maremmana, la cui rete si compone della linea da Livorno alla frontiera pontificia del Chiarone, e del tronco da Cecina alle Moie; ed ha inoltre pel decreto di sua concessione diritto alla preferenza fra i bracci della linea principale a Pisa e a Piombino, non che dalle Moie a Pontedera, ovvero a Poggibonsi, secondo verrà preferito e quando ne sia riconosciuta l'utilità;

d) Quella generale delle strade ferrate romane, la cui rete componesi delle linee da Civitavecchia a Roma; da Roma a Bologna per Ancona e tronco annesso, tra Castelbolognese e Ravenna; da Roma a Napoli per Ceprano e da Civitavecchia al Chiarone, delle quali ha la proprietà, e più il braccio da Cancello a San Severino e suo prolungamento eventuale, di cui ha solamente in accollo l'esercizio per un termine che non potrà essere minore di otto anni;

(247-B) Come il Governo italiano abbia altresì intrapreso la costruzione di una linea dalla frontiera di Francia verso Nizza a Massa;

Come a completare il sistema delle strade ferrate dell'Italia centrale, e collegarle con quelle dell'Italia settentrionale e meridionale si ravvisi l'utilità di altre linee, tronchi e diramazioni;

Come l'esperienza avendo dimostrato in tutti i paesi quanto grande sia la convenienza di applicare il principio dell'unità alle linee di strade ferrate che sono di prolungamento naturale le une delle altre e che servono alle stesse comunicazioni, sia stato dai rappresentanti ed amministratori delle quattro summentovate società riconosciuto esser giunto il momento di realizzare una misura conforme tanto all'interesse pubblico quanto a quello degli azionisti ed interessati delle società da essi rappresentate, formando, con l'approvazione ed il concorso del Governo italiano, dell'insieme delle concessioni e diritti già spettanti alle società stesse, non che di quelli che potessero essere aggiunti in seguito per via di fusioni, compre, assunzioni d'esercizio o nuove concessioni, un solo tutto omogeneo, una sola rete, una sola società da distinguersi e chiamarsi col nome di *Società delle strade ferrate romane*;

Come al seguito delle trattative occorse tra i predetti rappresentanti ed amministratori delle quattro summentovate società fosse stipulato a Firenze l'8 maggio 1863 una prima convenzione fra i signori cavaliere dottor Tommaso Mangani, cavaliere dottor Bartolommeo Cini, e cavaliere Carlo Fenzi per le livornesi; cavaliere Carlo Schmitz, commendatore barone Isach Donnino, come commissionato ancora del signor Giorgio Maurocordato per la centrale toscana, e Chatelus, visconte Daru e F. Delahante per le romane, la quale venne ratificata ed approvata dagli azionisti delle quattro società interessate, riunite in apposite adunanze generali, salve per alcune di esse leggiere modificazioni, riserve e dichiarazioni, che resultano dal tenore delle relative deliberazioni ed allegati loro, cioè:

« Per la società delle strade ferrate livornesi, dalla deliberazione del 2 giugno 1863, il cui processo verbale redatto dagli eccellentissimi signori dottor Giovanni del fu cancelliere Giuseppe Viscontini e signor Pellegrini del fu Raffaelo Nicoli, notai regi residenti a Firenze, e munito a forma degli Statuti delle firme del

presidente e segretario della società signor cavaliere dottor Tommaso Mangani, e cavaliere avvocato Giuseppe Carega, trovasi nel suo originale depositato nell'archivio della società, e forma quindi insieme alla predetta convenzione 8 maggio, e degli altri documenti ed allegati nel suo contesto intercalati (cioè le deliberazioni del Consiglio dirigente del 23 aprile, 11 maggio e 1° giugno 1863), con le quali segnatamente volevasi la conservazione della sede e amministrazione della sede della società in Firenze, l'aggiunta di un consigliere da nominarsi dalla società della strada ferrata maremmana, l'aumento di due membri nella Commissione mista, l'elezione del domicilio di questa in Firenze, e consentivasi il rilascio al regio Governo della linea da Ancona a Bologna e suo braccio da Ravenna a Castelbolognese, allegato esso stesso dell'atto presente. (247-B)

« Per la società della maremmana, dalla deliberazione del 7 luglio 1863, il cui processo verbale redatto dagli eccellentissimi signori dottor Alessandro del fu Gaetano Orsini e dottore Stefano del fu Giuseppe Spagna, notai regi residenti a Livorno, e munito a forma degli Statuti delle firme del presidente e segretario della società signor cavaliere Carlo Schmitz, e cavaliere avvocato Luigi Casamorata, trovasi nel suo originale depositato nell'archivio della società, e forma quindi, insieme agli altri documenti ed allegati nel suo contesto intercalati, allegato esso pure all'atto presente.

« Per la società della centrale toscana dalle tre deliberazioni sociali del 2 settembre 1863, e dalle deliberazioni consiliari del 9 maggio ed 8 giugno dell'anno medesimo ed allegati ad esse relativi, le quali tutte non solo esistono nell'archivio della società predetta, ma sono state fatte di pubblica ragione per mezzo della stampa, e sotto all'influenza ed alle condizioni delle quali, e non altrimenti, la società della centrale toscana intende, come intese allora, di convenire ed accettare il presente trattato di fusione, e nelle quali specialmente la società si riservò il diritto di compire, a mezzo del suo Consiglio, la costruzione delle sue linee fino ad Orte e quella dell'Asciano-Grosseto, e di esercitarle liberamente fino a che non sia operata la loro costruzione, e la liquidazione dei conti a questa riguardanti, di conservare i propri impiegati ed i loro diritti alle pensioni dipendenti dai regola-

(247-B) menti in vigore, all'obbligo nella nuova società delle romane-toscane di conservare in attività le officine di Siena, il tutto come meglio dalle dette deliberazioni sociali e consiliari, e dai documenti a quelle relativi, quali si devono considerare come facienti parte dell'atto presente.

« E per la società generale delle strade ferrate romane, dalla deliberazione del 23 aprile 1863, con la quale il Consiglio di amministrazione della detta società delega i signori visconte Daru, Fernand Delahante e Chatelus, con facoltà di agire tanto insieme, quanto isolatamente a trattare e stipulare qualunque convenzione col Governo italiano e con altre società di strade ferrate per fusioni, concessioni nuove, salvo ad ottenere ratifica dall'adunanza generale dei propri azionisti, e dalla deliberazione della stessa adunanza generale del 19 maggio 1863, con la quale si autorizza il Consiglio di amministrazione a concludere definitivamente le fusioni suddette ed a stipulare tutti gli atti che crederà necessari, e finalmente dalla deliberazione del 22 ottobre 1863, colla quale il Consiglio medesimo conferma ai signori visconte Daru, Fernand Delahante e Chatelus il mandato datogli con la deliberazione precedente del 23 aprile e nello stesso modo e forma, le quali deliberazioni vengono con tutti gli altri documenti allegate al presente atto. »

Successivamente furono dai delegati delle quattro società tenute in Torino delle conferenze coi signori ministri dei lavori pubblici e delle finanze, al seguito delle quali altre modificazioni ed aggiunte furono fatte alla convenzione dell'8 maggio 1863, e *dei preliminari di convenzione* furono il 22 dicembre 1863 sottoscritti tra i suddetti signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici, commendatore Minghetti e conte Menabrea, per conto del Governo italiano da una parte, ed i delegati delle quattro società interessate, signor visconte Daru e Chatelus per le romane, cavaliere dottor Bartolommeo Cini per la maremmana, cavaliere Carlo Fenzi per le livornesi e senatore De Gori e Policarpo Bandini per la centrale toscana.

Le variazioni ed aggiunte indotte alla convenzione dell'8 maggio 1863, quali risultano dai relativi allegati (4 e 5) stampati in appendice alla relazione fatta dal signor cavaliere Carlo Fenzi, delegato delle strade ferrate livornesi, il 26 dicembre 1863, ed i preliminari di convenzione sottoscritti come sopra il 22 dicembre di

detto anno fra i predetti signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ed i quattro delegati delle società interessate, furono sottoposti all'esame dei rispettivi Consigli di amministrazione e direzione, e quindi all'approvazione dei rispettivi corpi sociali. (247-B)

Per parte delle livornesi, il Consiglio dirigente, dopo avere con una prima deliberazione del 26 dicembre 1863 riconosciuta l'utilità di approvare tutto quanto era stato fatto a Torino dal suo delegato cavaliere Fenzi, e quindi doversi proporre all'approvazione della seconda adunanza generale prescritta dagli statuti sociali la convenzione 8 maggio 1863 quale fu approvata una prima volta nella precedente adunanza generale del 2 giugno 1863, ampliata e corretta però in ordine alle aggiunte e modificazioni concordate ed ai preliminari di convenzione firmati a Torino il dicembre successivo, e con dichiarazione altresì che in luogo di un consigliere scelto di comune accordo per risiedere a Torino, e tolto dal numero dei tredici di cui in ordine agli atti e documenti surriferiti dovrà constare la sezione del Consiglio della nuova società sedente in Firenze, fosse invece dal Consiglio di amministrazione della società delle strade ferrate romane nominato un rappresentante della nuova società a Torino, avente grado ed onorario di consigliere e facoltà d'intervenire, volendo, alle adunanze della sezione, rimanesse quindi ferma la nomina di un tredicesimo consigliere in ordine all'articolo 7 della precedente convenzione 8 maggio 1863, da designarsi di comune accordo dai Consigli di amministrazione delle altre società interessate nella fusione.

Deveniva poi con successiva deliberazione del 30 giugno 1864 a formolare espressamente le dichiarazioni e riserve più specialmente relative alle garanzie e diritti di rappresentanza delle azioni, la composizione del nuovo Consiglio ed il termine entro il quale la proposta fusione dovesse effettuarsi, decorso il quale senza che effettivamente la fusione fosse consumata rimanesse sciolta la società da ogni impegno in corso, e relativo.

E subordinatamente alla condizione che fossero attese ed osservate le dichiarazioni e riserve contenute nella summentovata deliberazione, sottoponeva il 1° febbraio 1864 alla seconda approvazione del corpo sociale riunito in adunanza generale la proposta della fusione chiedendo di essere autorizzata a concluderla

(247-B) definitivamente con gl'interessati e col real Governo, sulle basi risultanti dalla convenzione firmata in Firenze nel dì 8 maggio 1863 e successive aggiunte e correzioni, concordate in Torino nel dicembre dello stesso anno, dalle deliberazioni consiliari del 23 aprile, 11 maggio e 1° giugno 1863, dai preliminari firmati in Torino nel 22 dicembre 1863, e infine dall'altra deliberazione consiliare del 30 gennaio 1864.

E l'adunanza generale del precitato giorno 1° febbraio 1864 dopo la lunga discussione che si legge sommariamente ma esattamente riferita nel relativo processo verbale redatto dai notai Viscontini e Nicoli e firmato a forma degli statuti sociali dal presidente e segretario della società signor cavaliere dottor Tommaso Mangani, e avvocato Salvatore Disegni, che trovasi nel suo originale depositato nel suo archivio sociale, e forma, insieme con ogni suo allegato, allegato pure dell'atto presente, deliberò di approvare ed approvò la proposta del Consiglio dirigente, autorizzandolo alla stipulazione del relativo contratto di fusione con ogni clausola necessaria per mandarlo ad effetto, aggiungendo espressamente a quelle già formulate dal Consiglio dirigente le seguenti tre condizioni risolutive da aversi ciascuna come condizione *sine qua non*, cioè:

1° Che sia con articolo esplicito dichiarato che vengono conservate le attuali garanzie alle azioni ed alle obbligazioni delle strade ferrate livornesi nel modo, nella misura, e nella forma in cui le godono attualmente;

2° Che l'articolo 51 dello statuto sociale delle livornesi, che vieta assolutamente qualsiasi cessione e conversione delle garanzie governative godute dai titoli attuali della società stessa, sia integralmente e testualmente inserito come parte integrante negli Statuti della nuova società che deve formarsi con la fusione;

3° Che venga effettivamente assicurata la conservazione della sede sociale in Firenze; perlocchè il Consiglio dirigente nella sua adunanza del dì 25 aprile 1864, onde raggiungere il più esattamente possibile lo scopo che fu nell'intenzione degli azionisti, deliberò che dovessero anche dopo la fusione rimanere tali quali sono e nel loro numero, firma, valore, garanzia, ecc., i titoli delle azioni dell'attuale società delle livornesi, e conseguentemente non farsi più luogo al cambio dei medesimi colle cinquantasei mila azioni privilegiate del capitale di lire cinquecento l'una e dell'interesse annuo

garantito di lire italiane trenta, di che nelle aggiunte e variazioni alle convenzioni 8 maggio 1863 concordate in Torino nel dicembre successivo. (247-B)

Par parte della maremmana il Consiglio dirigente proponeva e l'adunanza generale del 6 febbraio 1864 deliberava (come risulta dal relativo processo verbale che, redatto dai notai signori Orsini e Spagna, e firmato a forma degli statuti sociali dal presidente e segretario del Consiglio signor cavaliere Carlo Schmitz e cavaliere avvocato Luigi Casamorata, trovasi nel suo originale depositato nell'archivio sociale, e forma, insieme con ogni suo allegato, allegato esso pure dell'atto presente) di approvare, ed approvava definitivamente la progettata fusione in ordine sempre alla fusione 8 maggio 1863 colle modificazioni indottegli dai preliminari sottoscritti in Torino il 22 dicembre dello stesso anno, sotto tutte le riserve e condizioni però formulate nella deliberazione del proprio Consiglio di direzione del 10 maggio 1863 e nella deliberazione della precedente adunanza generale del 7 luglio 1863, accettando inoltre e facendo proprie le condizioni e riserve formulate dall'adunanza generale della società delle strade ferrate livornesi con la già riferita sua deliberazione del 1° febbraio 1864.

Per parte della centrale toscana a forma della deliberazione consiliare del 15 gennaio 1864 e della conseguente deliberazione del corpo sociale del successivo 18 febbraio ambo pubblicate colla stampa, e quanto alla deliberazione sociale firmata come quella del 2 settembre 1863 dai componenti il Consiglio e dai notai pubblici ser Flavio Bussi e dottore Marco Bargagli.

E finalmente per parte della società generale delle strade ferrate romane i suoi rappresentanti, esaminate le variazioni che si proponevano alla convenzione del 22 dicembre 1863, fecero e presentarono al Ministero una serie di osservazioni e dimande tendenti a dimostrare la necessità di modificare le condizioni proposte.

Laonde non altro occorrendo onde la progettata fusione delle quattro summentovate società abbia effettivamente luogo di fatto, che la conversione in legge mediante la sanzione dei grandi poteri dello Stato, degli accordi e convenzioni in proposito stipulati col regio Governo, e volendo e dovendo ora ed intanto le suddette quattro società fare dal canto loro quanto è

(247-B) necessario a ridurre in valida e buona forma legale le cose ed i patti fin qui tra loro stabiliti, e convenuti, i rispettivi Consigli di amministrazione hanno a tal uopo delegato i poteri e le facoltà che per devenire alla stipulazione del relativo atto di fusione ciascuno di essi ha riportato ed ottenuto con le surriferite deliberazioni delle rispettive adunanze generali:

1° La società delle strade ferrate livornesi ai signori cavaliere Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, mediante deliberazione consiliare del 25 aprile 1864;

2° La società della strada ferrata maremmana ai prenominati signori cavaliere Carlo Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, mediante deliberazione consiliare del 2 maggio 1864;

3° La società della centrale toscana al signor cavaliere professore Policarpo Bandini segretario del Consiglio, e gerente della società, mediante deliberazioni consiliari del 21 maggio suddetto e 6 giugno successivo;

4° La società generale delle strade ferrate romane al signor visconte Paolo Enrico Daru, mediante deliberazione consiliare 23 aprile 1863, confermata con la successiva del 22 ottobre 1863.

Quindi è che i signori cavaliere Carlo Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, e cavaliere professore Policarpo Bandini, ed il signor visconte Paolo Daru, al quale per essere momentaneamente impedito viene sostituito il signor cavaliere Giulio Poirée, per deliberazione del Consiglio della società generale delle strade ferrate del 2 giugno anno corrente, della quale egli ha consegnato al Ministero dei lavori pubblici una copia autentica e legalizzata, hanno convenuto, stabilito e pattuito, come convengono, stabiliscono e pattuiscono quanto appresso:

In primo luogo — Dichiarano nel modo il più esplicito e solenne che con tutto ciò che vanno a far dire e stipulare con l'atto presente non intendono obbligare come non obbligano le loro persone, eredi e beni, ma solamente le società da essi rappresentate, e per le quali agiscono in qualità di mandatari e procuratori, in virtù e nei limiti dei poteri e facoltà state loro, come sopra è espresso, deferiti.

In secondo luogo — Confermano e ratificano le premesse narrative ed a quelle in quanto occorra intendono e vogliono dar forza di vera e propria dispositiva, e segnatamente dichiarano che l'atto presente

vien fatto e stipulato sotto l'influenza ed in rigorosa esecuzione degli atti tutti che hanno preceduto, e sono stati indicati nelle predette narrative, e pertanto deve aversi e ritenersi a quelli referente, cioè: (247-B)

1° Alla convenzione stipulata in Firenze l'8 maggio 1863, fra i rappresentanti delle società interessate;

2° Alle aggiunte e correzioni concordate in Torino nel dicembre 1863 fra i delegati delle medesime;

3° Ai preliminari sottoscritti pure in Torino il 22 dicembre 1863, fra i ministri delle finanze e lavori pubblici del regno d'Italia e i delegati stessi;

4° Alle deliberazioni delle adunanze generali del 2 giugno 1863 e 1° febbraio 1864 della società delle strade ferrate livornesi e loro relativi allegati; 7 luglio 1863 e 6 febbraio 1864 della società della strada ferrata maremmana e loro relativi allegati; 2 settembre 1863 e 18 febbraio 1864 della società della strada ferrata centrale toscana e suoi allegati tutti relativi, e 19 maggio 1863 della società generale delle strade ferrate romane.

In terzo luogo — Ed in conseguenza delle cose sopravvertite e prestabilite dichiarano ed intendono essere condizioni sostanziali affinchè l'atto presente e la fusione delle quattro società che pel medesimo va ad effettuarsi abbia effetto, e valore:

a) Che sia approvata per legge la convenzione che verrà stipulata fra il real Governo ed i rappresentanti delle quattro società;

b) Che parimente siano salve, riservate, e rimangano sempre illese e mantenute sì nel modo che nella misura e nella forma le garanzie concesse dai diversi Governi, e di cui godono attualmente i titoli delle ridette quattro società contraenti, debba nello statuto della nuova società dalla fusione risultante essere espressamente con apposito articolo proibita in modo assoluto e perentorio qualsiasi cessione, inversione, conversioni delle garanzie stesse riproducendovi nell'interesse dei possessori delle azioni della società delle strade ferrate livornesi testualmente l'articolo 51 dell'attuale statuto di detta società;

c) Che la sede, la direzione ed amministrazione della nuova società, debbano sempre in qualsiasi tempo, e non ostante qualunque contingenza, e così per patto dello statuto da farsi, rimanere fisse e stabilite in Firenze assicurando ciò con l'introdurre nel nuovo statuto qualche disposizione analoga per la forma al pre-

(247-B) citato articolo 51 dello statuto della società delle strade ferrate livornesi;

d) E finalmente che qualora entro l'anno corrente 1864 la fusione fra le quattro società non sia stata approvata per legge, tutte le convenzioni, progetti, trattative ed altri atti qualunque firmati dai rappresentanti delle medesime, e così pure l'atto presente debbano ritenersi come nulli e non avvenuti all'effetto di vincolare le società stesse ad operare la fusione di cui si tratta senza bisogno di alcun atto di costituzione in mora, rinunziando come le parti rinunziano al benefizio della purgazione della mora e ad ogni e qualunque altro equitativo rimedio.

In quarto luogo — E ferme stanti le cose premesse, le società delle strade ferrate romane, livornesi, della maremmana, della centrale toscana, si fondono e riuniscono all'effetto di formare d'ora in poi una sola ed unica società e di cumulare e porre in comune le concessioni a ciascuna di esse spettanti e quelle cui in virtù degli atti di loro costituzione ed approvazione abbiano o possono avere eventualmente diritto. Qualora per altro ne vengano richieste dal Governo, esse cederanno al medesimo, od a quell'altra società di strade ferrate che fosse da lui indicata, la linea da Ancona a Bologna e la diramazione da Castelbolognese a Ravenna a condizione che lo Stato o la società cessionaria prendano a carico di pagare l'interesse e la quota di ammortizzazione delle obbligazioni che rappresenteranno, la spesa occorsa per queste due linee, l'ammontare della quale sarà determinata d'accordo col Governo, o per mezzo di periti, ben inteso per altro che dal prezzo di compra delle dette due linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna non possa il Governo dedurre la sovvenzione dei cinque milioni accordata, e già pagata per la linea di Ravenna.

In quinto luogo — La nuova società potrà prendere dal Governo nuove concessioni nell'atto stesso della sua costituzione, e segnatamente le seguenti per le quali si sono già avute delle trattative:

a) Della linea che dalla frontiera francese arrivi lungo il litorale ligure a Massa, compresa la traversata di Genova e una diramazione da Avenza a Carrara;

b) Della linea che da Terni per Rieti vada a raggiungere nelle vicinanze di Avezzano la linea da Ceprano a Pescara;

(247-B)

c) Della linea da Asciano a Grosseto;

d) Della linea da Cancello a San Severino ed Avellino;

e) E della linea da Spezia a Parma.

In sesto luogo — L'assieme di queste e delle attuali concessioni, eccettuato soltanto ove ne sia il caso ciò che è stato indicato nel precedente articolo quarto, vale a dire la linea da Ancona a Bologna e suo braccio da Castelbolognese a Ravenna, sarà usufruito e goduto dalla nuova società costituitasi con la fusione delle società contraenti, che prenderà il titolo di *Società delle strade ferrate romane*, e la cui sede, direzione ed amministrazione sarà stabilita in Firenze.

In settimo luogo — La società delle strade ferrate romane subentrerà puramente e semplicemente alle quattro società attuali tanto attivamene che passivamente, e quindi assumerà in proprio tutti gli impegni ed obblighi contratti per qualsivoglia titolo dalle ridette quattro società sia verso lo Stato sia verso i terzi, e segnatamente tutte le obbligazioni emesse dalle società medesime.

In ottavo luogo — La fusione delle quattro società si effettuerà di fatto e così ancora definitivamente di diritto il giorno in cui essa sarà stata approvata per mezzo di legge, salvo quanto in proposito è stato già precedentemente stabilito relativamente al termine dentro il quale questa approvazione può essere utilmente, ed agli effetti di avere vincolate le società contraenti, ottenuta. Tuttavia quanto agli effetti stessi la fusione una volta che sia realizzata e di fatto compiuta si retrotrarrà al primo gennaio 1864, epoca fin d'ora stabilita per la riunione in comune degl'interessi delle quattro società.

I conti e bilanci delle medesime saranno chiusi e compilati al 31 dicembre 1863, e la situazione che sarà per risultare dalle deliberazioni prese dalle rispettive adunanze generali delle ridette società in proposito dell'approvazione di tali conti e bilanci, servirà di base per la fusione degl'interessi delle medesime società a tutti gli effetti.

In nono luogo — Il capitale della società delle strade ferrate romane sarà composto come appresso, cioè:

1° — Di numero ottanta mila azioni attuali delle strade ferrate livornesi che rimaner devono tali quali sono attualmente del valor nominale di lire 420 ciascuna con l'interesse annuo garantito di italiane lire 21,

(247-B) l'ammortizzazione di cui godono, e con tutti i diritti che sono loro attualmente annessi. Sarà per altro in facoltà della Commissione mista di cui nel seguente articolo 14 di stabilire in seguito che vengano cambiate con 60,200 azioni della nuova società, purchè conservino tutte le garanzie speciali che hanno presentemente ;

2° — Numero ventidue mila azioni privilegiate fruttifere ciascuna di lire 30 l'anno rimborsabili alla pari, già state emesse, delle strade ferrate romane.

In verun caso e neppur quando le azioni comuni di cui in appresso godono un maggior dividendo, queste azioni privilegiate potranno avere una rendita maggiore di lire 30 dall'interesse loro attribuito ;

3° — Di numero duecento ventitrè mila azioni comuni del capitale ciascuna di italiane lire 500, ripartite come appresso : tredicicimila quattrocento quaranta ai possessori delle ottanta mila azioni attuali della società delle strade ferrate livornesi oltre il rilàscio in loro mano delle medesime ottanta mila azioni.

Dodicimila settecento da cambiarsi con le ottantanove mila cento azioni di godimento della società della strada ferrata maremmana in ragione di cento azioni nuove per settecento delle ridette azioni di godimento, salvo definitivo conguaglio.

Sedici mila ottocento da cambiarsi con dieci mila azioni già saldate di lire italiane ottocentoquaranta ciascuna di cui componesi il capitale sociale della società della strada ferrata Centrale toscana, in ragione di centosessantotto azioni nuove per cento delle azioni attuali, salvo definitivo conguaglio.

Queste sedici mila ottocento azioni nuove comuni con cui verranno cambiate le dieci mila azioni già saldate come sopra della Centrale toscana godranno però in preferenza e per speciale privilegio di un'annua rendita di lire italiane 25 ciascuna, di modo che sia così garantito un minimo di un cinque per cento d'interesse ai portatori delle medesime e con che per altro le somme, che per effetto di tal privilegio fossero soprappagate oltre la rendita comune, sieno in seguito ritenute e compensate quando i dividendi delle azioni comuni giungano a superare la somma di lire italiane 25 ciascuna. Menzione di questo privilegio speciale sarà fatta sopra i titoli nel modo che verrà in seguito all'atto pratico concordato e stipulato.

Centosettanta mila da cambiarsi contro egual nu-

mero di azioni di cui si compone il capitale sociale della società delle strade ferrate romane, e finalmente dieci mila sessanta da emettersi eventualmente per la costruzione di nuove linee e la finale sistemazione della nuova società. (247-B)

In decimo luogo — Durante per altro la costruzione, gl'interessi delle azioni della nuova società saranno sempre pagati in ragione del cinque per cento all'anno.

In undecimo luogo — Il Consiglio di amministrazione della nuova società delle strade ferrate romane si comporrà provvisoriamente di tutti i componenti il presente Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate romane e di tutti i componenti il Consiglio dirigente della società delle strade ferrate livornesi, cui verranno aggiunti quattro consiglieri, due da nominarsi dal Consiglio di amministrazione della società della strada ferrata Centrale toscana, uno dal Consiglio di direzione della società della strada ferrata maremmana ed uno da nominarsi di comune accordo dai Consigli delle predette società. E parimente di comune accordo verrà nominato un rappresentante la nuova società che dovrà risiedere nella capitale per i rapporti della società col Governo, e presso il quale a tale effetto essa eleggerà il domicilio.

Questo rappresentante avrà grado ed onorario di membro del Consiglio di amministrazione, alle cui sedute avrà facoltà d'intervenire.

Il Consiglio suddetto sarà diviso in due sezioni fra le quali verrà ripartita l'amministrazione delle diverse linee che compongono la rete sia per ciò che concerne la costruzione, sia per ciò che spetta all'esercizio.

La prima sezione residente in Firenze è composta dell'attuale Consiglio dirigente della società delle strade ferrate livornesi, accresciuto, come si è detto di sopra, di quattro consiglieri, e alle cui adunanze potrà intervenire il consigliere rappresentante la società nella capitale del regno, amministrerà per mezzo dell'attuale sua direzione quella parte delle linee della nuova società che al di qua dell'Appennino si estende dalla frontiera francese presso Nizza fino alla linea da Roma ad Ancona, ossia fino alla frontiera pontificia da Fuligno al mare.

La seconda sezione composta di tutti gli amministratori attuali della società delle strade ferrate romane amministrerà le linee appartenenti attualmente

(247-B) alla ridetta società, e quelle al di là della linea da Roma ad Ancona. Il Consiglio della nuova società costituito provvisoriamente, come è detto di sopra, durerà per tal modo in ufficio durante cinque anni a partirsi dal 1° gennaio 1865.

Durante questo periodo transitorio di anni cinque, le due sezioni del Consiglio amministreranno ciascuna secondo le regole stabilite rispettivamente dagli attuali statuti della società delle strade ferrate livornesi e di quella delle romane, salvo quanto dalla presente convenzione viene diversamente stabilito. Durante lo stesso periodo il Consiglio farà quanto occorra per preparare e stabilire il definitivo nuovo statuto della società proveniente dalla fusione.

In duodecimo luogo — L'adunanza generale degli azionisti si terrà simultaneamente a Firenze e a Parigi durante questo periodo provvisorio e fino a tanto che gli statuti della società delle strade ferrate romane lo renderanno necessario. Ognuna di tali adunanze sarà tenuta in Parigi conformemente alle regole degli attuali statuti delle strade ferrate romane, e in Firenze conformemente alle regole degli attuali statuti delle strade ferrate livornesi, salvo per il calcolo del numero dei voti quello che è stabilito qui appresso.

Ciascun processo verbale dovrà dichiarare il numero dei voti tanto favorevoli che contrari per ciascuna deliberazione. I due processi verbali saranno volta per volta trasmessi alla Commissione mista di cui sarà parlato nel successivo articolo 14, la quale con lo spoglio dei voti, calcolando i voti resi a Parigi e quelli resi a Firenze in proporzione del capitale che in ciascuna delle due adunanze dà diritto ad un voto, constaterà quali sono le deliberazioni definitive prese dalla maggiorità degli azionisti, le registrerà nel protocollo generale delle deliberazioni, le pubblicherà e provvederà alla loro esecuzione.

In tredicesimo luogo — Il termine mentovato nell'articolo 11 potrà essere abbreviato di comune accordo dalle due sezioni del Consiglio.

In quattordicesimo luogo — Perdurante l'esistenza del Consiglio di amministrazione provvisoria sarà costituita una Commissione mista composta di sei membri scelti per egual numero in ciascuna delle due sezioni ed uno dei quali dovrà essere sempre preso fra uno dei membri nominati dal Consiglio della Centrale toscana, non compresi in detti sei membri i due pre-

sidenti delle sezioni che entreranno di diritto a far parte della Commissione mista. Questa Commissione si riunirà per regola due volte all'anno, e straordinariamente ogni volta che una delle due sezioni per affari urgenti ne faccia la domanda. Il luogo della riunione sarà alternativamente Firenze e Parigi, ma il domicilio legale della Commissione sarà stabilito a Firenze: i membri della Commissione medesima potranno farvisi eventualmente rappresentare sotto la loro risponsabilità da un altro membro del Consiglio a loro scelta. (247-B)

In quindicesimo luogo — La Commissione mista risolverà tutte le questioni d'interessi comuni e quelle che le saranno deferite dall'una o dall'altra delle sezioni del Consiglio.

All'approvazione della Commissione mista saranno sottoposti tutti i contratti importanti, sia relativi alla costruzione, sia concernenti l'esercizio. Essa provvederà inoltre al pagamento del capitale e degl'interessi degl'imprestiti ed a quello de' dividendi, ed in generale a tutti i servizi finanziari collettivi non suscettibili di divisione, indicando in quali proporzioni dovrà essere provveduto in ciascuna sezione.

Spetterà alla Commissione mista il deliberare sopra tutto ciò che concerne domande di nuove concessioni, modificazioni di statuti, aumento di capitale sociale, imprestiti, trattati di fusioni, cessione o assunzione di esercizio di linee, del pari che sopra tutto ciò che riguarda l'interesse generale della società.

Essa dovrà per altro sempre sentire prima il parere delle sezioni del Consiglio interessate.

In sedicesimo luogo — Il Consiglio attuale della società della strada ferrata Centrale toscana continuerà per altro di per sè con piena libertà ed indipendenza col suo attuale personale, e con quegli aumenti che mano a mano possono occorrere, la costruzione, l'esercizio delle sue linee Empoli-Siena, Siena-Orte e Asciano-Grosseto (ben inteso per questa coi fondi provenienti dalle azioni ed obbligazioni già statuite) fino a che queste linee non sieno completamente ultimate, e non sia liquidato tutto quanto si riferisce alla costruzione e impianto dell'esercizio delle medesime.

L'anzidetto Consiglio, agli effetti che sopra, agirà come una sezione della società delle strade ferrate romane con azione propria distinta e indipendente, salvo per ciò che appella alle costruzioni di somministrare quei dati sì amministrativi che tecnici, che possono ap-

(247-B) parire utili alla nuova società, e salvo per l'esercizio a procedere a quegli accordi che siano necessari per il regolare andamento del servizio.

Alla fine di ciascun anno amministrativo, il Consiglio della centrale toscana effettuerà la compilazione del bilancio della propria amministrazione, che rimetterà alla direzione generale della nuova società per gli usi di ragione, mentre, per quanto appella alla costruzione dell'Asciano-Grosseto continuerà a renderne conto al Governo.

Gli attuali Consigli di direzione e di sorveglianza della società della strada ferrata maremmana continueranno l'amministrazione della loro rete durante la costruzione per mezzo del costruttore che l'assunse a titolo di cottimo aversionale e coi fondi provenienti dalle obbligazioni già emesse, e durante l'annata, del mantenimento cui l'istesso cottimante è tenuto.

Sì le linee della centrale toscana che quelle della maremmana saranno ciò non ostante soggette al sindacato superiore e generale della Commissione mista del Consiglio di amministrazione della nuova società delle strade ferrate romane, la quale sarà incaricata del ricevimento dei lavori alla loro ultimazione, e senza il consenso della quale non potranno essere emesse nuove obbligazioni.

Le officine di Siena saranno mantenute tali quali si trovano attualmente, e con gli aumenti che potranno essere fatti a seconda del bisogno e durante l'attuale periodo di costruzione.

Parimente gli impiegati delle attuali società passeranno di pieno diritto e saranno riconosciuti come propri della società nuova, la quale, salvo casi di demeriti personali provati, dovrà mantenerli nel godimento di uffizi congeneri, e con onorari non minori di quelli che attualmente percepiscono.

Saranno pure mantenuti i diritti acquisiti per pensioni in ordine ai regolamenti finora vigenti delle società contraenti.

In diciasettesimo luogo — Allo spirare del termine di cinque anni stabilito dal precedente articolo undecimo la nuova società delle strade ferrate romane sarà amministrata da un Consiglio composto di ventinove membri, vale a dire:

Cinque membri residenti a Roma, tredici membri residenti in Toscana, undici membri residenti in Francia.

Vi sarà inoltre il rappresentante della società residente nella capitale, incaricato dei rapporti col Governo del regno d'Italia, con le qualità ed attribuzioni indicate sopra all'articolo undecimo. (247-B)

Il Consiglio si adunerà a Firenze. Ciò non ostante la parte della rete della società situata sul territorio pontificio continuerà ad essere amministrata secondo le disposizioni degli attuali statuti della società delle strade ferrate romane per fino a che questi statuti non sieno modificati.

Vi sarà a Parigi un Comitato speciale composto di consiglieri residenti in Francia. Questo Comitato rappresenterà la società per tutti gli affari che essa avrà in Francia, uniformandosi alle deliberazioni prese dal Consiglio di amministrazione. Esso si gioverà inoltre dei poteri che gli saranno delegati dal suddetto Consiglio e sbrigherà tutti gli affari intorno ai quali avrà ricevuto mandato; gli sarà inviata nel termine di tre giorni copia certificata conforme dei processi verbali delle adunanze del Consiglio, ed ogni mese un prospetto dello stato finanziario della società.

In diciottesimo luogo — Al Comitato residente a Parigi dovrà riferirsi in tutte le materie di grave e generale interesse, come, ad esempio, le seguenti: costruzione, alienazione, concessione, cessione o assunzioni di esercizio di strade ferrate o altri stabilimenti e intraprese concernenti l'oggetto della società;

Compre o vendite di terreni o altri immobili;

Trattati o convenzioni da stipularsi con altre strade ferrate e altre imprese qualunque di trasporti per terra o per acque per assicurare la corrispondenza dei trasporti stessi;

Disposizioni per l'impiego del fondo di riserva e dei capitali mano a mano disponibili;

Autorizzazione per alienazione di valori, vendite ed effetti commerciali appartenenti alla società;

Formazione e modificazione delle tariffe e del modo di percezione, regolamenti generali pel servizio ed esercizio delle strade ferrate ed altri stabilimenti;

Conclusione di convenzioni su tutti gl'interessi della società;

Domande di prolungamento di linee ferrate o di loro rami o tronchi, di nuove concessioni, salva l'autorizzazione preventiva, o la ratifica dell'adunanza generale;

(247-B) Effettuazioni degl'imprestiti necessari alle operazioni della società;

Proposizioni da presentarsi all'adunanza generale sul prolungamento di linee, costruzione di rami, fusione e associazione con altre società, proroga o rinnovazione di concessioni, alienazione e locazione di strade ferrate, terreni o edifizi, ecc., già concessi, modificazioni o aggiunte agli statuti, specialmente aumento del fondo sociale e prolungamento della società;

Nomina e revoca dei direttori e sotto-direttori delle costruzioni e dell'esercizio, e determinazione dei loro onorari;

Determinazione delle spese generali di amministrazione.

Sopra tutti gli oggetti qui sopra indicati il Consiglio d'amministrazione non potrà validamente deliberare che dopo il termine di dieci giorni, compreso quello dell'impostazione della lettera di proposizione.

I componenti il Comitato di Parigi hanno diritto in tal caso d'inviare ciascuno un voto individuale che, se giunga nel termine di dieci giorni di sopra stabilito, dovrà considerarsi come emesso personalmente in seno al Consiglio.

Si dichiara infine che, qualora l'adunanza generale ed il Consiglio della società della strada ferrata maremmana persistano nelle precedenti loro deliberazioni, a forma delle quali i membri componenti la Commissione mista dovevano essere *otto*, più i presidenti dei rispettivi Consigli, il numero stabilito all'antecedente articolo 14 sarà portato da sei ad otto, conformemente alle deliberazioni suddette.

CARLO FENZI — BARTOLOMMEO CINI — POLICARPO BANDINI — POIRÉE.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo-sezione

P. MARSI.

ALLEGATO **B.** **(247-B)**

~~*(Richiamato nell'articolo 1 della proposta di legge 29 novembre 1864.)*~~

Torino, questo giorno ventitrè novembre mille ottocento sessantaquattro.

I sottoscritti rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi, delle strade ferrate maremmane, delle strade ferrate della Toscana centrale e delle strade ferrate romane dichiarano di accettare le seguenti modificazioni da introdursi nel progetto di legge concernente la fusione in una sola compagnia delle indicate quattro società, cioè:

1° Nell'articolo 36 della convenzione stipulata col Governo addì 22 del mese di giugno anno corrente verrà aggiunta la seguente disposizione:

« Rimane specialmente inteso che la società delle « strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale potrà « percorrere coi suoi convogli il tronco di ferrovia da « Pistoia a Firenze, e le sarà pure concesso l'uso comune « delle stazioni del detto tronco a quelle condizioni e « con quei compensi che verranno stabiliti d'accordo « tra la nuova società e la detta società delle ferrovie « lombarde, od in caso di dissenso per mezzo di un « arbitramento. »

2° L'articolo decimo del trattato di fusione allegato alla sopracitata convenzione dovrà essere modificato come segue:

« In decimo luogo. — Durante la costruzione delle « antiche reti e delle linee nuove definitivamente con- « cesse, gl'interessi delle duecentoventitrè mila azioni « comuni menzionate al paragrafo 4° dell'articolo 9 di « questo trattato saranno pagati ad un limite non « maggiore del cinque per cento.

« Gli attuali Consigli di amministrazione delle so- « cietà che si fondono accettano fin d'ora che i detti « interessi siano pagati in ragione del quattro per « cento, e per quanto riflette i Consigli delle strade « ferrate livornesi e maremmane si impegnano di pre- « sentare e sostenere questa riduzione presso le rispet- « tive assemblee generali. »

3° L'articolo decimoterzo del suddetto trattato sarà pure modificato nei termini seguenti:

« Il termine mentovato nel precedente articolo 11 « per la durata del Consiglio costituito provvisoria- « mente potrà essere abbreviato di comune accordo

(247-B) « dalle due sezioni del Consiglio stesso, e dovrà ces-
« sare quando, dopo ultimate le linee di antica conces-
« sione, sia ciò richiesto dal Governo. »

Firmati: CARLO FENZI — BARTOLOMMEO CINI, *rappresentanti della società delle strade ferrate livornesi e delle maremmane.*

Firmato: POLICARPO BANDINI, *segretario gerente, approva per la società della centrale toscana.*

Firmato: POIRÉE, *per la società delle ferrovie romane.*

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici,

Il capo sezione
P. MARSI.

ALLEGATO C.

Convenzione per la cessione delle strade ferrate dello Stato.

~~*(Richiamata all'articolo 1, lettera B della proposta di legge 30 giugno 1864.)*~~

CONVENZIONE

Fra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia per l'amministrazione dello Stato, e la società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale rappresentata dai signori cavaliere Orazio Landau e cavaliere Paolo Amilhau, come da poteri loro conferiti con atto del 3 giugno e dichiarazione 8 giugno 1864 firmata Talabot, venne convenuto quanto segue:

ART. 1.

Lo Stato cede alla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale le strade ferrate, i servizi di navigazione sui laghi che sono in oggi di sua proprietà, non che i diritti ed obblighi che per l'esercizio di diverse linee sociali gli competono, il tutto sotto le clausole e condizioni dichiarate nell'annesso capitolato.

Il capitolato trovasi stampato tra gli allegati della Relazione 30 giugno 1864, a pagina 135, e verrà, ove occorra, ristampato di nuovo come documento.

ART. 2.

Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di duecento milioni, dei quali venticinque all'atto della consegna e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse.

ART. 3.

Lo Stato provvederà direttamente per il servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini del decreto reale 22 luglio 1851 e della relativa convenzione del 2 dello stesso mese, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale della somma indicata nell'articolo precedente.

ART. 4.

È guarentito alla società per tutta la durata della concessione un interesse annuo del cinque per cento e l'ammortizzazione computata in base dei due decimi per cento sulla totalità delle spese incontrate per lo

(247-B) acquisto delle linee e dei servizi suddetti, nonchè per l'esecuzione dei diversi obblighi assunti, come è dichiarato nell'unito capitolato.

ART. 5.

La durata della cessione è stabilita ad anni novantacinque decorrendi dal primo gennaio 1865, salva la facoltà di riscatto nel termine stabilito dalla legge.

ART. 6.

Approvata per legge la presente convenzione, si intenderanno comporre una sola rete le ferrovie attualmente possedute nel regno dalla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale e le strade ferrate ed i servizi di navigazione ceduti in forza del presente atto, nonchè i tronchi a costruirsi dalla compagnia in dipendenza dell'annesso capitolato, e la società assumerà il nome di *Società ferroviaria dell'Alta Italia*. Essa presenterà all'approvazione del Governo entro il termine di mesi sei dalla data di detta legge appositi statuti, nei quali sarà provveduto alla ricomposizione dell'amministrazione sociale per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del sud dell'Austria e per ottenere la completa separazione degl'interessi delle linee cadenti sul territorio del regno.

ART. 7.

La sede della società sarà nella capitale del regno. Il Consiglio d'amministrazione dovrà essere composto nella sua totalità di individui residenti nel regno, dei quali quattro quinti almeno italiani.

ART. 8.

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

Essa andrà soggetta al diritto fisso di una lira.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Torino oggi trenta giugno mille ottocento sessantaquattro.

Firmati all'originale: *Il ministro delle finanze*, M. MINGHETTI — *Il ministro dei lavori pubblici*, L. F. MENABREA — HORACE LANDAU — P. AMILHAU — TEODORO ALFUINO, *testimonio* — B. SCOTTI, *testimonio* — *Il capo di sezione*, COBOEVICH.

ALLEGATO D.

CONVENZIONE

Fra il signor ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia ed i signori conte Renato Borromeo, cavaliere Alessandro Cagnoni, cavaliere Enrico Strigelli ed avvocato Luigi Ferrari Trecate, membri specialmente delegati con atto del 24 corrente a rappresentare il Consiglio d'amministrazione della società della ferrovia Vigevano-Milano per Abbiategrasso cessionaria dei diritti del fu ingegnere Ferrante, fu convenuto quanto segue:

~~*(Richiamata all'articolo 1, lettera C della proposta di legge 30 giugno 1864.)*~~

ART. 1.

Il Governo conferma alla nuova società anonima approvata con decreto reale 24 aprile ultimo la concessione stata fatta all'ingegnere Eugenio Ferrante, colla legge 18 luglio 1861 (n° 100), della linea Vigevano-Milano.

Le condizioni della concessione sono le medesime contenute nel capitolato 25 maggio 1861 annesso a detta legge, salve le modificazioni di cui negli articoli seguenti.

ART. 2.

Per il tracciato della linea, la quale partendo da Vigevano passerà per Abbiategrasso, Cuggiono e Corsico e giungerà a porta Ticinese raccordandosi dalla stazione che ivi sarà stabilita colla stazione centrale di Milano, si seguirà il progetto di massima redatto dall'ingegnere Galeazzo Garavaglia e riconosciuto in linea tecnica ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con suo voto del 16 passato aprile.

ART. 3.

L'esercizio e la manutenzione ordinaria della linea verranno assunti dal Governo mediante corrisponsione da parte della società del 50 per 100 del prodotto lordo fino a che questo non ecceda le 15,000 lire per chilometro, e con ciò che in nessun caso resti devoluto al

(247-B) Governo un minimo di prodotto inferiore a lire 6500. Sull'eccedenza delle 15,000 lire verrà prelevato il 25 per 100.

ART. 4.

In corrispettivo del servizio che il Governo medesimo farà sulla linea di raccordamento da porta Ticinese alla stazione centrale si percepirà un diritto di lire 3 per ogni chilometro percorso dalla locomotiva.

ART. 5.

Il servizio sarà disposto in modo che i viaggiatori diretti da Alessandria a Milano e viceversa non abbiano a scendere di vettura, ma siano condotti direttamente dall'una all'altra stazione.

Il numero dei convogli corrisponderà a quello richiesto dall'importanza del traffico e non sarà minore di tre tanto per l'andata che pel ritorno.

ART. 6.

La società si riserva la facoltà di stabilire a suo benefizio esclusivo il servizio di presa e resa a domicilio delle merci nella città di Milano a porta Ticinese, senza che per ciò sia tolta al destinatario la facoltà di ritirare esso medesimo la sua merce dallo scalo, ed allo speditore di consegnarla, qualora ciò credano più conveniente ai loro interessi.

ART. 7.

La società concessionaria sarà rappresentata presso il Governo da un suo delegato speciale incaricato di vegliare ai di lei interessi e di promuoverne il maggiore possibile incremento.

Esso godrà di un biglietto di favore lungo la linea da Milano ad Alessandria. Il medesimo potrà prendere visione dei registri su cui si liquida il versamento a farsi nella cassa della società.

ART. 8.

Avvenendo il caso che il Governo ceda la proprietà o l'esercizio delle sue linee, la società che ne sarà cessionaria lo surrogherà negli obblighi e diritti assunti per l'esercizio della ferrovia Vigevano-Milano nei termini di cui ai precedenti articoli 3, 4, 5, 6 e 7 conformi ai preliminari di convenzione già intesi coll'amministrazione delle ferrovie dello Stato fin dal 3 ottobre 1863.

Nel caso che la cessione sia fatta alla società delle strade ferrate lombarde, questa avrà il diritto di fare il servizio dei convogli per la linea Vigevano-Milano e viceversa nella sua stazione centrale a Milano, toc-

cando però tanto all'andata che al ritorno a porta Ticinese, ove deve essere stabilita una stazione per il servizio dei viaggiatori e per le merci in quel modo che dalla società concessionaria verrà proposto e sarà dal Governo approvato. Però il corrispettivo per l'esercizio sul tronco di raccordamento tra porta Ticinese e la stazione centrale non sarà regolato in ragione di lire 3 per chilometro percorso dalla locomotiva come fu detto all'articolo 4, ma bensì in ragione del 75 per 100 sul prodotto lordo di esso tronco di diramazione. (247-B)

ART. 9.

La società rinuncia a qualunque diritto le potesse competere in dipendenza degli articoli 55 e 56 del capitolato approvato colla legge del 17 luglio 1861 e dal reale decreto 25 successivo agosto (n° 323), relativi alla concessione della linea Mortara-Vercelli.

ART. 10.

I signori cavaliere Enrico Strigelli ed avvocato Luigi Ferrari Trecate, come speciali delegati della società Vigevano-Mortara, rinunciano, da parte della medesima, ai diritti che ad essa società potessero competere in dipendenza degli articoli 45 e 46 del capitolato di concessione di essa linea in data 11 luglio 1852.

ART. 11.

La durata della concessione della suddetta linea Vigevano-Milano per Abbiategrasso è stabilita ad anni 90 a decorrere dal 1° gennaio 1865.

ART. 12.

In variazione agli articoli 41, 42 e 43 del citato capitolato 25 maggio 1861 è convenuto che per i trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulla linea a cui si riferisce questa convenzione, non che per il servizio di posta, saranno osservate le disposizioni degli articoli 92, 93 e 94 del capitolato d'oneri per la costruzione ed esercizio delle ferrovie calabro-sicule, approvata con legge 25 agosto 1863 (n° 1440).

ART. 13.

Le questioni che potranno insorgere in dipendenza della presente convenzione anche colla società che potrà surrogare il Governo nell'esercizio della linea, verranno deferite al giudizio d'arbitri, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la

(247-B) scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo: qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione; se i due arbitri non trovansi fra loro d'accordo, le parti nomineranno un terzo arbitro; non convenendo su questa nomina, essa verrà fatta dal primo presidente della Corte di cassazione sedente a Milano.

Le due parti devono attenersi all'unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

ART. 14.

A garanzia di questo atto rimangono in deposito le cartelle state già depositate per lire 150,000, valore nominale, dal fu ingegnere Ferrante e delle quali può la società valersi a tal uopo a termini della convenzione fatta cogli eredi Ferrante 10 luglio 1863, regolarizzata per atto legale 24 corrente, rogito Finali, dichiarandosi la società medesima pronta a compiere entro il termine stabilito dal capitolato 25 maggio 1861 il definitivo deposito di lire 500,000 in cartelle al portatore sul debito pubblico dello Stato al valore nominale.

ART. 15.

La società eleggerà il suo domicilio nella capitale presso persona delegata a ricevere le intimazioni e notificazioni che occorresse d'indirizzarle.

Queste intimazioni e notificazioni saranno valide, allorchè in mancanza del legale rappresentante verranno fatte alla segreteria di prefettura nella capitale.

ART. 16.

La presente convenzione non sarà nè definitiva, nè valida se non quando venga approvata per legge.

Fatta in duplice originale e sottoscritta in Torino oggi 30 giugno 1864.

All'originale firmati: L. MENABREA — Conte RENATO BORROMEO — Ingegnere ALESSANDRO CAGNONI — ENRICO STRIGELLI — Avvocato LUIGI FERRARI TRECATE — *Il capo di sezione* COBOEVICH.

ALLEGATO E. (247-B)

CONVENZIONE

per la concessione all'industria privata della costruzione di una linea di strada ferrata che, staccandosi dalla linea Cavallermaggiore-Alessandria, giunga a Mortara per Asti e Casale, stipulatasi fra il signor ministro dei lavori pubblici e la società anonima concessionaria della linea da Cavallermaggiore ad Alessandria.

~~*(Richiamata all'articolo 1, lettera D, della proposta di legge 30 giugno 1864.)*~~

ART. 1.

La società anonima concessionaria della ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria si obbliga di costruire a tutte sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata che staccandosi dalla ferrovia da Cavallermaggiore in Alessandria giunga a Mortara per Asti e Casale, giusta il progetto di massima formato dal signor ingegnere cavaliere Isidoro Rovero, salve sempre le modificazioni che venissero prescritte dal Ministero dei lavori pubblici.

I relativi lavori dovranno essere compiti entro il termine di tre anni e mezzo a datare dalla scadenza di mesi cinque successivi alla dichiarazione, che a mente dell'articolo 90 la società dovrà fare quando abbia ottenuto dai comuni il chiesto concorso.

ART. 2.

Il capitale della società predetta verrà aumentato di otto milioni.

È fatta facoltà alla medesima di emettere obbligazioni sino alla concorrente di altri sette milioni di lire onde procurarsi quanto è necessario alla completa esecuzione della strada.

ART. 3.

L'esercizio di tutta la linea sarà assunto dallo Stato alle condizioni di cui infra.

ART. 4.

Le stazioni e le fermate da collocarsi lungo la linea saranno stabilite d'accordo col Governo, e verranno poste in modo da servire ai bisogni delle popolazioni percorse dalla ferrovia.

ART. 5.

Il ponte ad erigersi sulla Sesia nel tronco fra Ca-

(247-B) sale e Mortara sarà costrutto in modo da poter servire alla strada ferrata ed al carreggio ordinario.

La sua larghezza libera fra parapetto e parapetto sarà di metri 9,60, dei quali 5,50 per la strada nazionale da Casale a Mortara (compresi i parapetti).

Le due vie saranno separate da un muro o da una barriera di ferro di conveniente altezza: il piano della parte del ponte che dovrà servire pel transito ordinario sarà selciato.

Per compensare la società delle maggiori spese, lo Stato concorrerà nella costruzione dell'opera con un sussidio di lire 500,000 effettive.

Questa somma verrà pagata alla società ad opera ultimata.

È fatta facoltà al Governo di pagare le lire 500,000 in danaro, oppure in rendita, secondo il valore effettivo che avrà in commercio al giorno del pagamento.

ART. 6.

È accordato alla società l'uso gratuito delle stazioni di Asti, Casale e Mortara, non che degli accessi alle stazioni medesime, come pure il passaggio sul ponte costrutto sul Po a Casale per la ferrovia che conduce a Vercelli, a condizione che tutte indistintamente le opere per gli accessi e per la congiunzione della linea, non che i lavori occorrenti attorno ai fabbricati della stazione, alle rimesse ed officine per le ampliazioni e gli adattamenti che saranno richiesti dall'amministrazione vengano eseguiti a totali spese della società concessionaria.

Saranno pure a carico della società medesima i caselli di guardia, dischi, segnali ed ogni altro oggetto che anche in modo eccezionale potrà occorrere negli indicati punti d'incontro per la sicurezza del passaggio.

ART. 7.

Il tracciato della linea riportato sui piani parcellari, e la relativa livellazione longitudinale saranno assoggettati alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Nell'atto del definitivo tracciamento sul terreno potranno essere, previo il consenso del Ministero, introdotte ancora modificazioni purchè non si scostino più di trecento metri dal tracciato di massima.

ART. 8.

Mantenute ferme le stazioni che verranno a termini del precedente articolo 4 stabilite, qualora venisse dimostrato che il seguire in alcune località il tracciato di massima obbligasse ad opere eccezionali, è fatta facoltà al Ministero dei lavori pubblici di autorizzare

quelle modificazioni al detto tracciato, che reputasse più convenienti tanto nei riguardi del pubblico servizio, che in quelli dell'esercizio, tuttavolta che le modificazioni proposte non importino uno sviluppo di maggior percorrenza, o pendenze eccedenti quelle che dal capitolato saranno indicate. (247-B)

ART. 9.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che superi i metri 500, e solo saranno contenute in questo limite quando riesca troppo difficile d'introdurre raggi maggiori. Nei casi speciali in cui sia dimostrato che l'indicato raggio obbliga ad opere eccezionali, potrà il Ministero autorizzare curve del raggio minimo di metri 400.

Fra due curve inverse dovrà essere frapposto un tratto rettilineo della lunghezza di almeno 30 metri.

ART. 10.

Le pendenze non oltrepasseranno il cinque per mille: solo nei tratti eccezionali per la traversata dei colli tra Castagnole e la valle del Tanaro, e tra la valle del Versa e quella del Po sarà tollerato il limite massimo del dieci per mille.

I tratti che nelle stazioni sono destinati alle manovre dei convogli saranno possibilmente orizzontali, e non potranno in nessun caso avere pendenze che eccedano l'uno per mille.

ART. 11.

La strada potrà essere costrutta ed aperta all'esercizio sopra un solo binario coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari per assicurare un buon esercizio.

Nelle stazioni i binari verranno moltiplicati secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio tanto dei viaggiatori quanto delle merci.

ART. 12.

La larghezza della strada al livello del ciglio superiore, sul quale si eleverà la massicciata libera, sarà di metri 5,50.

ART. 13.

Le scarpe dovranno in ogni punto avere l'inclinazione necessaria ad assicurarne la stabilità, ed in ogni modo la pendenza di esse scarpe non potrà essere mai minore dell'1 1/2 per 1 nei rilevati, e dell'1 1/4 per 1 nelle trincee.

ART. 14.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che,

(247-B) oltre alla sede stradale di metri 5,50 stabilita all'articolo 12, vi stia praticato da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

ART. 15.

La strada sarà fiancheggiata da fossi eziandio fuori delle trincee, dovunque la sede della massicciata si elevi meno di 50 centimetri sopra il terreno sul quale insiste.

ART. 16.

I ponti, ponticelli, acquedotti ed ogni altra opera d'arte saranno costrutti in muratura, pietra viva o ferro, escluso assolutamente il legname.

ART. 17.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi al disopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente.

La società dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo e per difendere la strada ferrata, ed assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

ART. 18.

Per la continuità delle comunicazioni laterali saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di catene assicurate a colonnette di pietra.

La larghezza libera di tali passaggi non sarà, per le strade nazionali, minore di metri 6, prendendo norma per le altre strade dalla entità delle medesime. Nei piani generali della linea da presentarsi all'approvazione del Governo si dovranno segnare questi passaggi ristretti al minor numero possibile, e combinati in modo che la distanza fra i medesimi non sia minore di 800 metri.

ART. 19.

All'atto dell'esecuzione potranno però essere introdotte modificazioni parziali nel collocamento di detti passaggi, previo il consenso del Ministero, e purchè non superino la media distanza di 800 metri.

ART. 20.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe d'inclinazioni più o

meno dolci, secondo l'importanza delle strade esistenti, avvertendo di stabilire tra l'estremità delle rampe e la ferrovia un pianerottolo orizzontale della lunghezza di metri 10 almeno. (247-B)

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate con massicciate di buoni materiali in relazione collo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

ART. 21.

I passaggi a livello dovendo essere custoditi da guardie, dovranno presso i medesimi indistintamente essere eretti appositi caselli.

ART. 22.

Le case cantoniere dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una almeno ogni 1200 metri di distanza.

ART. 23.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata o di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito. In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6, e quella di 5 o di 4 metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

ART. 24.

L'altezza della chiave dei viadotti e cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria, se questa passa sotto la strada ferrata, non potrà essere minore di 5 metri; se la strada ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza della chiave del vôlto sopra i regoli non potrà essere minore di metri 4, centimetri 60.

La larghezza poi delle gallerie potrà essere limitata a metri 4, centimetri 50 fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi. La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della vôlta non dovrà essere minore di metri 5 e centimetri 50.

Le stesse gallerie dovranno, dovunque occorre, a giudizio del Ministero dei lavori pubblici, essere rivestite in buona muratura. Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della loro lunghezza, quelle

(247-B) nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e dei guardiani.

ART. 25.

La società è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso di tutte le acque i cui condotti o naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della sua impresa, a meno che gl'interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente dalla società stessa. Se anche dopo l'approvazione del progetto sorgessero reclami contro l'imperfezione di questi scoli o corsi d'acqua ristabiliti, o per l'ommissione che fosse stata fatta di alcuni di essi, la società sarà sempre responsabile del danno recato e dovrà provvedere a sue spese per farli cessare, a qualunque epoca ciò fosse riconosciuto, purchè sia dimostrato che il difetto non proceda da innovazioni portate nei corsi d'acqua, dopo la concessione, per opera dei terzi.

ART. 26.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse l'interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisori riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal commissario governativo, al quale sarà affidata la sorveglianza della costruzione. Le comunicazioni permanenti dovranno essere ristabilite al più presto possibile, e collaudate prima di essere aperte all'uso.

ART. 27

Le stazioni che la società deve stabilire dovranno, secondo che lo richiede la loro maggiore o minore importanza, essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci, e dovranno essere provvedute, dove occorre, di tutte le fabbriche e gli stabilimenti accessori che si richiedono per il pronto e buon servizio della strada ferrata, e di tettoie (*hangars*) per il carico e scarico delle merci.

Verranno costrutte tettoie per il coprimento delle vie in tutte le stazioni di prima classe ed in quelle di seconda classe nelle quali sarà riconosciuto necessario dal Governo. In tutte le altre stazioni si collocheranno adatti tettucci (*marquises*).

Queste prescrizioni saranno osservate anche per la linea in costruzione da Cavallermaggiore ad Alessandria, e ciò si dichiara a più esplicita intelligenza del relativo capitolato.

ART. 28. (247-B)

Per tutte le opere principali d'arte, cioè per le gallerie, pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti di qualunque luce, pei viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade nazionali e per tutte le stazioni, fermate, case cantoniere e indistintamente per tutte le opere inservienti alla ferrovia, saranno adottati i progetti ed i moduli che verranno approvati dal Governo.

ART. 29.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti od edifizi ad essa attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte, con solidità assoluta e relativa all'uso cui sono destinati, e con materiali di buona qualità scelti tra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea concessa o dalle vicine.

ART. 30.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei suddetti lavori e delle opere suddette per mezzo di un commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere, per mezzo delle ispezioni fatte dal commissario stesso o da altri ufficiali d'arte da lui dipendenti, se siano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni e gli obblighi imposti alla società dalla presente convenzione, e di esigerne l'adempimento ove questi se ne discostassero. Egli porterà inoltre una speciale sorveglianza per assicurare che l'esecuzione dei lavori sia tale da guarentire l'amministrazione che le spese di manutenzione della strada si conterranno negli ordinari giusti limiti delle strade ferrate lodevolmente eseguite.

Se il commissario riconoscerà che i lavori non si eseguiscono secondo le buone regole dell'arte, ed in conformità degli approvati progetti e delle stabilite condizioni, la società dovrà farli riformare; il commissario potrà far sospendere i lavori, ove la società non si presti a questa riforma, e l'amministrazione superiore potrà in tal caso farvi dar opera d'ufficio a spese della medesima.

ART. 31.

Le spese tutte di questa sorveglianza che il Governo durante la costruzione farà esercitare dal commissario e da quel personale che sarà riconosciuto necessario, non che delle visite di collaudazione tanto parziali che

(247-B) generali, sono a carico della società, compresi gli onorari dovuti ai commissari ed altri uffiziali delegati dall' amministrazione superiore, la quale ne fisserà l'ammontare da versarsi anticipatamente per trimestre in una delle casse delle finanze.

ART. 32.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di biancospino; sopra tutta la sua lunghezza saranno a diligenza della società piantati termini divisorii tra la proprietà stradale e quelle limitrofe.

ART. 33.

La massicciata, composta di ghiaia naturale e di sabbie che potranno ricavarsi a convenienti distanze, avrà in base la larghezza di metri 4, centimetri 50; sarà alta centimetri 50 e disposta colle scarpe dell'uno per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

ART. 34.

L'armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 e centimetri 60 semi-cilindriche, colle dimensioni di centimetri 25 di larghezza per 12 centimetri e mezzo di grossezza nel mezzo. Esse saranno o di legname di essenza forte, sano e completamente spoglio dall'alburno, o di legname dolce che abbia subìta la preparazione adottata dal Governo per le ferrovie dello Stato.

In quest'ultimo caso però il Governo si riserva il diritto di far procedere egli stesso nel suo cantiere di Alessandria all'iniezione del solfato di rame in quantità non minore di chilogrammi 5 per ogni metro cubo di legname, e la società dovrà in tal caso pagare al Governo centesimi 80 per ogni traversina, restando a tutto carico della società la condotta e l'accatastamento al cantiere, non che la successiva esportazione.

ART. 35.

L'armamento si farà in regoli del sistema *Vignole* (così detto sistema *americano*), pesanti non meno di chilogrammi 36 per metro corrente e munito di stecchi (*éclisses*): sul peso dei regoli sarà tollerata una deficienza che non superi l'uno per cento.

Per assicurare la buona qualità dell' armamento, l'amministrazione lo farà esaminare ed assoggettare

alle prove cui devono essere sottoposte le forniture per le linee dello Stato. (247-B)

Il capitolato per la compera dei regoli e degli accessori tutti dell'armamento dovrà essere dalla società, in quanto alle condizioni tecniche determinanti la qualità delle forniture, formulato in tutto conforme a quello adottato per le linee prementovate dello Stato.

ART. 36.

La ferrovia sarà provveduta di tutti i raddoppiamenti di binari reputati necessari a senso dell'articolo 11. Per assicurare l'adempimento del disposto di quell'articolo, la società dovrà prendere col commissario tecnico governativo i necessari concerti.

ART. 37.

Gli sviatoi per i passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i sistemi adottati sulle ferrovie dello Stato.

ART. 38.

Se prima od anche dopo la presente concessione venga introdotto, o dall'esperienza fattane su altre ferrovie sia dimostrato solido, sicuro e di non meno facile ed economica manutenzione qualche sistema di armamento differente da quello indicato nei precedenti articoli, la società potrà domandarne l'applicazione, restando però obbligata ad eseguire il sistema americano, ove quello che si vorrebbe sostituirvi non fosse dagli uffizi d'arte giudicato più soddisfacente.

ART. 39.

Le stazioni tutte saranno provvedute, oltrechè dei binari doppi sviluppati di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio coi necessari sviatoi, anche delle piatteforme, grue, bilancie, pesi a bilico per le grosse merci, pompe e vasche d'acqua per alimentare le caldaie coi relativi recipienti, e di quanto altro possa occorrere per il buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i modelli adottati per le linee dello Stato. In tutte le stazioni e sullo stesso sistema adottato per le anzidette linee, la società dovrà inoltre provvedere i mobili per le sale dei viaggiatori e per gli uffizi della spedizione dei biglietti delle merci e dei bagagli, non che gli attrezzi occorrenti alle spedizioni medesime, gli utensili delle officine per piccole riparazioni da stabilirsi nelle stazioni della linea quando dal Governo ne sia riconosciuto il bisogno, e quelli per la manutenzione dei bi-

(247-B) nari e per le siepi lungo la strada, secondo la nota che verrà formata dalla società ed approvata dalla direzione generale delle strade ferrate dello Stato.

ART. 40.

La società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per il servizio della locomozione, secondo il sistema adottato per le linee dello Stato.

Il Governo potrà valersene anche per la propria corrispondenza ufficiale e per gli altri usi che potranno occorrergli fino a che non stimi di collocare a sue spese e di esercitare per conto suo sulla stessa palificazione altri fili per gl'indicati usi governativi e per quelli del commercio.

ART. 41.

Tutta la linea sarà munita, a seconda delle località, di tutti gli apparati di segnalamento, come, per esempio, dischi automatici e simili, richiesti per il più perfetto servizio dei segnali secondo il sistema adottato per le ferrovie dello Stato.

ART. 42.

Terminata la costruzione della strada o di uno dei suoi due tronchi dalla linea Cavallermaggiore-Alessandria a Casale e da Casale a Mortara, e degli accessori, compresa la linea telegrafica, e dopo compiuto il mobilio delle stazioni ed officine, secondo il precedente articolo 39, e fatte le provviste di cui nella nota in esso articolo menzionata, si procederà alla collaudazione della linea o tronco di essa, il tutto secondo le norme segnate nell'articolo 69, e della sede stradale del materiale, fabbricati e dipendenze.

Approvati gli atti delle collaudazioni suddette, l'amministrazione dello Stato riceverà la strada o tronco per aprirla al pubblico esercizio fra otto giorni successivi. In caso di non approvazione la società dovrà eseguire tutte le opere e provviste che dai periti fossero riconosciute necessarie, e non s'intraprenderà l'esercizio se non dopo compiute tali opere e provviste.

ART. 43.

L'amministrazione, nell'assumere l'esercizio della strada o di parte di essa, lo sosterrà con materiale mobile suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni da bagagli, *trucks* ed ogni altra specie di veicoli che sieno destinati al trasporto di persone, bestiami, o merci da un punto all'altro della strada.

ART. 44. (2474)

In corrispettivo dell'esercizio che assume l'amministrazione riceverà la quota del 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico tanto per il trasporto dei viaggiatori e loro bagagli, come per quello del bestiame e delle merci.

Saranno inoltre devoluti intieramente all'amministrazione i prodotti del corpo stradale e de' suoi annessi, non che dei fabbricati.

ART. 45.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere ad altri in qualunque tempo l'esercizio di questa strada, salvi i patti convenuti colla presente.

ART. 46.

La società sarà obbligata al pagamento della contribuzione prediale della strada; tale contribuzione sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della strada ferrata, saranno soggetti all'imposta *Fabbricati*, ed in quota parificati agli altri della stessa località in cui sono situati. Essi del resto seguiranno le condizioni delle altre proprietà del luogo, rispetto alle leggi che possono venir promulgate.

ART. 47.

La tariffa dei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, sarà quella che si troverà in vigore sulla linea da Torino a Genova; potrà però di consenso comune delle parti essere variata a seconda delle convenienze e delle circostanze. L'amministrazione potrà inoltre fare convenzioni particolari e temporanee per il trasporto delle merci con ribasso di tariffa quando se ne conosca la convenienza o per la quantità di merci da trasportarsi, o per ritorno di matériale vuoto o per altre consimili circostanze.

ART. 48.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sarà applicata la seguente tariffa speciale:

Grande velocità.

1° Militari, marinai, loro assimilati, carabinieri reali, per ogni posto in vetture di prima classe, lire 0,025 al chilometro;

Idem di seconda classe, lire 0,018 al chilometro;

Idem di terza classe, lire 0,0125 al chilometro;

(247-B) Le famiglie dei detti militari, marinai e carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragioni di servizio, avranno diritto alla riduzione della metà sui prezzi di tariffa;

2° Per ogni tonnellata di bagagli, divisibile da dieci in dieci chilogrammi, lire 0,20 al chilometro;

Per un cavallo in vagone-scuderia, lire 0,12 al chilometro;

Idem in vagone-bestiame lire 0,16 1/4 al chilometro;

Per una vettura a due ruote, lire 0,15 al chilometro;

Idem a quattro ruote, lire 0,25 al chilometro;

3° Doganieri, guardie di pubblica sicurezza ed indigenti in vetture di terza classe, lire 0,025 per posto e per chilometro;

4° Ditenuti ed agenti di scorta da trasportarsi in vetture cellulari od in uno speciale compartimento di vetture di terza classe, per ogni posto lire 0,025 al chilometro.

Le vetture cellulari vuote saranno trasportate gratuitamente.

Nei sovraindicati prezzi non è compresa l'imposta del decimo.

Piccola velocità.

5° Materiali d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'amministrazione della guerra e della marina, tabacchi, sali ed altri generi di privativa demaniale, lire 0,06 per tonnellata e per chilometro coll'aggiunta del diritto fisso di lire 0,50 per ogni operazione di carico e di scarico;

6° Per ogni cavallo o mulo trasportato in vagone-bestiame, lire 0,03 per chilometro;

7° I carri sì a due che a quattro ruote, e gli affusti da cannone, saranno tassati in ragione di centesimi 8 ciascuno per chilometro, se vuoti, ed in ragione di centesimi 12 pure per chilometro se i carri contengono materiali da guerra, e gli affusti si trovano provvisti di cannoni;

8° Alle polveri ed alle altre munizioni da guerra che non venissero trasportate sui carri d'artiglieria, sarà applicata la tariffa di lire 0,075 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del dritto fisso, sovrastabilito per le operazioni di carico e di scarico.

ART. 49.

Il Governo stabilirà con apposito regolamento i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno

della sovraindicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi sì per quanto concerne le persone come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame. (247-B)

ART. 50.

Il servizio di posta per le lettere e per i dispacci del Governo da una estremità all'altra della linea o da punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente, siccome il trasporto nelle vetture di qualunque classe dei commissari del Governo, degli ufficiali del telegrafo, degl'ingegneri ed altri funzionari incaricati di visite e di ricognizioni relative al servizio della ferrovia.

ART. 51.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie od intercettare in qualunque modo la strada ferrata ne sopporterà egli tutte le spese, ma la società non potrà opporvisi nè avrà diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio. Cessate le circostanze di quest'interruzione la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo.

ART. 52.

La manutenzione della strada si sosterrà dal Governo, ma nei primi sei mesi dell'apertura dell'esercizio la società rimborserà mensilmente l'amministrazione delle spese di manutenzione.

ART. 53.

I danni che fossero in qualunque modo cagionati alla strada ferrata ed alle opere d'arte e fabbriche qualunque ad essa attinenti, da cause straordinarie e di forza maggiore, quali sarebbero le irruzioni dei torrenti, gli uragani, i terremoti e gli incendi nelle stazioni, oppure da difetto di costruzione che non si potesse conoscere all'atto del collaudo, saranno a carico della società; l'amministrazione dello Stato però provvederà essa stessa alla riparazione di questi danni, e, giustificatene le spese, mediante testimoniali di stato e regolari documenti contabili, ne riterrà l'importo sulla parte del prodotto che è devoluto alla società.

ART. 54.

L'amministrazione riscuoterà l'intero prodotto brutto della strada, e dedotta la quota sovra stabilita all'articolo 44 ne verserà trimestralmente nella cassa della società la rimanenza, sulla quale però nei casi eventuali di danni prodotti da forza maggiore riterrà

(247-B) ancora le spese incontrate a ripararvi, come è stabilito all' articolo precedente.

I resoconti trimestrali saranno compilati in modo approssimativo, non dovendosi operare che solo al principio di ciascun anno la definitiva chiusura e sistemazione della contabilità relativa all' anno precedente.

ART. 55.

All' esercizio della strada come sovra assunto dall' amministrazione dello Stato essa provvederà con un numero di convogli corrispondenti al bisogno pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

L' amministrazione potrà stabilire corse speciali da punto a punto della linea in occasioni straordinarie di fiere, mercati, ecc., anche con riduzione di tariffe. Al servizio delle merci si provvederà promiscuamente coi medesimi convogli dei viaggiatori, eccettuato il caso che il crescente movimento delle merci richieda nell'interesse reciproco di attivare o periodicamente o per a tempo convogli speciali a piccola velocità.

ART. 56.

La società sarà rappresentata presso l' amministrazione da uno o due delegati incaricati di vegliare agli interessi di essa, ed a questi delegati sarà concesso un biglietto di percorrenza gratuita.

Questi delegati non potranno in alcun caso dirigere osservazioni di sorta agl'impiegati dell'esercizio, e dovranno sempre e per qualsiasi motivo di rimarco rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici.

ART. 57.

La società dovrà pure tener rilevata l' amministrazione in qualunque tempo da ogni domanda fatta dai terzi di compensi per occupazione di fondi, d'indennità o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada.

ART. 58.

La scadenza della presente concessione è fissata alla data medesima nella quale avrà a toccare il suo termine il periodo di 99 anni stabilito per durata della concessione della linea da Cavallermaggiore ad Alessandria.

ART. 59.

Facendo questa concessione lo Stato si obbliga a non accordarne alcun' altra per linee di strade ferrate parallele a distanza non maggiore di 5 chilometri.

ART. 60. (247-B)

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di cinque mesi a datare dall'epoca stabilita coll'articolo 1° per la loro esecuzione, ma la società non potrà porvi mano nè procedere ad alcuna espropriazione di terreni, se prima non avrà, per l'esatto adempimento degli obblighi assunti, depositato presso la Cassa dei depositi la somma di lire 600,000 a titolo di cauzione definitiva in numerario od in effetti dello Stato, cioè, od in buoni del tesoro, od in cedole del debito pubblico al 5 per cento che saranno ricevute al valore nominale, od in cedole del 3 per cento valutate al corso di emissione.

Sarà imputato in detta cauzione definitiva l'ammontare della cauzione primordiale data come infra a guarentigia di questa convenzione.

Non adempiendosi all'obbligo di prestare l'indicata cauzione definitiva nel termine fissato, la fatta concessione s'intenderà come non avvenuta senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora.

ART. 61.

Questa somma sarà restituita per rate di 50,000 lire a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto dei terreni, dell'esecuzione dei lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare doppio almeno dell'importo della rata di cui si domanderà la restituzione. Con tali restituzioni successive si ridurrà la cauzione sino a lire 100,000, le quali verranno restituite nel modo prescritto all'articolo 71.

ART. 62.

La strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono ad essa applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1839 riguardanti le espropriazioni ed i compensi che la società dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche. È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio o pei fossi necessari a dare un provvisorio sfogo alle acque o per altri servizi relativi alla costruzione della strada ferrata sino al compimento di questa, non meno che quelle stabili ed accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni

ART. 60. (247-B)

I lavori di costruzione della strada ferrata saranno intrapresi non più tardi di cinque mesi a datare dall'epoca stabilita coll'articolo 1° per la loro esecuzione, ma la società non potrà porvi mano nè procedere ad alcuna espropriazione di terreni, se prima non avrà, per l'esatto adempimento degli obblighi assunti, depositato presso la Cassa dei depositi la somma di lire 600,000 a titolo di cauzione definitiva in numerario od in effetti dello Stato, cioè, od in buoni del tesoro, od in cedole del debito pubblico al 5 per cento che saranno ricevute al valore nominale, od in cedole del 3 per cento valutate al corso di emissione.

Sarà imputato in detta cauzione definitiva l'ammontare della cauzione primordiale data come infra a guarentigia di questa convenzione.

Non adempiendosi all'obbligo di prestare l'indicata cauzione definitiva nel termine fissato, la fatta concessione s'intenderà come non avvenuta senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora.

ART. 61.

Questa somma sarà restituita per rate di 50,000 lire a misura che sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto dei terreni, dell'esecuzione dei lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare doppio almeno dell'importo della rata di cui si domanderà la restituzione. Con tali restituzioni successive si ridurrà la cauzione sino a lire 100,000, le quali verranno restituite nel modo prescritto all'articolo 71.

ART. 62.

La strada ferrata che fa l'oggetto della presente concessione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi sono ad essa applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1839 riguardanti le espropriazioni ed i compensi che la società dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie per la liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche. È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d'imprestito necessarie alla costruzione della strada ferrata, l'occupazione temporanea dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio o pei fossi necessari a dare un provvisorio sfogo alle acque o per altri servizi relativi alla costruzione della strada ferrata sino al compimento di questa, non meno che quelle stabili ed accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni

(247-B) soppresse o modificate, o per variazioni di corsi di acqua richieste dalla costruzione della ferrovia.

ART. 63.

Saranno del pari applicate a questa strada ferrata le disposizioni della legge 20 novembre 1859, numero 3754, e del regolamento 1° annesso al reale decreto 21 ottobre 1863, numero 1528, nonchè quelle altre leggi e regolamenti di polizia e di pubblica sicurezza attualmente in vigore o che emanassero in seguito per le strade ferrate dello Stato, così come qualunque altra legge generale.

ART. 64.

Tutti i contratti ed atti qualunque che la società o chi per essa stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione di questa linea, e secondo i patti della concessione, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione. Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata e sue dipendenze ed accessori potranno esser estesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprenderne vari.

ART. 65.

I regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili d'ogni specie, ed in generale tutte le ferramenta lavorate e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari all'armamento della ferrovia ed allo allestimento delle stazioni che venissero introdotti dall'estero saranno ammessi in franchigia di dogana. Per ottenere questo favore dovrà la società assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 66.

I trasporti dei suddetti materiali o macchinismi come anche delle traversine che la società volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore del 40 per cento, salvo che non vi siano di ostacolo impegni anteriori che possa avere assunto l'amministrazione.

ART. 67.

Per evitare il caso che materiali provenienti dall'estero e destinati all'armamento ed al compiuto servizio della linea concessa, trasportati sul sito fossero rifiutati, si concede che l'accettazione loro possa essere fatta alle fabbriche coll'intervento di un delegato del-

l'amministrazione, secondo le norme che saranno dalla medesima stabilite. (247-B)

ART. 68.

Compiuta la linea compresa nella presente concessione, od uno de' suoi tronchi indicati all'articolo 42, l'amministrazione ne farà eseguire il collaudo per mezzo di una Commissione in contraddittorio della società o suoi delegati. Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, all'armamento della via, alle case di guardia, alle stazioni e loro edifizi accessorii, al materiale fisso, ed ai mobili degli uffizi ed attrezzi di cui, a tenore dell'articolo 39, devono essere corredate le stazioni, e generalmente a tutte le opere e spese cui la società è tenuta; ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le prescrizioni di questo capitolato, e che nell'apertura della linea sia guarentita la pubblica sicurezza ed il servizio possa riuscire regolare, compiuto e permanente, nulla mancando di ciò che ad attuare questo esercizio si richiede, eccetto il materiale mobile per i trasporti, che deve essere provveduto dall'amministrazione.

ART. 69.

Collaudata la linea od uno dei tronchi, la società farà procedere in contraddittorio di un commissario delegato dall'amministrazione superiore a testimoniali di stato, non che alla formazione di un piano geometrico sulla scala di uno a due mila della strada ferrata, dei suoi fabbricati e di tutte le sue parti annesse e dipendenti. Il processo verbale di ricognizione, come pure il piano geometrico di limitazione, saranno formati a tutte spese della società in due originali, l'uno all'uso della medesima, l'altro dell'amministrazione superiore, a cui sarà trasmesso unitamente ai disegni e piani della strada, ed a quegli altri documenti tutti che possono esser utili o necessari per l'esercizio.

ART. 70.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni del capitolato, la società dovrà tosto porvi riparo; ove essa non si prestasse a ciò, vi supplirà l'amministrazione superiore, che potrà a quest'uopo prevalersi delle lire 100,000 rimaste in deposito, a termini dell'articolo 161, e se questa somma non fosse sufficiente, si compenserà sui prodotti della strada devoluti alla società.

ART. 71.

Quando la strada sia debitamente compiuta e col-

(247-B) laudata e non vi siano richiami dei proprietari danneggiati, la società avrà diritto di ricuperare la suddetta somma di lire 100 mila, compensate le spese che l'amministrazione avesse dovuto fare d'uffizio nel caso contemplato dall'articolo precedente.

ART. 72.

La società è messa nel pieno diritto di godere della parte dei prodotti della linea ad essa devoluta a norma della presente convenzione, dal giorno in cui il Governo ne assume il parziale o totale esercizio.

ART. 73.

Dopo il periodo di 15 anni potrà il Governo riscattare in qualunque tempo la concessione della strada ferrata; dovrà però esserne dato avviso alla società almeno un anno prima che si venga a questo atto di espropriazione. Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla società nel corso degli ultimi 5 anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto; si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio netto delle altre tre. Determinato così il prodotto netto, lo si capitalizzerà in ragione del 100 di capitale per 5 di rendita, e quindi fatto l'estimo del materiale mobile stato somministrato dallo Stato, se ne dedurrà il valore dal capitale come sovra costituito, e si corrisponderà alla società sul rimanente capitale il 5 per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, ovveramente le si pagherà al momento del riscatto un capitale corrispondente a tale annualità ragguagliato pur sempre al 5 per cento.

ART. 74.

Alla scadenza della durata della presente concessione, e pel fatto solo di tale scadenza il Governo entrerà in possesso della strada ferrata, suoi annessi, connessi e dipendenze surrogando la società in tutti i diritti, e nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i prodotti ed utili quali siensi della strada stessa.

ART. 75.

Se nel termine fissato dall'articolo 60, e dopo una formale ingiunzione fatta dall'amministrazione superiore alla società, questa non si fosse messa in grado di cominciare a continuare i lavori, perderà la metà del deposito di cauzione che sarà devoluto al Governo, a meno che non faccia constare regolarmente d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

ART. 76. (247-B)

Qualora alla scadenza dei termini fissati all'articolo 1° pel compimento ed apertura dell'esercizio dell'intera linea la società non abbia data piena esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti da fatto proprio, essa s'intenderà di pien diritto scaduta dalla concessione, senza che però occorra alcuna costituzione in mora.

ART. 77.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita, ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passati in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo potrà, se lo crede utile, provvedere al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi della presente concessione, e previo estimo delle opere costrutte, od in via di costruzione, dei materiali provvisti e dei terreni acquistati. L'appalto sarà deliberato al miglior offerente, riconosciuto idoneo dall'amministrazione superiore, esclusi però la società decaduta ed i suoi aventi causa.

ART. 78.

I nuovi concessionari saranno tenuti di pagare alla società decaduta, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo, a termini dell'articolo 77, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutti od in costruzione, loro annessi e dipendenti e dei materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà fatta la cessione.

ART. 79.

Quando un primo esperimento di asta andasse deserto, si fa luogo con ribasso ad un secondo appalto, dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo; e se questo eziandio rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo aprendo la gara con un ribasso sul prezzo portato dalle perizie, e deliberando l'impresa in base pur sempre alla presente concessione a colui che avrà fatto il prezzo maggiore.

ART. 80.

Finalmente, se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte

(247-B) cadenti in aggiudicazione mediante, un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi valutati per sè stessi, ed indipendentemente dallo appartenere alle linee della strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assumerà alcun obbligo.

ART. 81.

La società è autorizzata a fare quei regolamenti che crederà opportuni per l'andamento della sua amministrazione interna; dovrà però sottoporli all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 82.

Allo scopo che, verificandosi i casi previsti dall'articolo 73, si possano adempiere le disposizioni nell'articolo medesimo contenute, il Governo si riserva la facoltà di fare ispezionare ed in ogni tempo verificare i registri della contabilità della società, onde riconoscere gl'introiti e le spese della gestione sociale.

ART. 83.

La società non sarà ammessa a portare reclami pel fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio, o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, o che fossero per essere stabilite in seguito.

ART. 84.

Ne casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali o comunali, o di canali o condotti d'acqua, per qualunque uso, che dovessero attraversare la strada ferrata, che fa l'oggetto della presente concessione, la società non potrà mettere ostacolo a questi attraversamenti. Saranno però prese tutte le disposizioni necessarie, perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla società medesima.

ART. 85.

La società è risponsabile verso lo Stato di ogni danno proccdente dalla inesecuzione di alcuna delle condizioni della presente concessione.

ART. 86.

I compensi ai quali la società sarà tenuta in dipendenza dall'articolo precedente saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati pur sempre i casi di forza maggiore, fatti debitamente constare.

ART. 87.

In ogni circostanza in cui sia invocato il caso di

forza maggiore per evitare le pene comminate nelle varie disposizioni del presente capitolato di concessione, la società, dentro il periodo di venti giorni a datare dallo evento e dal concorso di circostanze che avranno impedito il compimento delle condizioni stipulate, dovrà darne avviso al Ministero dei lavori pubblici, e provarne la realtà e le conseguenze. In difetto sarà considerata come decaduta di pien diritto da ogni azione per questo riguardo. (247-B)

ART. 88.

Non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della società, suo capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò od i creditori degli azionisti non potranno, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione.

Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

ART. 89.

La società dovrà designare una persona per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse indirizzarle.

Il membro designato eleggerà il suo domicilio nella capitale dello Stato. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificanza od intimazione diretta alla società sarà valida quando venga fatta alla segreteria della Prefettura della provincia nella capitale.

ART. 90.

La presente convenzione, la quale non sarà nè definitiva, nè valida che per legge, potrà dal Governo o dalla società venire dichiarata risolta, ove entro il termine di mesi cinque dalla promulgazione della relativa legge non sieno state emesse e rese esecutorie le deliberazioni dei comuni e dei corpi morali, ai quali è richiesto un concorso in azioni per la somma di lire 5,000,000, oltre un premio di lire 500,000.

ART. 91.

A garanzia di quest'atto venne dalla società richiedente la concessione depositata presso la Cassa dei depositi, a titolo di cauzione primordiale, la somma di lire 150,000, come risulta dalla prodotta dichiarazione del cassiere in data dell'11 maggio prossimo passato, numero 910.

(247-B)

Articolo addizionale.

È espressamente convenuto:

1° Che le disposizioni contenute negli articoli 48 e 49 del presente atto, e che stabiliscono le tariffe eccezionali per i trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo, saranno estese alla linea Cavallermaggiore-Alessandria dalla data dell'apertura parziale o totale della medesima;

2° Che le questioni che potranno insorgere in dipendenza della presente convenzione e dell'altra relativa alla linea Cavallermaggiore-Alessandria anche colla società che potrà surrogare il Governo nell'esercizio delle linee contemplate in esse convenzioni verranno deferte al giudizio di arbitri, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Quando venga il caso di ricorrere allo arbitramento, la parte che lo avrà dimandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominar il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro 14 giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Se i due arbitri non trovansi fra loro d'accordo, le parti nomineranno un terzo arbitro; non convenendo su questa nomina, essa verrà fatta dal primo presidente della Corte di cassazione sedente in Milano.

Le due parti devono attenersi all'unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Torino oggi 30 giugno 1863.

Il ministro delle finanze, MARCO MINGHETTI — *Il ministro dei lavori pubblici*, L. F. MENABREA — *Il presidente del Consiglio d'amministrazione della società ferroviaria Cavallermaggiore-Alessandria*, C. INCISA — *Il capo di sezione* COBOEVICH.

ALLEGATO F. (247-E)

CONVENZIONE

Per la costruzione di un tronco di strada ferrata da Torino a Ciriè.

~~*(Richiamata all'articolo 1, lettera E, della proposta di legge 30 giugno 1864.)*~~

Fra il signor ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia, contraente in nome dello Stato, da una parte, ed il signor ingegnere Gaetano Capuccio, stipulante a nome proprio, dall'altra parte, fu convenuto quanto infra:

ART. 1.

È concessa al signor ingegnere Gaetano Capuccio la facoltà di costruire e di esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo, una strada ferrata da Torino a Ciriè per Venaria Reale, Caselle e San Maurizio.

ART. 2.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 novembre 1859 sul riordinamento delle opere pubbliche, ed a quelle speciali contenute nel presente atto e nell'annesso capitolato.

ART. 3.

Il concessionario si obbliga di esercitare la linea a tutte sue spese e con materiale suo proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni a bagagli, *trucks* ed ogni altra specie di veicoli.

ART. 4.

Sarà in facoltà del concessionario di costituire una società anonima per la costruzione e per l'esercizio della linea.

ART. 5.

Verificandosi il caso della cessione ad una società anonima, questa si costituirà col capitale di 1,600,000 lire in azioni, ed avrà facoltà di emettere obbligazioni sino alla concorrenza di un milione. Essa sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle leggi vigenti.

ART. 6.

In adempimento del disposto dell'articolo 36 del capitolato, venne dal concessionario depositata nella

(247-B) Cassa dei depositi e dei prestiti la somma di lire quaranta mila in cartelle del debito pubblico dello Stato, come risulta dalla prodotta dichiarazione in data del 16 passato aprile.

ART. 7.

Il concessionario, o la società anonima che gli verrà sostituita dovrà designare una persona per ricevere le notificazioni od intimazioni che occorresse d'indirizzar loro.

La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del regno.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria del tribunale di prefettura della capitale.

ART. 8.

La presente convenzione, la quale sarà sottoposta al Parlamento contemporaneamente al progetto sulla sistemazione generale delle altre ferrovie del regno, e non sarà nè definitiva, nè valida che per legge, potrà dal Governo e dal concessionario venire dichiarata risolta, ove entro il termine di tre mesi dalla promulgazione della relativa legge non siano state emesse e rese esecutorie le deliberazioni dei comuni e corpi morali ai quali è dal concessionario richiesto un concorso in azioni per la somma di 900,000 lire.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale, a Torino, oggi ventun maggio mille ottocento sessantaquattro.

Firmati all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
L. MENABREA.

GAETANO CAPUCCIO.

Il capo-sezione
COBOEVICH.

NB. Il capitolato d'oneri, che viene a far parte di questa convenzione, e la dichiarazione suppletiva 30 giugno 1864 del concessionario si trovano stampati in seguito al progetto ministeriale dalla pagina 198 alla pagina 218.

Annessi all'Allegato F

CAPITOLATO D'ONERI

Per la costruzione e per l'esercizio di una strada ferrata da Torino a Ciriè.

§ 1° — *Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e fermate.*

ART. 1.

La strada ferrata da Torino a Ciriè sarà tracciata secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Capuccio, sotto la data del 12 novembre 1862, e colle modificazioni introdotte in posteriore progetto parziale in data 8 giugno 1863 in base al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La detta strada, dalla stazione a costruirsi nel borgo Dora a Torino, passerà il fiume Dora con ponte proprio a monte ed a distanza non minore di 80 metri dall'asse del ponte sulla strada nazionale, poscia passando a livello la strada nazionale di Milano, giungerà a livello della strada ferrata *Vittorio Emanuele* presso la stazione succursale; traversata direttamente essa strada, e proseguendo quasi parallelamente alla strada di Lanzo, passerà nell'abitato della Madonna di Campagna per giungere alla Venaria Reale, e di là attraversando con appositi ponti prima la Ceronda e poi la Stura piegherà verso Caselle, e quindi per San Maurizio giungerà a Ciriè.

A spese del concessionario sarà eseguito il raccordamento della linea colla stazione di Porta Susa in Torino allo scopo di agevolare i trasporti di truppa e di materiale da guerra nell'interesse dello Stato.

ART. 2.

Nell'andamento generale della linea, le curve dovranno avere un raggio che superi i 500 metri, e solo sarà ammessa la tolleranza del raggio di 350 metri all'entrata della stazione di Torino.

ART. 3.

Oltre le stazioni di Torino e di Ciriè, saranno lungo la linea collocate stazioni nelle vicinanze di Venaria Reale, di Caselle e di San Maurizio.

Si faranno fermate in quelle località intermedie per le quali ciò venga riconosciuto conveniente.

(247)

ART. 4.

Il tracciato della linea riportato nei piani parcellari, e la relativa livellazione longitudinale saranno assoggettati all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici prima di por mano ai lavori. Nell'atto del definitivo tracciamento sul terreno, potranno essere, previo il consenso del Ministero, introdotte quelle modificazioni che saranno necessarie per trasportare l'ubicazione delle stazioni a quella parte degli abitati che sarà riconosciuta più adatta. Non potranno però in alcun caso essere introdotte curve di raggio minore ai 500 metri sovra indicati, nè pendenze superiori a quelle segnate nel profilo di massima approvato, nè che superino il 2 per 1000 nelle stazioni.

§ 2° — *Norme per la costruzione del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati.*

ART. 5.

La strada sarà costrutta ad un solo binario coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari per assicurare un buon servizio. Nelle stazioni i binari verranno moltiplicati secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio, tanto dei viaggiatori quanto delle merci.

ART. 6.

La larghezza della strada al livello del ciglio superiore sul quale si eleverà la massicciata libera sarà di metri 5.

ART. 7.

Le scarpe dovranno in ogni punto avere l'inclinazione necessaria ad assicurare la stabilità, ed in ogni modo la pendenza di esse scarpe non potrà essere mai minore dell'uno e mezzo per uno nei rilevati, e dell'uno per uno nelle trincee.

ART. 8.

La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che oltre alla sede stradale di metri 5 vi sia praticato da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

ART. 9.

La strada sarà fiancheggiata da fossi eziandio fuori delle trincee dovunque la sede della massicciata si elevi meno di 50 centimetri sopra il terreno sul quale insiste.

ART. 10. (247)

I ponti, ponticelli, acquedotti ed ogni altra opera d'arte saranno costrutti in muratura, pietra viva o ferro, escluso assolutamente il legname.

La luce netta e l'altezza degli archi al disopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume o torrente non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi di quello che era nello stato antecedente.

Il concessionario dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo, per difendere la strada ferrata e per assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume o torrente.

ART. 11.

Dovrà il concessionario ristabilire il libero corso e scolo delle acque i cui condotti o naturali o artificiali fossero interrotti o pregiudicati dalle opere della ferrovia e sue dipendenze, a meno che gl'interessati vi rinunciassero.

ART. 12.

Per la continuità delle comunicazioni laterali saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno esser muniti di catene assicurate a colonnette di pietra. La larghezza libera di tali passaggi non sarà per le strade nazionali minore di metri 6, prendendo norma per le altre strade dall'entità delle medesime.

Nei piani generali della linea da presentarsi all'approvazione del Governo si dovranno segnare questi passaggi ristretti al minor numero possibile e combinati in modo che la distanza media minima fra i medesimi non sia minore di 800 metri.

ART. 13.

Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla strada ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce, secondo l'importanza della strada esistente, avvertendo di stabilire tra l'estremità della rampa e la ferrovia un pianerottolo orizzontale della lunghezza di metri 10 almeno. Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate con massicciate di buoni materiali in relazione colla stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

(247)

ART. 14.

I passaggi a livello, dovendo essere custoditi da guardie, dovranno presso i medesimi essere eretti appositi caselli.

ART. 15.

Le case cantoniere dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una almeno ad ogni 1200 metri di distanza.

ART. 16.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta il potere con una moderata spesa procurare la traversata con un cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare allo strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6, e quella di 5 o 4 metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza. L'altezza della chiave dei viadotti sopra il piano della strada ordinaria non potrà esser minore di 5 metri; quella dei cavalcavia sulla strada ferrata non potrà esser minore di metri 4 e centimetri 60 sopra i regoli.

ART. 17.

Quando l'esecuzione dei lavori della strada ferrata esigesse l'interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza aver prima provveduto con passaggi provvisori riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dal commissario governativo al quale sarà affidata la sorveglianza della costruzione. Le comunicazioni permanenti dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dal commissario medesimo prima di essere aperte all'uso.

ART. 18.

Le stazioni saranno fornite di quei fabbricati ed accessori assolutamente necessari pel buon servizio della strada ferrata.

ART. 19.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di bianco spino, e sopra tutta la sua lunghezza saranno a diligenza del concessionario piantati termini divisorii tra la proprietà stradale e quelle limitrofe.

ART. 20.

Per tutte le opere principali d'arte, cioè per tutti i ponti in generale, la cui luce raggiunga o superi i metri 6, pei viadotti, cavalcavia o sottovia, per i pas-

saggi a livello delle strade nazionali e per tutte le stazioni indistintamente coi fabbricati loro attinenti, dovranno i piani esecutivi di dettaglio essere sottoposti all'approvazione del Governo prima che ne venga intrapresa la costruzione. (247)

ART. 21.

Per le spese di minor importanza come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che siano presentati i moduli a norma dei quali se ne regolerà la costruzione secondo la maggiore o minore loro grandezza.

ART. 22.

Tutti i lavori ed opere d'arte della strada ferrata sia che appartengano al corpo stradale, sia ai manufatti od edifizi ad esso attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte, con solidità assoluta e relativa all'uso cui sono destinati, e con materiale di buona qualità, scelto tra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea concessa o dalle vicine.

ART. 23.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo d'ispezioni del commissario stesso o di altri uffiziali d'arte da lui dipendenti, se siano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni del presente quaderno di oneri, e di esigere che il concessionario non se ne discosti. Quando sull'esecuzione di alcune opere insorgessero differenze fra il concessionario ed il commissario governativo, le medesime saranno deferite al Ministero dei lavori pubblici e dal medesimo decise.

§ 3° — *Massicciata, armamento, materiale fisso e telegrafo.*

ART. 24.

La massicciata, composta di ghiaia naturale e di sabbia delle migliori qualità, avrà in base la larghezza di metri 4 e centimetri 50 e sarà alta centimetri 50; essa potrà sorgere libera sul piano superiore del corpo stradale colle scarpe dell'1 per 1, oppure essere rinfiancata da banchine.

ART. 25.

L'armamento sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2 e centimetri 60, semici-

(247) lindriche colle dimensioni di 25 centimetri di larghezza per 12 centimetri e mezzo d'altezza nel mezzo, e spaziate di 90 centimetri da mezzo a mezzo; esse saranno di legname sano e di essenza forte; e potranno anche essere di essenza dolce, purchè siano preparate con sostanze conservatrici.

ART. 26.

Saranno adoperati per l'armamento regoli del sistema *Vignole* (così detto *sistema americano*), pesanti non meno di chilogrammi 32 per metro corrente e muniti di stecchetti (*éclisses*) senza cuscinetti, e fissi direttamente alle traversine con caviglie in ferro.

ART. 27.

Gli sviatoi pei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati nelle linee dello Stato, ed i relativi disegni dovranno essere previamente sottoposti all'approvazione del Ministero.

ART. 28.

Le stazioni secondo la maggiore o la minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binari coi necessari sviatoi, devono essere provvedute delle piatteforme, grue, bilancie, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

ART. 29.

Le sale d'aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all'importanza delle stazioni ed alla classe delle sale medesime.

Le stazioni dovranno sempre, oltre agli altri mobili d'ufficio, essere provvedute di un orologio collocato in modo visibile al pubblico.

ART. 30.

Si dovrà dal concessionario stabilire lungo tutta la strada ferrata una linea di telegrafia elettrica, per l'esclusivo servizio della strada medesima, secondo il sistema che sarà da esso proposto ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Sulla stessa palificazione il Governo ha la facoltà di collocare ed esercitare a tutte sue spese altri fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio.

Finchè non avrà collocati questi suoi fili potrà gratuitamente valersi del telegrafo della ferrovia per la trasmissione dei dispacci ufficiali.

§ 4° — *Materiale mobile.*

ART. 31.

Il concessionario, prima dell'apertura al pubblico sia dell'intiera linea che di un tronco di essa, dovrà aver provveduto ed aver esistente sul luogo il materiale mobile necessario per un completo servizio della strada, e così di locomotive, vagoni per viaggiatori, per bagagli, vagoni o carri per merci scoperti e coperti, carri matti, *trucks* per il trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi per il trasporto dei cavalli e di altro bestiame grosso e minuto.

Tutto questo materiale dovrà essere delle migliori qualità, e costrutto secondo i modelli che saranno riconosciuti i più convenienti.

ART. 32.

Le vetture d'ogni classe pei viaggiatori dovranno essere coperte: quelle di 1ª e di 2ª classe saranno chiuse lateralmente da invetriate; quelle di 3ª classe dovranno almeno essere munite lateralmente di cortine di cuoio.

Si potranno stabilire vetture miste i cui compartimenti avranno le condizioni delle classi cui appartengono.

ART. 33.

Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate alle prove di resistenza indicate dalle buone regole d'arte.

ART. 34.

Nel chiedere l'apertura della linea o di un tronco di essa, il concessionario dovrà indicare il numero, la qualità e le dimensioni principali delle locomotive e dei veicoli coi quali intende aprire il pubblico esercizio, e si assoggetterà a portarvi quegli aumenti e modificazioni che fossero dal Ministero dei lavori pubblici riconosciuti necessari; dovrà anche in seguito provvederne quella maggior quantità che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

ART. 35.

Le macchine ed i veicoli che in qualunque occasione venissero dai commissari del Governo riconosciuti in istato da renderne l'uso pericoloso, non potranno essere tenuti in servizio.

§ 5° — *Obbligazioni ed oneri annessi alla concessione.*

ART. 36.

La cauzione primordiale da fornirsi a termini dell'articolo 206 della legge 20 novembre 1859 viene fissata in lire 40,000, e quella definitiva prescritta pure dall'accennato articolo, e nella quale verrà compenetrata la cauzione primordiale, sarà di lire 125,000 e dovrà essere prestata un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori.

Queste cauzioni saranno depositate nella Cassa dei depositi e prestiti in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè in *buoni* del tesoro, od in iscrizioni di rendita al 5 per cento, che saranno ricevute al valor nominale, od al 3 per cento al corso di emissione. Non adempiendosi all'obbligo di prestare l'indicata cauzione definitiva nel termine fissato, la fatta concessione si intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento o costituzione in mora, e la cauzione primordiale resterà di pien diritto devoluta allo Stato.

ART. 37.

Il deposito suddetto di lire 125,000 sarà restituito al concessionario per una metà tostochè sarà fatto constare con atti autentici dell'acquisto di terreni, dell'esecuzione di lavori e di forniture sul luogo di materiali per l'ammontare quadruplo almeno della somma corrispondente.

ART. 38.

I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno essere intrapresi entro il termine non maggiore di sette mesi a datare dal giorno della promulgazione della legge che approva la presente concessione, e previo l'eseguimento del deposito di cauzione di cui sopra.

Tali lavori dovranno essere ultimati entro mesi diciotto dall'incominciamento.

ART. 39.

Finchè dura la concessione, la strada colle sue dipendenze dovrà essere conservata in buono stato di manutenzione e tenuta munita di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio.

ART. 40.

Le spese di vigilanza nel periodo di eseguimento dei lavori e di collaudo tanto parziale che generale dei medesimi, non che quelle occorrenti per il controllo

dell'esercizio saranno sostenute dal concessionario che ne verserà anticipatamente per trimestre l'ammontare nella cassa dello Stato, nella somma annua di 8000 lire dalla data del termine stabilito dall'articolo 8 della convenzione sino a quella della collaudazione definitiva dei lavori, ed in ragione di lire 60 per chilometro durante il periodo d'esercizio. (247)

ART. 41.

Il concessionario sarà tenuto al pagamento della contribuzione prediale della strada; tale contribuzione sarà stabilita in proporzione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualunque attinenti al servizio della strada ferrata saranno soggetti all'imposta *fabbricati*, ed in quota parificati agli altri della stessa località in cui sono situati. Essi del resto seguiranno le condizioni delle altre proprietà del luogo rispetto alle leggi che possono venire promulgate.

ART. 42.

Mercè la percezione dei prezzi stabiliti sulle tariffe e sotto l'osservanza delle disposizioni contenute in questo capitolato, il concessionario contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che saranno consegnate, salve le eccezioni nelle tariffe medesime contemplate.

ART. 43.

Il concessionario è autorizzato a fare quei regolamenti che crederà opportuni per l'andamento della sua amministrazione interna. Dovrà però sottoporli all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 44.

Previa l'approvazione del Ministero predetto saranno dal concessionario stabiliti gli orari delle corse in modo che conciliino l'interesse reciproco della linea e del pubblico, e corrispondano ad una ben regolata velocità dei convogli.

In ogni stagione dell'anno non si faranno meno di tre corse per i viaggiatori tanto nell'andata che nel ritorno.

ART. 45.

Il servizio di posta per tutte le lettere, per i dispacci del Governo da un'estremità all'altra della linea e da punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente

(247) dal concessionario nei treni ordinari di viaggiatori o di mercanzie che saranno designati dall'amministrazione superiore, riservando a tal uopo in essi treni un compartimento speciale abbastanza vasto per i bisogni del servizio delle poste destinato a ricevervi, oltre le valigie delle lettere e dei dispacci, anche gli agenti postali incaricati del servizio medesimo.

Se il volume delle valigie di posta o le circostanze del servizio rendessero necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero se per il servizio della posta si dovessero stabilire degli uffizi ambulanti, il concessionario sarà obbligato di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario sia di andata che di ritorno anche di questi veicoli costrutti però e mantenuti a spese del Governo.

Il peso dei medesimi non potrà col carico eccedere 6500 chilogrammi; per un peso maggiore l'amministrazione pagherà in ragione di tariffa generale come per il trasporto merci. Se il peso del veicolo eccede il peso massimo di quelli in servizio per la ferrovia, il concessionario non è obbligato al trasporto.

ART. 46.

Nelle stazioni in cui la direzione delle poste lo giudicherà necessario il concessionario dovrà cederle gratuitamente un locale sufficiente per uffizio postale e per deposito delle valigie opportunamente collocate.

Il Ministero dei lavori pubblici si riserva il diritto di stabilire a spese del Governo gli stanti ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, in guisa però che questi stanti ed apparecchi per la natura e disposizione loro non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli nè al servizio delle stazioni.

ART. 47.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sarà applicata la seguente tariffa speciale:

Grande velocità.

1° Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali per ogni posto in vettura di 1ª classe lire 0,025 al chilometro.

Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali per ogni posto in vettura di 2ª classe lire 0,018 al chilometro.

Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali

per ogni posto in vettura di 3ª classe lire 0,0125 al chilometro. (247)

Le famiglie dei detti militari, marinai, carabinieri in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio avranno diritto alla riduzione della metà sui prezzi di tariffa;

2° Per ogni tonnellata di bagaglio divisibile di 10 in 10 chilogrammi lire 0,20 al chilometro.

Per 1 cavallo in vagone scuderia lire 0,12 al chilometro.

Per 1 cavallo in vagone-bestiame lire 0,06 1/4 al chilometro.

Per 1 vettura a 2 ruote lire 0,15 al chilometro.

Per 1 vettura a 4 ruote lire 0,25 al chilometro;

3° Doganieri, guardie di pubblica sicurezza ed indigenti in vetture di 3ª classe lire 0,025 per posto e per chilometro;

4° Ditenuti ed agenti di scorta da trasportarsi in uno speciale compartimento di vetture di 3ª classe per ogni posto lire 0,025 al chilometro.

Qualora il Governo fornisca apposite vetture cellulari il concessionario dovrà trasportarle, se cariche, mediante il semplice pagamento dei prezzi dei posti occupati dai ditenuti e dagli agenti di scorta, e gratuitamente se vuote.

La pulizia, l'illuminazione e lo ingrassamento delle vetture cellulari sono a carico del concessionario durante il tempo in cui queste rimangono sulle sue linee;

5° Nei sovraindicati prezzi non è compresa l'imposta del decimo;

Piccola velocità.

6° Materiali d'agricoltura, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'amministrazione della guerra e della marina, tabacchi, sali ed altri generi di privativa demaniale lire 0,06 per tonnellata e per chilometro coll'aggiunta del diritto fisso di lire 0,50 per ogni operazione di carico e scarico effettuato a cura del concessionario;

7° Per ogni cavallo o mulo trasportato in vagone-bestiame, lire 0,03 per chilometro;

8° I carri, sì a due che a quattro ruote e gli affusti da cannone saranno tassati in ragione di centesimi 8 ciascuno e per chilometro se vuoti, ed in ragione di centesimi 12 pure per chilometro se i carri contengono

(247) materiali da guerra e gli affusti si trovano provvisti di cannoni;

9° Alle polveri ed alle altre munizioni da guerra che non venissero trasportate sui carri d'artiglieria, sarà applicata la tariffa di lire 0,075 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del diritto fisso sovrastabilito per le operazioni di carico e scarico;

10. Qualora per il trasporto delle polveri e munizioni da guerra fossero necessari convogli speciali, il concessionario avrà diritto ad un maggior prezzo da convenirsi.

ART. 48.

Il Governo stabilirà con apposito regolamento i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno della sopra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi, sì per quanto concerne le persone come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame. Sarà però lecito al Governo, quando lo creda di sua convenienza, di percorrere la linea concessa con materiale proprio per il trasporto di truppa e materiale da guerra mediante pagamento di un pedaggio da convenirsi.

ART. 49.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie od intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa, ma il concessionario non potrà opporvisi, nè chiedere alcuna indennità per il sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà ristabilita nel pristino suo stato a spese del Governo.

ART. 50.

È tenuto il concessionario al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei commissari ed altri funzionari governativi addetti alla sorveglianza della strada, degli uffiziali del telegrafo incaricati di visite e ricognizioni lungo la linea, non che degli uffiziali di posta in servizio negli uffizi ambulanti od incaricati della sorveglianza dei medesimi.

ART. 51.

Il concessionario è responsabile tanto verso lo Stato come verso i particolari dei danni in qualsiasi modo cagionati da' suoi amministratori, agenti e preposti, o da altri impiegati al servizio della costruzione ed esercizio della linea nel disimpegno delle loro funzioni, non che per ogni danno procedente dall'inesecuzione

delle condizioni della concessione o dall'inosservanza dei regolamenti di ordine pubblico. (247)

ART. 52.

Il concessionario dovrà tener rilevata l'amministrazione in qualunque tempo da ogni domanda fatta dai terzi di compensi per occupazione di fondi, d'indennità o diritti di qualunque specie derivanti dalla costruzione della strada, e specialmente da quelle che per risarcimento di danni potessero venir inoltrate dal costruttore del ponte sulla Stura presso Altessano in dipendenza dell'esazione del diritto di pedaggio cedutogli dalla provincia di Torino con atto 23 agosto 1851 in pagamento di una parte del prezzo di costruzione del ponte predetto.

ART. 53.

I danni ai quali il concessionario può essere tenuto in dipendenza dell'articolo 51 sono dovuti solamente per il fatto d'inesecuzione delle condizioni stipulate nel presente capitolato, eccettuati sempre i casi di forza maggiore.

ART. 54.

All'effetto di constatare i casi di forza maggiore il concessionario dovrà nei trenta giorni, a datare dall'evento o dalle circostanze che avranno impedito l'adempimento delle condizioni stipulate, darne avviso al Ministero dei lavori pubblici, ed ove così si richieda provarne la realtà e le conseguenze.

In difetto, il concessionario potrà essere considerato come decaduto da ogni eccezione dipendente da forza maggiore.

§ 6° — *Durata della concessione, diritti dalla medesima dipendenti e favori accordati al concessionario.*

ART. 55.

La durata della concessione è stabilita ad anni 99 a datare dal giorno dell'apertura dell'intiera linea al pubblico servizio.

ART. 56.

Le tasse di trasporto dei viaggiatori e delle merci, nonchè i diritti a perceversi per ispese accessorie, saranno stabilite conformemente alle tariffe che si troveranno in vigore all'epoca dell'ultimazione della strada sulla linea da Torino a Novara; potranno però con autorizzazione del Governo essere variate. Si potrà pure

(247) coll'autorizzazione del Governo ridurre da tre a due il numero delle classi per i viaggiatori, sopprimendo quella la di cui tariffa corrisponde alla prima classe.

ART. 57.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare il concessionario delle tasse che gli sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa che verrà pubblicata dal concessionario.

ART. 58.

È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutti i *rails*, cuscinetti, stecchetti, cangiamenti di via, ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè delle macchine locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista per l'esercizio della strada. Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tal riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 59.

Quando venisse richiesto il trasporto sulle ferrovie dello Stato dei detti oggetti provenienti dall'estero, la tassa di tariffa sarà ridotta alla metà.

ART. 60.

La costruzione della strada ferrata da Torino a Ciriè, e la sua manutenzione e riparazione sono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi sono loro applicate, per l'espropriazione ed altri privilegi, le disposizioni delle leggi e regolamenti vigenti.

ART. 61.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che il concessionario stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni da esso assunte con questo capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro e saranno soggetti al solo dritto fisso di una lira.

ART. 62.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente e temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata e le sue dipendenze ed accessori, non che le quitanze dei proprietari, potranno essere

estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprendere varie dismissioni o quitanze. (247)

ART. 63.

Lo Stato si obbliga a non fare altre concessioni di linee che vengano a stabilire una diretta comunicazione fra Torino e Ciriè, nè di linee parallele ad uno o più tronchi della linea ora concessa se non a distanza che passi i 5 chilometri.

ART. 64.

A parità di condizioni il concessionario avrà la preferenza per la continuazione della linea sino a Lanzo, e per una diramazione che partendo da questa linea si dirigesse verso Rivarolo Canavese e Cuorgnè.

Questo diritto di preferenza avrà una durata eguale a quello prefisso per la concessione.

§ 7° — *Collaudo, facoltà di riscattare la strada e sua riversione allo Stato.*

ART. 65.

Compiuta la linea il Governo ne farà eseguire il collaudo per mezzo de' suoi delegati ed in contraddittorio del concessionario o dei suoi rappresentanti.

Tale collaudo si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, l'armamento della via, le stazioni, le case di guardia e gli edifizi accessori, nonchè al materiale mobile e fisso per riconoscere se in tutte le loro parti siano state adempiute le prescrizioni di questo capitolato.

Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le dette prescrizioni, il concessionario dovrà tosto porvi riparo; ove egli a ciò non si presti vi supplirà il Governo valendosi dell'ultima rata di cauzione, ed in caso d'insufficienza di questa compensandosi coi primi prodotti dell'esercizio della strada che farà esigere direttamente.

ART. 66.

Dopo ultimata l'operazione del collaudo il concessionario farà procedere in contraddittorio di un delegato del Ministero dei lavori pubblici alle testimoniali di stato ed alla formazione di un piano geometrico della strada alla scala di 1 a 2500, dei relativi fabbricati e delle parti annesse o dipendenti. Le spese per tali operazioni saranno sopportate dal concessionario anche per l'originale del processo e dei piani da ritenersi dall'amministrazione dello Stato.

(247)

ART. 67.

Dopo il periodo di quindici anni il Governo potrà riscattare in qualunque tempo la concessione della strada ferrata; dovrà però esserne dato avviso al concessionario almeno un anno prima che si venga a questo atto di espropriazione. Per regolare il prezzo di tale riscatto si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dal concessionario nel corso degli ultimi cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto; si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio netto delle altre tre. Determinato così il prodotto netto, lo si capitalizzerà in ragione del cento di capitale per cinque di rendita, e si corrisponderà al concessionario sul capitale il 5 per cento sino alla scadenza del periodo di concessione, o veramente gli si pagherà al momento del riscatto il capitale suddetto.

ART. 68.

Nel caso previsto dal precedente articolo come pure quando il Governo prendesse possesso della ferrovia soltanto alla scadenza della concessione, dovrà essere consegnata in buono stato di manutenzione, colle sue dipendenze ed attinenze, materiale fisso, e gli immobili d'ogni genere.

ART. 69.

Se durante gli ultimi cinque anni precedenti la scadenza il concessionario non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

ART. 70.

Gli ogggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d'ogni specie, mobili della stazione, combustibili, provviste, ed in generale tutti quelli non cadenti in proprietà del Governo, come è dichiarato nell'articolo 208 della legge 20 novembre 1859, saranno, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, rilevati dal Governo a prezzo d'estimo e pagati nei tre mesi successivi alla consegna.

L'obbligo di acquistare il combustibile, olii, legname ed altri materiali ed approvigionamenti che si trovassero nei magazzini del concessionario sarà limitato però alla quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi dodici.

§ 8° — *Caso di penalità e decadenza. Procedimenti relativi.*

ART. 71.

Se nel periodo fissato all'articolo 38 e dopo una formale ingiunzione il concessionario non avesse dato esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore, ed ottenuta una proroga per l'adempimento delle medesime, s'intenderà di pien diritto decaduto dalla concessione, senza che occorra alcuna costituzione in mora.

ART. 72.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita, ed il valore dei terreni, ed opere d'arte sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passate in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo potrà, se lo crede, provvedere al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette, col mezzo d'asta pubblica da aprirsi sulle basi del presente capitolato e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si trovassero già posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato al miglior offerente riconosciuto idoneo dall'amministrazione superiore, esclusi però il concessionario decaduto ed i suoi aventi causa.

ART. 73.

Il nuovo concessionario sarà tenuto di pagare a quello decaduto dalla concessione, prelevato anzi tutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termini dell'articolo 36, il suddetto valore di estimo dei tronchi di strada costrutti od in costruzione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad esso fatta la cessione.

ART. 74.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo, con ribasso, ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo, e se questo eziandio rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo, aprendo l'asta con ribasso sul prezzo portato dalle perizie e deliberando l'impresa in base pur

(247) sempre del presente capitolato a colui che avrà fatto il miglior partito.

ART. 75.

Finalmente se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi, valutati per sè stessi ed indipendentemente dall'appartenere alla strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assumerà alcun obbligo.

ART. 76.

Se, compiuta la strada ed aperta al pubblico, l'esercizio di essa venisse ad interrompersi su tutta o su qualche parte della linea concessa, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, e se l'esercizio medesimo venisse eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'amministrazione dei lavori pubblici prenderà a spese e rischio del concessionario le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio.

ART. 77.

Se dopo trascorsi tre mesi dall'organizzazione del servizio provvisorio di cui nel precedente articolo il concessionario non abbia giustificato i mezzi di riprendere l'esercizio regolare e sicuro, esso decadrà dal privilegio e si procederà nel modo stabilito agli articoli 72 e seguenti pel caso della decadenza pronunciata per non aver compiuto ed aperto all'esercizio la strada nel tempo prescritto.

§ 9° — *Disposizioni generali.*

ART. 78.

Il concessionario non potrà reclamare per il fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio e nelle tariffe doganali o di strade ferrate attualmente in vigore o che potessero stabilirsi in seguito.

ART. 79.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare la strada ferrata che fa oggetto del presente capitolato, il concessionario non potrà metter ostacolo a tali attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne

risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa al concessionario stesso. (247)

ART. 80.

Venendo costituita una società anonima non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della società stessa, suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi per ciò ed i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sovra i beni o gli averi della società, nè prendere ingerenza alcuna nella sua amministrazione.

Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

ART. 81.

Nel personale non tecnico, assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa. A tal uopo il Ministero dei lavori pubblici trasmetterà annualmente una nota dei militari suddetti, ed il concessionario manderà allo stesso Ministero una tabella de'suoi impiegati ed agenti, onde si constati la loro qualità.

ART. 82.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del disposto dal presente capitolato o della convenzione cui il medesimo va annesso, il concessionario o la società dovranno rivolgersi direttamente al Ministero dei lavori pubblici cui spetterà di decidere in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero ed il concessionario o la società le contestazioni verranno definite da arbitri nominati dalle parti, ed in caso di disaccordo fra essi da un terzo arbitro delegato dal tribunale di commercio della capitale dello Stato.

Articolo addizionale.

Venendo provveduto al riordinamento delle ferrovie nello Stato il concessionario dovrà prender parte agli accordi colle società cointeressate onde stabilire le condizioni di esercizio per i servizi cumulativi.

Fatto, letto e sottoscritto in duplice originale a Torino, oggi 21 maggio 1864.

Sottoscritti: *Il ministro dei lavori pubblici*
L. F. MENABREA.
Ingegnere GAETANO CAPUCCIO.
Il capo di sezione COBOEVICH.

(247)

DICHIARAZIONE.

Dichiaro di avere preso cognizione delle condizioni contenute negli articoli 8 a 66 del capitolato conchiuso in data d'oggi tra il ministro dei lavori pubblici e la società delle strade ferrate lombarde, e di accettare, per quanto mi concerne, le condizioni medesime sia per il servizio sul tronco di raccordamento della linea di Ciriè colla stazione di porta Susa in Torino, sia per le norme a seguirsi nella nomina degli arbitri nel caso di contestazione, ritenendo testualmente surrogate in tal parte le disposizioni dell'articolo 66 del citato capitolato a quelle contenute nell'articolo 82 del capitolato 21 maggio 1864 annesse alla convenzione della stessa data da me firmata per la concessione della linea Torino-Ciriè.

Torino, 30 giugno 1864.

Il concessionario della linea da Torino a Ciriè
Firmato: GAETANO CAPUCCIO.

Il ministro dei lavori pubblici
Firmato: L. F. MENABREA.

ALLEGATO G

CONVENZIONE STIPULATA DAL MINISTERO IL 28 NOVEMBRE 1864 E RICHIAMATA ALL'ARTICOLO 4 DELLA PROPOSTA DI LEGGE 28 NOVEMBRE 1864.

Convenzione riguardante alcune modificazioni alla concessione delle strade ferrate meridionali, approvata colla legge 21 agosto 1862.

L'anno mille ottocento sessantaquattro, addì ventotto del mese di novembre, tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, e la Società concessionaria delle strade ferrate meridionali rappresentata dal signor commendatore Bartolommeo Bona, direttore generale delle suddette strade ferrate, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 25 novembre corrente, venne convenuto e stipulato quanto segue:

ART. 1.

Il Governo concede alla Società italiana delle ferrovie meridionali:

1° Una linea da Foggia a Napoli per Benevento-Caserta ed Aversa;

2° Una linea da Termoli all'incontro della linea anzidetta in un punto da determinarsi tra Telese e Benevento;

Modificazioni approvate dalla Commissione

MODIFICAZIONI PROPOSTE DALLA COMMISSIONE E ACCETTATE DAL MINISTERO

Identico al qui contro fino all'articolo 8 inclusivo.

3° Una linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila.

ART. 2.

È rivocata la concessione fatta colla legge 21 agosto 1862 dei due tronchi, compresi l'uno tra Foggia ed Eboli per Conza e l'altro fra Ceprano ed il punto d'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti.

ART. 3.

La Società cede al Governo tutti i lavori già eseguiti nei due tronchi della linea Foggia-Napoli per Conza, compresi l'uno tra Eboli e Contursi e l'altro da Foggia a Candela, ad eccezione, rispetto a quest'ultimo, del tratto che potrà servire per la nuova linea da Foggia a Napoli per Benevento.

La preindicata cessione s'intende limitata ai lavori componenti il corpo stradale e la massicciata in ghiaia, e conseguentemente verrà lasciato a disposizione della Società l'armamento della via, l'area e i fabbricati delle stazioni e case cantoniere.

ART. 4.

Resta inteso che non costruendosi dalla Società il tronco di strada ferrata da Ceprano all'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti, il Governo rimane per l'altro tratto da Pescara a Popoli ed oltre esonerato dal carico di cui parla l'articolo 17 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862.

ART. 5.

Le linee nuovamente concesse dovranno essere ultimate ed aperte all'esercizio entro i termini che seguono dalla data in cui la convenzione presente sarà definitivamente stipulata, quando però per l'approvazione dei progetti per parte del Governo non abbia a decorrere un tempo maggiore di quattro mesi dalla data della loro presentazione. Per ogni maggior ritardo nell'approvazione dei progetti, sarà accordata alla Società una corrispondente dilazione ai termini sovraccennati, a condizione però che un simile ritardo non provenga dalla necessità in cui potrebbe trovarsi il Governo di ordinarne più di una volta la rettifica:

1° Linea da Foggia a Napoli per Benevento, anni tre;

2° Linea da Termoli al punto di congiunzione della linea suddetta, anni quattro;

3° Linea da Pescara ad Aquila in mesi quaranta, e da Aquila a Rieti, in anni cinque.

ART. 6.

Le linee di strada ferrata di cui nel precedente articolo saranno costrutte in ogni loro parte per un solo binario.

ART. 7.

Per il compimento ed apertura all'esercizio delle linee che sono comprese nella primitiva concessione non ancora aperte all'esercizio e che non deggiono rimanere soppresse, sono concessi i seguenti termini :

Linea da Bari a Taranto.

Per la sezione da Bari a Gioia, il primo maggio 1865.
Per quella da Gioia a Taranto, il primo ottobre 1866.

Linea da Ancona ad Otranto.

Per la sezione Trani-Brindisi, il primo marzo 1865.
Per la sezione Brindisi-Lecce, il primo ottobre 1865.
Per quella da Lecce ad Otranto, il primo giugno 1866.

ART. 8.

Qualora in avvenire si frapponessero ritardi nel compimento delle sezioni di linee superiormente indicate senza giustificati motivi di forza maggiore, la Società andrà soggetta ad una multa che andrà in favore del Governo. Questa multa sarà nel primo anno di ritardo di lire due mila per cadun chilometro della sezione nella quale avrà luogo questo ritardo, e di lire quattro mila negli anni successivi. Nell'uno e nell'altro caso la multa sarà applicata in proporzione del ritardo e per tutta la sua durata.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe, nelle quali incorresse la Società, sulle sovvenzioni dovute alla medesima per altre linee già aperte all'esercizio.

ART. 9.

Le condizioni locali non avendo permesso di attivare in modo completo contemporaneamente al servizio dei viaggiatori anche quello delle merci sulle linee attualmente in esercizio, si dichiara che la guarentigia per i primi tre mesi dalla data della detta epoca sarà ridotta ai due terzi, e che pel seguito sarà pagata per intiero.

ART. 9.

È ridotta a soli due terzi la guarentigia stipulata nell'originaria convenzione su tutte le linee fin qui aperte, pei primi tre mesi del loro esercizio, perchè in detto periodo di tempo non venne su quelle linee attivato in modo completo e contemporaneamente il servizio dei viaggiatori e quello delle merci.

ART. 10.

Dopo stipulata definitivamente la presente convenzione, la Società, onde ricevere i dieci milioni in beni demaniali, di cui nell'articolo 20 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862, potrà concorrere agli incanti od alle trattative private relative alla vendita dei detti beni demaniali secondo le leggi dalle quali la medesima è regolata; ed il prezzo di acquisto liquidato per lo ammontare dello stabile, degli accessori e delle spese, e per lo sconto colle norme stabilite per ogni altro acquirente, sarà imputato nel pagamento dei summenzionati dieci milioni.

ART. 11.

La Società accetta la liquidazione dei conti relativi ai lavori eseguiti dal Governo avanti la primitiva concessione, accennati nell'articolo 19 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862, in lire 10,378,665 53, come risulta dal quadro in data 3 settembre 1864, trasmesso all'amministrazione della medesima società con nota ministeriale del 9 detto mese, n° 2531, e si obbliga a pagarne tutto l'ammontare nelle casse dello Stato entro un mese dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione.

ART. 12.

Quando sia sanzionata per legge la convenzione per la fusione in una sola compagnia delle società delle ferrovie Romane e Toscane, il Governo concede pure alla società delle strade ferrate meridionali la linea da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna attualmente in esercizio, al prezzo da liquidarsi colla società delle strade ferrate romane, in conformità di quanto è stabilito all'articolo ottavo della convenzione 22 giugno 1864 relativa alla fusione della società delle ferrovie romane con quelle della Toscana, il quale prezzo per altro non potrà mai oltrepassare il massimo di lire cinquantaquattro milioni settecento ottantasei mila seicento cinquantadue.

La Società delle strade ferrate meridionali sarà ob-

ART. 10.

La Società, dopo stipulata definitivamente la presente convenzione, sarà ammessa a concorrere agli incanti o alle trattative private relative alla vendita dei beni demaniali, uniformandosi però a tutte le leggi da cui tale vendita è regolata, e ciò allo scopo di ricevere i 10 milioni in beni demaniali, di cui all'articolo 20 della convenzione approvata dalla legge 21 agosto 1862: il prezzo d'acquisto, liquidato per l'ammontare degli stabili, degli accessorii e delle spese, e per gli sconti, giusta le norme stabilite per ogni altro acquirente, sarà imputato nel pagamento dei summenzionati 10 milioni.

~~ART. 11.~~

~~La Società, ecc. *come contro.*~~

Il Governo per parte sua, tenuta ferma l'accettazione della Società e la conseguenza di tale accettazione, si riserva di sottoporre i conti succennati al regolare procedimento di revisione e di liquidazione, giusta le ordinarie norme di legge, per cui risultando un debito maggiore a carico della Società, questa sarà tenuta al corrispondente pagamento.

~~ART. 12.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

bligata a pagare il prezzo che sarà definitivamente stabilito, mettendo presso il cassiere della sua sede a disposizione della Società delle ferrovie romane dieci giorni avanti la scadenza dei *coupons* e della quota di ammortizzazione l'interesse di tante obbligazioni della suddetta Società, quante saranno quelle rappresentanti il prezzo di cui sopra al saggio di lire 239 ciascuna.

Questa cessione sarà regolata secondo le condizioni contenute negli articoli dall'8 al 18 inclusivamente della succitata convenzione 22 giugno, al cui riguardo la Società è sostituita al Governo.

ART. 13.

La Società dovrà pure rilevare a prezzo d'estimo tutti gli oggetti di consumo che nell'epoca della consegna delle strade ferrate anzidette si trovassero nei magazzini addetti alle medesime, e quelle che vi si dovessero trovare in forza di contratti esistenti e che non fossero compresi nelle spese di primo stabilimento delle strade medesime.

La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in alcun modo eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi delle strade ferrate cedute.

Il prezzo dei suindicati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito alla cessione delle strade ferrate di che si tratta.

~~ART. 14.~~

~~Saranno a carico delle ferrovie meridionali tutte le spese che occorrono per la difesa delle opere~~ d'arte e del corpo stradale della ferrovia Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, contro i fiumi, torrenti e rivi e contro il mare, pel completamento delle case cantoniere e delle stazioni, e per la costruzione di quella ancora da stabilirsi a Falconara, non che pel completamento del materiale mobile.

ART. 15.

La Società delle ferrovie meridionali sarà tenuta di sopportare la spesa della comunicazione da stabilirsi per il servizio delle merci fra la stazione definitiva di Ancona ed il porto, e per due terze parti la spesa occorrente per quella stazione.

Essa dovrà pure concedere alla Società delle ferrovie romane, la quale concorrerà per l'altro terzo nella spesa della suddetta stazione, l'uso della stessa, non che il transito dei suoi convogli sul tratto di ferrovia

ART. 13.

Identico al qui contro.

ART. 14.

Restano a carico della Società delle ferrovie meridionali tutte le spese che occorrono per la costruzione e per la difesa delle opere ~~ecc., *come contro.*~~

ART. 15.

Identico al qui contro.

in comune tra Falconara ed Ancona, e ciò mediante un compenso sia per l'uso della stazione, sia pel pedaggio, pel transito sulla strada e sulla via di comunicazione fra la stazione ed il porto da combinarsi fra le due Società od in difetto per via di arbitri.

ART. 16.

È accordata alla Società la facoltà di aumentare in azioni il suo capitale sociale, del quale s'intendono far parte i sussidi di cui agli articoli 19 e 20 della convenzione del 2 novembre 1862, e potrà realizzare il doppio del capitale sociale così determinato in obbligazioni come è disposto al paragrafo secondo dell'articolo 6 degli statuti.

ART. 17.

Al sistema di garanzia di un annuo prodotto lordo di lire 29,000 per chilometro, accordato alla Società dall'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862, viene sostituito il seguente per tutta la rete sociale determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia:

A partire dal 1° gennaio 1865 sino al 31 dicembre 1868 il Governo pagherà alla Società una sovvenzione annua di lire 22,000 per chilometro, qualunque sia il prodotto lordo che sarà per verificarsi nel detto periodo di tempo.

Dal 1° gennaio 1869 lo Stato pagherà annualmente alla Società una somma di lire 20,000 per chilometro, ed il prodotto annuo lordo chilometrico sarà devoluto per intiero alla Società sino a tanto che non avrà raggiunto la somma di lire 7000.

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 per chilometro la sovvenzione sarà diminuita in ragione del 50 per cento dell'eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire 7000 sino a che questo prodotto non abbia raggiunto la somma di lire 21,000 per chilometro.

L'eccedenza del prodotto della detta somma di lire 21,000 unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le 7 e le 21 mila lire andranno per intiero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.

In corrispettivo poi per la soppressione dei tronchi di linea da Foggia a Eboli e da Popoli a Ceprano, pei lavori, provviste e studi fatti per questi due tronchi, per rescissione di contratti ed indennità di ogni genere

ART. 16.

Identico al qui contro.

ART. 17.

Al sistema di garanzia, ecc., *come contro.*

A partire, ecc., *come contro.*

Dal 1° gennaio 1869, ecc., *come contro.*

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 per chilometro la sovvenzione sarà diminuita in ragione del 50 per cento dell'eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire 7000 sino a che questo prodotto non abbia raggiunto la somma di lire 15,000 per chilometro.

L'eccedenza del prodotto della detta somma di lire 15,000 unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le 7 e le 15 mila lire andranno per intero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.

In compenso dei lavori, delle provviste e degli studi già fatti pelle due linee da Foggia ad Eboli e da Popoli a Ceprano, le quali rimangono soppresse, delle perdite per la rescissione dei contratti e le conseguenti inden-

agli appaltatori dei medesimi, per la cessione che la Società stessa deve fare al Governo del corpo stradale e massicciata di ghiaia in opera od in provvista del tratto di ferrovia da sopprimersi da Foggia a Candela, per le opere di finimento e completazione delle due linee Bologna-Ancona, Castelbolognese-Ravenna indicate nell'articolo 14, ed infine per ogni qualunque spesa accessoria per la costruzione e per l'esercizio delle tre nuove linee concesse da Foggia a Popoli per Benevento. da Termoli all'incontro di detta linea per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, è accordata alla Società un'annua somma di mille lire per ogni chilometro della linea componente la rete sociale determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia.

Il pagamento di detta somma incomincierà a decorrere per le linee già in esercizio dalla data della stipulazione definitiva di questa convenzione, e per le altre a partire dal giorno dell'apertura di ciascuna sezione.

Rimane inteso che le disposizioni dell'articolo 14 del capitolato d'oneri annesso alla legge 21 agosto 1862 rimangono nel loro pieno vigore.

nità d'ogni genere che la Società dovesse pagare, e in corrispettivo tanto della cessione del corpo stradale e della massicciata di ghiaia in opera o provvista pel tratto di strada da Foggia a Candela, che diviene proprietà del Governo, quanto delle opere di finimento e completazione alle due linee da Bologna ad Ancona, e da Castelbolognese a Ravenna indicate all'articolo 14, ed infine per ogni e qualunque maggiore spesa sì principale che accessoria per la costruzione delle tre nuove linee concesse, da Foggia a Napoli per Benevento, e da questa linea a Termoli per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, è accordata alla Società un'annua somma di lire 500 per ogni chilometro della linea componente la rete sociale determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia

Il pagamento, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

ART. 18.

Quando entro quattro mesi dalla data della stipulazione definitiva della presente convenzione le provincie e i comuni, che hanno interesse alla conservazione del tronco di strada ferrata tra Foggia e Candela, costituiti in regolare consorzio, si obbligassero di concorrere con un annuo sussidio non minore di lire 50,000 alle spese necessarie per finire ed esercitare il suaccennato tronco di strada, il Governo, oltre concedere l'uso della strada e l'impiego dei materiali, che gli vengono ceduti dalla Società in forza dell'articolo 3 di questa convenzione, accorderà per sua parte allo stesso scopo una speciale sovvenzione annua di lire 75,000; e la Società in questo caso si obbliga, contro il pagamento della sovvenzione in complesso di lire 125,000, ad assumere l'esercizio del suddetto tronco di strada ferrata, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada.

~~ART. 18.~~

~~Il pagamento delle quote di sovvenzione sarà fatto per semestre, ed a questo scopo verrà alla fine di ogni semestre~~ preparato d'accordo un conto provvisorio dello ammontare dei prodotti delle linee risguardanti il semestre scaduto: sulle basi del detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione, della quale il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

ART. 19.

Il tronco da Foggia a Candela, condotto a compimento secondo il progetto già approvato, dovrà essere ultimato ed aperto all'esercizio entro il termine di quattro mesi dalla data dell'atto con cui venga stabilito definitivamente il consorzio di cui sopra.

ART. 20.

Nel caso in cui non si possa giungere alla combinazione accennata nel precedente articolo 18, la Società si rimette interamente al giudizio del Governo quanto alla parte del tronco da Foggia ad Ascoli che possa essere volto a servizio dell'altra linea da Foggia a Benevento, affinchè rimanga possibile convertire l'abbandonata linea almeno in una strada ordinaria da Foggia a Candela.

ART. 21.

Il Governo, nel caso previsto nell'articolo 18, si incarica di esigere le quote di concorso promesse dalle provincie e dai comuni, e di pagarle alla Società, verso la quale egli sarà risponsabile del pagamento dell'intiera sovvenzione delle lire 125 mila.

Nel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di lire 7000 per chilometro, l'eccedenza andrà a favore del Governo e del Consorzio delle provincie e dei comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

ART. 22.

Quando si costruisca una strada ferrata che da Sulmona vada a congiungersi in un punto della linea Pescara-Rieti, la Società si obbliga di esercitarla con materiale di sua proprietà, mediante il rimborso delle spese di esercizio.

ART. 23.

Il pagamento delle quote delle sovvenzioni accordate alla Società colla presente convenzione sarà fatto per semestre, ed a questo scopo, per quanto riguarda la sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 17 della presente, verrà alla fine di ogni semestre ~~ecc., il resto come contro.~~

ART. 19.

La sovvenzione chilometrica che lo Stato accorda alla Società sarà applicata, a partire dal giorno in cui sarà aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, a ciascuna delle sezioni inframmenzionate, cioè:

Linea Bari-Taranto.

Sezione Bari-Gioia;
Sezione Gioia-Taranto.

Linea Trani-Otranto.

Sezione Trani-Bari;
Sezione Bari-Brindisi;
Sezione Brindisi-Lecce;
Sezione Lecce-Otranto.

Linea Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Foggia-Bovino;
Sezione Bovino-Benevento;
Sezione Benevento-Caserta;
Sezione Caserta-Napoli.

Linea da Termoli all'incontro di quella da Foggia-Napoli per Benevento.

Sezione Termoli-Campobasso;
Sezione Campobasso al detto punto d'incontro.

Linea Pescara-Rieti per Popoli.

Sezione Pescara-Popoli;
Sezione Popoli-Aquila;
Sezione Aquila-Rieti.

Rimane per altro inteso che nei tre mesi successivi alla suindicata apertura, le tettoie, i piani caricatori, i piazzali e le strade d'accesso, i binari di servizio per le merci a piccola velocità, ed ogni altra dipendenza del servizio medesimo dovranno essere recati a compimento, e dovrà, previa ricognizione di apposita Commissione governativa, essere espressamente autorizzata l'attuazione del detto servizio.

In caso di maggior ritardo nell'attuare il servizio delle merci a piccola velocità, e finchè sarà per durare, la sovvenzione da accordarsi dal Governo dall'epoca della prima apertura sarà limitata alle due terze parti di quella convenuta.

ART. 24.

La sovvenzione chilometrica che lo Stato accorda alla Società verrà applicata a ciascuna delle sezioni qui sotto indicate, cominciando dal giorno in cui vi sarà stato attivato il servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità.

~~*Il resto identico al qui contro.*~~

In caso di maggior ritardo nell'attuare il servizio delle merci a piccola velocità, e finchè il ritardo continui, la sovvenzione governativa sarà diminuita d'un terzo.

Allorquando il Governo ordini l'apertura all'esercizio di una parte qualunque delle suddette sezioni, la sovvenzione sarà applicata al tratto aperto secondo le norme suespresse.

ART. ~~20.~~ 19.

Lo Stato guarentisce direttamente, e fino alla somma di 15,000 lire per chilometro, gl'interessi e la quota annua d'ammortizzazione delle obbligazioni emesse e da emettersi finchè l'ammontare della sovvenzione eccederà la somma suddetta.

Quando il detto ammontare sia al disotto delle 15,000 lire, la garanzia di cui sopra sarà limitata alla sovvenzione annualmente dovuta alla società.

ART. 21.

Ove la società delle ferrovie meridionali non istimasse di condurre per Aversa il tratto della linea Foggia-Napoli, compreso tra Caserta e Napoli, e ne ottenesse l'approvazione del Governo, essa avrà il diritto di percorrere coi suoi convogli il tronco della linea di Ceprano che potrà riuscire comune all'altro di Foggia, e ciò mediante quelle condizioni e compensi da determinarsi colla società delle strade ferrate romane.

ART. ~~22.~~ 20.

Nel caso che la linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila avesse una parte di percorso comune alla linea da Terni a Ceprano per Avezzano, le due compagnie interessate dovranno mettersi d'accordo per costruire a spese comuni il tratto di strada a doppio binario pel detto percorso.

ART. ~~23.~~ 21.

Nelle stazioni di Ancona, di Napoli e di Rieti, verrà esercitato il servizio cumulativo tra le due Società delle ferrovie meridionali e delle romane.

Le condizioni ed i corrispettivi dell'uso comune di dette stazioni come anche l'eventuale transito concesso ai convogli della Società delle strade ferrate meridionali sul tronco di ferrovia da Ceprano a Napoli, di cui parla l'articolo 21, saranno convenuti fra le parti interessate, ed in caso di dissenso stabiliti per via di arbitri.

In ogni caso dovranno essere sempre sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le relative convenzioni.

Identico al qui contro.

ART. 25.

Identico al qui contro.

Soppresso.

Gli articoli 26 *al* 35, *identici, dal* 22 *al* 31 *del* ***Ministero.***

ART. ~~24.~~ 24

Per i trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo, menzionati all'articolo 91 del capitolato d'oneri approvato con legge 25 agosto 1863 e riguardante le strade ferrate calabro-sicule, sulle ferrovie concesse alla Società tanto nelle provincie meridionali che nella Lombardia, essa accetta ed applicherà la tariffa speciale menzionata negli undici paragrafi dell'articolo suddetto.

ART. ~~25.~~ 25

La larghezza dei grandi viadotti e dei ponti eccedenti la luce di metri 10 per le linee ad un solo binario sarà di metri 5 e centimetri 10 dall'una all'altra facciata, tanto quando i parapetti sono eseguiti in muratura come quando lo sono in ferro.

Nel caso in cui i viadotti ed i ponti sorpassino la lunghezza di metri 60 fra l'una e l'altra spalla e siano eseguiti parapetti in muratura, saranno, riguardo ai ponti, rialzati tutti o parte dei rostri delle pile sino al piano della via per servire di piazzetta di ritiro ai guardiani, e nei viadotti a più arcate, ad ogni tre di queste saranno costrutti pilastri aventi nelle medesime una sporgenza sufficiente ad ottenere lo stesso effetto.

Nei ponti a travate in ferro la larghezza misurata da centro a centro delle travi laterali sarà di metri 5.

ART. ~~26.~~ 26

L'altezza delle gallerie ad un solo binario sarà di metri 5,50 dal piano dei regoli allo intradosso della chiave del vôlto, la sezione trasversale avrà all'interno una forma ovoidale di larghezza metri 2,524 al piano dei regoli e di metri 5,50 alla nascita del vôlto superiore stabilita a metri 2 sopra il detto piano.

Per la sicurezza dei cantonieri e dei guardiani saranno ad uno dei fianchi delle gallerie, a distanza non maggiore di metri 50, praticate delle nicchie nelle quali possano comodamente ricoverarsi tre o quattro persone.

ART. ~~27.~~ 27

Le prescrizioni di cui nei precedenti due articoli si intendono applicabili soltanto alle nuove linee comprese nella presente convenzione.

ART. ~~28.~~ 28

Costruita che sia la strada ferrata da Potenza ad Eboli in prosecuzione delle linee calabro-sicule, la Società si obbliga a concedere al Governo o alla Società che aprirà tale ferrovia il passaggio de' suoi convogli

sulla sua strada da Eboli a Napoli e l'uso della stazione di Napoli mediante un corrispettivo per questo uso, e mediante un diritto di pedaggio da convenirsi d'accordo, od in difetto per via di arbitri, intendendosi che la Società delle ferrovie meridionali rinunzia fin d'ora ad ogni preferenza per la concessione della detta linea che le potesse competere in forza dell'articolo 38 del capitolato approvato colla legge 21 agosto 1862.

Potrà anche il Governo obbligare la Società delle meridionali a cedere, nel detto caso, l'esercizio della strada da Eboli a Napoli, mediante corrispettivo da stabilirsi nell'anzidetto modo.

ART. ~~29.~~ 29.

La concessione di che si tratta, per quanto riguarda le strade ferrate nelle provincie meridionali, sarà duratura per novantanove anni a partire dal 1° gennaio 1868.

ART. ~~30.~~ 30.

Le disposizioni della convenzione ed il capitolato d'oneri annessi alla legge 21 agosto 1862, le quali non sono contrarie alla presente convenzione, sono mantenute in tutto il loro vigore.

Art. ~~31.~~ 31.

La presente verrà ridotta in convenzione definitiva ed avrà vigore, quando il Governo sia stato autorizzato per legge a stipularla e sia stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti.

Fatta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il ministro delle finanze Q. SELLA — *Il ministro dei lavori pubblici* S. JACINI — *Per la società delle ferrovie meridionali* BONA, *direttore generale* — PIETRO MARZI, *capo-sezione.*

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici,

Il capo-sezione
P. MARZI.

(247-B)

SUPPLEMENTO

alla relazione 17 dicembre 1864 sulle proposte di legge del 30 giugno e del 28 novembre 1864 intorno al riordinamento delle strade ferrate italiane.

I.

SIGNORI! — La Commissione ch'ebbe il carico d'esaminare le proposte di legge intorno al riordinamento delle strade ferrate italiane, aveva, fino dal 17 del passato dicembre, fermate le sue conclusioni, e presentatele quel giorno stesso alla Camera. Sopravvennero le ferie del Natale innanzi che si potesse espedire per le stampe la relazione, della quale fu rimandata la distribuzione ai primi giorni in cui si doveva raccogliere di nuovo il Parlamento. Nel frattempo però s'intraponevano casi, che obbligarono il Governo a rimetter mano alle trattative e a desiderare che non venisse data sollecita pubblicità al lavoro della Commissione.

Due difficoltà, che già si erano avvisate fino dal primo momento in cui si cominciò l'esame delle proposizioni governative, ma di cui credevasi poter prevenire il pericolo, dando intenzione che i contratti sarebbero stati convalidati senza alcun mutamento, si erano, durante le ferie parlamentari, aggravate per forma, che potevano rendere sconveniente ogni discussione e inutile ogni deliberazione. La società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale aveva dato formale diffidamento, che, mutate per fatto del Governo le condizioni economiche della rete stradale cedutale colla convenzione 30 giugno 1864, essa non tenevasi più obbligata ai patti, e intendeva opporsi per ogni via all'esecuzione del contratto, se in qualche parte non le venisse migliorato. I delegati delle quattro società delle strade ferrate dell' Italia mediana, rappresentando alla loro volta di avere assentito alla convenzione 22 giugno 1864 sotto condizione di tempo, e purchè ne fosse ottenuta entro l'anno 1864 l'approvazione per legge, e cogliendo pretesto d'alcune novità, che per avventura potevano rendere più gravoso taluno dei patti

contrattuali, mettevano innanzi anch'essi nuove proposte e domandavano nuove condizioni: e su queste il Governo solo poteva negoziare e deliberare.

Siccome però le pratiche, nelle quali i vostri commissari non dovevano arrogarsi alcun'ingerimento, parevano procedere lente e difficili, e siccome da molte parti, e anche nella pubblica tornata del 19 gennaio, si domandava, in pieno Parlamento, conto della relazione del 17 dicembre 1864, la Commissione deliberò che si rimandasse alla stampa quel documento, e che se altre proposizioni del Ministero o altre deliberazioni della Camera non intervenissero, esso nelle forme consuete si avesse a pubblicare e a distribuire.

Ma nella tornata del giorno 7 corrente, i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, presentarono alla Camera due atti supplementari, i quali venivano a modificare in parecchi punti le convenzioni del 22 e del 30 giugno 1864, che già erano state oggetto dei nostri studi. Codesti atti per deliberazione della Camera venivano rimessi all'esame della vostra Commissione, a cui, due giorni appresso, era pure inviata una Nota ministeriale, la quale esponeva ampiamente i motivi, onde il Governo è stato mosso a stipulare le due convenzioni addizionali.

V. pag. 215 e 220. Le due Convenzioni addizionali del 2 e del 6 febbraio.

V. pag. 223. Nota esplicativa delle due Convenzioni, diretta il 9 febbraio dal Ministero alla Commissione.

V. pag. 235. Atto d'annuenza alle modificazioni introdotte nella Convenzione 28 novembre 1864.

Voi troverete, o signori, tanto le due nuove convenzioni, quanto la nota ministeriale, allegate a questo supplemento di relazione, insieme colle dichiarazioni del rappresentante della società italiana delle strade ferrate meridionali, che annunziano la sua piena annuenza alle importanti modificazioni introdotte dalla vostra Commissione nella convenzione 28 novembre 1864.

La Commissione adunque ebbe a ripigliare i suoi lavori quotidiani; e dopo molte conferenze co' Ministri dei lavori pubblici e delle finanze potè infine, il giorno 17 del mese corrente, venire a risoluzioni definitive e chiudere le sue tornate, che computando con quelli della Commissione plenaria i convegni delle sotto-Commissioni, passarono in numero il centinaio. Essa è ora in debito di rendervi conto brevemente del processo dei suoi lavori e di mettervi innanzi le sue ultime conclusioni.

Non vi parrà colpa, se la prima relazione del 17 dicembre si è lasciata tale e quale era. Prima di tutto

mancava, in questa pressa di tempo, che già ci intima il termine della presente Legislatura, ogni agio di rimaneggiare un lavoro di non piccola mole. Poi sarebbe stata fatica gettata. Le convenzioni suppletive non portano mutazione alcuna nell'ordinamento generale dei gruppi delle strade ferrate, nella ripartizione delle linee fra le diverse società, nella costituzione dei consorzii industriali, nelle loro relazioni amministrative col Governo. Le giunte riguardano solo alcuni patti contrattuali, non certamente tutti di lieve importanza, ma che tutti ponno essere esaminati, discussi e risoluti senza uscire dalle idee direttive esposte nella prima relazione. (247-B)

Noi conserviamo dunque, come punto di partenza, la prima relazione, e la manteniamo in tutte le sue parti. Se in ciò v'è qualche inconveniente, come quello di obbligare la Camera a seguire un giro più lungo di parole, a consultar richiami, a raffrontare la diversità delle date, v'ha per contro il vantaggio di mostrare sinceramente e apertamente il processo dei fatti e dei pensieri.

Dopo ciò entriamo senz'altro in materia. La vostra Commissione non si fermò pure a discutere se le società avessero diritto, o no, di insistere perchè fossero mutate le condizioni dei primitivi contratti. Delle quattro società Tusco-romane, una non s'era obbligata che per l'anno 1864; non cade neppur dubbio dunque ch'essa possa ora riproporre condizioni e mettersi in nuove pratiche, come se avesse a contrattar da capo. Ch'essa faccia cosa lodevole o no, non importa discutere; basti riconoscere ch'essa ha il diritto di far così. Accennammo già, che non le mancano forse nemmeno le ragioni; ma il disputarne qui sarebbe cosa oziosa. Quanto alla società delle Lombarde e delle Italocentrali, non vedesi veramente com'essa possa di suo arbitrio sciogliersi dagli obblighi contrattuali. Ma nella Nota ministeriale, che pubblichiamo, è detto chiaramente come allo Stato sarebbe riuscito più dannoso lasciar mettere in lite la validità del contratto, che accettarne a dirittura la rescissione: e la vostra Commissione è dello stesso avviso, nè crede pur necessario venirne indicando le ragioni. Posto dunque che nuove condizioni potevansi presentare e dovevansi discutere, non ci rimane che pigliare queste condizioni a parte a parte in esame, ed esprimere su ciascuna di esse il nostro giudizio.

Ma qui siamo invitati dall'ordine stesso della materia a premettere un'avvertenza. Nella prima relazione, seguendo il filo delle proposte contenute nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864, si era parlato innanzi tutto della convenzione, che porta una data anteriore alle altre, quella cioè del 22 giugno 1864, con cui venivano stretti i patti per la fusione delle quattro società Tusco-romane. In questo nostro supplemento invece, conformandoci all'invito del Ministro delle finanze, diamo il primo luogo alla convenzione che stabilisce il passaggio delle strade ferrate dello Stato all'industria privata; argomento che naturalmente e strettamente si connette coll'esame delle nostre condizioni finanziarie.

Le modificazioni, che il nuovo atto suppletivo porta alla convenzione ed al capitolato del 30 giugno 1864, e che facilmente si riscontreranno contrapponendole, come noi abbiamo avuto cura di fare, ai rispettivi articoli, ponno distinguersi in riforme materiali, cioè a dire rettificazioni che non hanno alcuna conseguenza fuorchè di meglio conformare alla verità le parole del contratto, in cambiamenti favorevoli allo Stato, e in cambiamenti favorevoli alla società acquisitrice.

V. pag. 247. La Convenzione 30 giugno 1864 coll' annessovi capitolato, e colla contropposizione degli articoli modificata secondo la Convenzione 2 febbraio e la lettera 17 febbraio dei rappresentanti della Società.

Le modificazioni portate nell'atto suppletivo alla convenzione del 30 giugno sono diecisette, due delle quali cadono sulla convenzione, quindici sul capitolato. Di queste diecisette modificazioni quattro, cioè quelle che riguardano gli articoli 1, 4, 12 e 15 del capitolato, si hanno a reputare affatto inconcludenti, dacchè non mutano la sostanza di alcun patto, ma sono poco più che correzioni di compilazione o aggiunte esplicative delle prese intelligenze.

Quattro altre modificazioni sono evidentemente favorevoli allo Stato, quelle cioè che stabiliscono l'epoca fissa del pagamento della prima rata dei 25 milioni al prossimo mese di maggio; che danno alla società l'obbligo di esercitare al 50 per 0/0 di prodotto brutto le strade ferrate che si costruissero da Monza a Calolzio, e da Ivrea ad Aosta; che estendono l'obbligo del servizio postale anche ai piroscafi sui laghi, e determinano il peso delle vetture postali portandole da 4 ad 8 mila chilogrammi; e infine che applicano i prezzi di favore accordati al trasporto dei materiali pel traforo del Cenisio anche a tutte le altre opere congeneri.

Rimangono a prendersi in più attento esame le nove condizioni che a primo aspetto appaiono favorevoli alla società.

L'articolo settimo della convenzione, il quale obbligava la società a mantener la sua sede nella capitale del regno e a non ammettere che regnicoli nel suo consiglio di amministrazione, vien mutato per forma, che sia concesso alla società di scegliere la propria sede in qualsiasi città dello Stato, e che gli stranieri sedenti nel Consiglio di amministrazione possano anche dimorare fuori del regno. Della prima modificazione non accade parlare, essendo ormai consentito per legge a tutte le società quello che qui si concede per patto contrattuale. Anche l'altra modificazione non ha importanza dacchè è mantenuto il principio che il Consiglio debba essere composto di italiani in proporzione di quattro contr'uno. Che i membri non italiani del Consiglio abbiano residenza nel Regno o possano dimorare anche all'estero, non è cosa che muti per nulla le relazioni sostanziali del Governo colla società, o indebolisca la giusta prevalenza che si vuole conservata all'elemento nazionale.

La successiva modificazione portata all'articolo 4 del capitolato d'oneri è indubbiamente favorevole alla società. La sostituzione però della data 1° gennaio 1865 a quella del 1° gennaio 1864 è una conseguenza della ritardata esecuzione del contratto. Il cambiamento sostanziale è quello d'aver guarentito alle Società il valore di due milioni in approvigionamenti delle strade ferrate, mentre nella prima convenzione si pattuiva che se due milioni in approvigionamenti vi fossero, il Governo non potesse esigerne il pagamento dalla Società, ma che la Società da sua parte non potesse pretendere alcun compenso se gli approvigionamenti fossero d'una valuta inferiore. Il vantaggio però ottenuto dalla Società su questo punto è certamente conforme all'equità, intendendosi di per sè, che, quando si cede una azienda, la si deve consegnare cogl'indispensabili fornimenti; nè era cosa da supporsi che il Governo il dì innanzi della consegna facesse vuotare i magazzini o per altro modo disperdesse le riserve e gli apprestamenti necessari alla regolarità del servizio. La vostra Commissione però volle accertarsi dello stato attuale degli approvigionamenti fatti ad uso delle strade ferrate dello Stato, e ne ritrasse ch'essi superano il va-

V. pag. 309. Allegato X. Situazione dei materiali esistenti nei magazzini delle strade ferrate dello Stato.

V. pag. 310. Allegato XI. Fondo di combustibile ad uso delle strade ferrate dello Stato al principio degli anni 1864 e 1865.

lore di due milioni, e che non eccedono le ordinarie occorrenze; onde la condizione assentita alla Società devesi giudicare conforme alla natura del contratto e alla buona fede dei contraenti.

V. Allegato XII, pag. 311. Nota dei veicoli posseduti dalle strade ferrate dello Stato.

Considerazioni di egual natura indussero la vostra Commissione alla correzione di data introdotta all'articolo 3 del capitolato, giacchè sarebbe stato ingiusto far ricadere su una parte sola i danni della ritardata esecuzione del contratto.

A maggiori dubbii diè luogo la modificazione che risguarda la limitazione del concorso imposto alla Società per condurre a fine i lavori della stazione centrale di Torino. Temevasi che le espressioni un po' vaghe usate nell'atto suppletivo lasciassero al Governo un obbligo non ben definito di dar compimento a quella stazione secondo progetti, che forse avrebbero portato un sopracarico di spesa molto maggiore del mezzo milione a cui verrebbe limitato il concorso della Società acquisitrice. La difficoltà nasceva principalmente dalle note comunicate alla Commissione durante il primo periodo dei suoi lavori, le quali note indicavano, che la Società, obbligata a finire la stazione di Torino, valutava codesta condizione ad un carico di più che tre milioni. Vero è che a costituire questa ingente spesa entravano i lavori d'ampliamento agli opifizi annessi alla stazione, i quali rimangono tuttavia tra gli oneri della Società acquisitrice; ma per torre ogni dubbiezza la vostra Commissione confortò il Ministero a determinare l'importanza delle opere, che ancora restano a farsi, ciò che si ottenne, giusta la lettera ministeriale del 17 febbraio, coll'indicare, come il disegno da eseguirsi sia quello stesso che venne fermato in base alle leggi, le quali fissarono in 2,900,000 lire le somme occorrenti per erigere la stazione. Ottenuto questo chiarimento è evidente che la riforma introdotta nell'articolo 9 in luogo di essere a danno dell'erario, può anzi riuscirgli vantaggiosa.

V. pag. 313. Allegato XIV. Bilancio dei fondi destinati a compiere la stazione di Torino.

La modificazione apportata all'articolo 15 del capitolato è senza dubbio favorevole unicamente alla Società, la quale, essendo stata prima esonerata dall'obbligo di porre il doppio binario sulla strada ferrata da Rho al Ticino, come avrebbe dovuto fare stando ai patti della convenzione 26 giugno 1860, viene ora esone-

rata anche dall'obbligo, che aveva assunto, in iscambio del primo, a favore della strada ferrata tra Novara e Torino. Vero è che, diminuita l'importanza strategica delle comunicazioni tra Torino e Milano, non è forse più urgente di provvedere alle occorrenze di un raddoppiato servizio; ma non è men vero che la Società viene con ciò a risparmiare una spesa rilevante; favore di cui dobbiamo tener conto.

Anche le modificazioni introdotte all'articolo 16 del capitolato furono oggetto per la vostra Commissione di lunghe discussioni. Dall'un lato, pareva che colla nuova compilazione si guadagnasse qualche cosa rispetto al ponte sul Ticino, di cui verrebbe fin d'ora assicurato il doppio uso: ma d'altra parte spiaceva che si lasciasse senza precisa determinazione il tempo entro il quale la strada ferrata avesse a giungere alla città di Como ed al lago. Le rimostranze della Commissione non riuscirono ad alcun utile risultamento; dacchè il Ministero contrapponeva l'osservazione, che tra poco le strade ferrate ticinesi avrebbero toccato i confini lombardi, e che allora, forse prima dei tre anni pattuiti nella primitiva convenzione, il tronco d'allacciamento avrebbe dovuto costruirsi.

L'aggiunta fatta all'articolo 25 del capitolato mette a carico dell'erario un milione; ma si è dovuto riconoscere che anche questo nuovo aggravio non è che una delle conseguenze necessarie della ritardata esecuzione del contratto e dei risparmi che nel 1864 si effettuarono nelle spese ordinarie pel mantenimento delle strade ferrate, come è dimostrato irrepugnabilmente nella nota ministeriale del 9 febbraio.

Restano ad esaminarsi le due condizioni più gravi, e, per così dire, capitali, secondo le quali lo Stato guarentirebbe alla Società acquisitrice il prodotto brutto di tutta l'azienda cedutale, ragguagliandolo a 28 milioni di lire annue, ed inoltre manterrebbe la guarentigia del 5 e 2/10 per cento sul capitale sociale, giusta le originarie convenzioni. Per due ragioni principalmente repugnava alla Commissione ammettere queste novità: la prima desunta dall'economia generale di tutta la legge e specialmente dei principii invocati per riformare il sistema di guarentigia adottato per la Società delle meridionali; la seconda fondata sulla sconvenienza di am-

V. pag. 312. Allegato XIII. Prodotto medio delle linee possedute ed esercitate dallo Stato.

(247-B) mettere due differenti guarentigie, che in certi casi avrebbero potuto condurre a stranissimi risultamenti. Non si vuol però tacere che, considerando da tutti i lati la questione, le obbiezioni scemavano d'importanza. Imperocchè il sistema della guarentigia sul prodotto lordo fa diversi effetti secondo le diversità dei casi; nè può dirsi condannabile in modo assoluto e generale. Assicurare un elevato prodotto lordo, quando ogni cosa è da fare, quando le strade si hanno a condurre in paesi nuovi ed impervii, dove il movimento degli uomini e delle merci si deve, diremo quasi, creare, è certamente un partito dissennato; è dar quieta certezza di premio a chi ancora non ha fatto alcuna prova per ottenerlo. Ma se trattasi invece di un'azienda di strade ferrate già compiuta e avviata, e da cui si ritraggono laute rendite, la maniera di guarentigia, della quale discorriamo, non può, per fermo, avere alcun dannoso effetto, non essendo credibile che la società, a cui viene affidata un'industria fiorente e per sua natura crescente, rinunci al guadagno promessole dal naturale aumento della locomozione, per fermarsi ai soli prodotti assicurati, i quali al postutto appena risponderebbero all'interesse dei capitali impiegati nell'acquisto. E quando pur si avesse a creder possibile una speculazione così infingarda, bisogna ricordarsi che l'esercizio delle strade ferrate dello Stato stabilito su larghe basi, e connesso omai intimamente alla vita economica del paese, non potrebbesi restringere a proporzioni minori, o peggio disordinarsi con artifiziose negligenze e studiati peggioramenti di servizio, senza che il Governo fosse costretto, se non altro, dalla pubblica voce, a pigliare quei provvedimenti tutelari, di cui le leggi e le convenzioni gli fanno copia.

Ma allontanato questo primo sospetto, rimanevano ancora due gravi difficoltà. Perchè lo Stato dovrà prestare due guarentigie, una per assicurare la misura del prodotto totale, un'altra per assicurare gl'interessi sui capitali impiegati nella speculazione? Perchè, se mai i prodotti avessero a scemare, e se per conseguenza avessero a diminuire le spese d'esercizio, dovrà la guarentigia ragguagliarsi sempre alla somma fissa del prodotto lordo attuale, a formar la quale entrarono, non v'ha dubbio, maggiori spese di esercizio? Permettere che la Società lucri sul rimborso di spese che non ha fatto, non è come esporla alla tentazione di risparmiare queste spese, tuttochè necessarie, e di peggiorare

così le condizioni dell'industria, che le viene commessa?

La prima difficoltà fu tolta via dalla dichiarazione che la Società fece al Ministero, e che dovrà essere aggiunta alla convenzione. La guarentigia degl'interessi viene conservata soltanto per la forma, come quella che è correlativa alla costituzione delle azioni sociali, e alle condizioni originariamente assentite alla Società per la cessione delle strade ferrate lombarde. Ma un patto espresso stabilisce che giammai codesta guarentigia degl'interessi potrà produrre conseguenze distinte e separate da quelle derivanti dalla guarentigia del prodotto totale.

V. pag. 245. Lettera 17 febbraio dei rappresentanti della Società, capoverso 2°.

L'altra difficoltà rimase intera. La Società, sollecitata dal Ministero a consentire qualche temperamento, rispondeva, secondochè ci venne riferito dai Ministri, non potere, nè volere ammettere la previsione che potesse venir mai tempo in cui si avessero a diminuire le spese d'esercizio: codesta ipotesi non essere nè ragionevole, nè onorevole; il Governo stesso essere in debito di respingerla; potersi prevedere bensì qualche oscillazione nell'entità dei prodotti, e perciò essersi convenuta la guarentigia; ma non doversi credere possibile un sì gran calo di prodotti, da giustificare una riforma nell'impianto del servizio: e se l'impianto non si ha a mutare, se non si hanno a sopprimere stazioni e fermate; se non si ha a scemare il numero degli impiegati, degli operai, dei convogli (cose che il Governo non dovrebbe mai permettere, e quindi non può in alcun modo supporre), di niuna o di lievissima importanza, per le spese d'esercizio, riesce un peso alquanto minore di viaggiatori e di merci.

Codeste ragioni hanno certo molto di vero; il prevedere pubblicamente casi ruinosi ed improbabili è cosa di poca utilità e che poco giova alla riputazione d'un'impresa. Contuttociò la vostra Commissione, tirata dalla necessità logica, insisteva ancora nel suo assunto. Poichè, diceva essa, s'è voluto il sistema della guarentigia del prodotto brutto, se ne hanno a subire tutte le conseguenze. Già si è cominciato a prevedere la diminuzione degl'introiti; si preveda anche una corrispondente diminuzione di spese d'esercizio. Ma a questo punto sopravvenne l'offerta fatta dalla Società di voler concorrere per dieci milioni nelle spese necessarie ad aprire traverso le Alpi settentrionali il varco per una strada ferrata. Codesto atto di fede

(247-B) nell'avvenire economico del nostro paese, e specialmente nell'avvenire economico delle strade ferrate dell'Italia superiore, vinse le ultime dubbiezze della Commissione, e la dispose ad accogliere, colle modificazioni che abbiamo ricordate rispetto alla stazione di Torino, e alla doppia guarentigia, la convenzione suppletiva del 2 febbraio corrente.

II.

L'altra convenzione suppletiva del 6 febbraio conclusa coi delegati delle società Tusco-Romane, contiene novità di minore importanza, e delle quali rende assai bene ragione il Ministero nella sua nota del 9 febbraio.

Non diremo parola di quelle modificazioni che riguardano la costituzione e il governo della nuova società fusa, poichè nessuna di esse tocca la materia delle relazioni tra la società e lo Stato. Le due novità sostanziali, introdotte nell'atto suppletivo che esaminiamo, riguardano l'obbligo assunto dalla nuova società delle Romane di costruire ed esercitare la strada ferrata delle riviere liguri. Non si vuol tacere che questo era il principale corrispettivo dell'aumento di sovvenzione accordato alla nuova società col contratto del 22 giugno 1864; ma neppure deve ignorarsi che dal tempo in cui venne conclusa quella prima convenzione fino ad oggi parecchi fatti rivelarono sempre più chiaramente quanto fossero costose le costruzioni intraprese lungo il golfo Ligustico.

Ora ecco quali vantaggi sarebbero stati, come a dire in compenso, assentiti alla società coi nuovissimi accordi. Nella primitiva convenzione i patti, che risguardavano la concessione delle linee liguri (V. articolo 2, alinea 1. Articolo 5 al 2, 3 e 4. Articolo 21 al 6 e 7. Articoli 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 35), portavano che la società venisse sostituita allo Stato nel contratto 17 dicembre 1860 concluso per la costruzione di quella importantissima linea. Ognuno sa che in quel contratto d'appalto tutta la linea era valutata della lunghezza di 275 chilometri al più, e su questa misura era stabilito il prezzo massimo complessivo di lire 108,350,000. Ora nell'atto suppletivo del 6 febbraio la nuova società, che sottentra al Governo rispetto alle costruzioni, e si assume poscia l'esercizio della linea, si sarebbe assicurata la sovvenzione su 291 chil., cioè sui 275, che rispondono alla lunghezza massima della linea principale,

più 11 chilometri per la strada di Voltri, e 5 pel tronco da Avenza a Carrara, la costruzione del quale è stata data in separato appalto con atto del 21 giugno 1863. Così se qualche diminuzione di lunghezza potrà la società effettivamente ottenere sul complesso della linea, da una parte potrà valersi del disposto dell'articolo 68 della convenzione approvata colla legge 27 ottobre 1860, e diminuire il prezzo da pagarsi alla società costruttrice in ragione di 394,000 lire per chilometro; e dall'altra parte fruirà sempre d'una sovvenzione ragguagliata invariabilmente alla misura di 291 chilometri. Quantunque codesta condizione appaia assai favorevole ai concessionarii, essa non è, convien confessarlo, in disaccordo coll'utile pubblico, ottenendosi con ciò, che la società continui, pel proprio interesse, a fare quello che fin qui per proprio debito ha fatto il Governo, a studiare cioè ogni avvedimento per abbreviare una linea, la quale è destinata principalmente a servire i commerci internazionali e a riavvicinare il Piemonte e la Liguria al centro d'Italia. E la vostra Commissione s'indusse ad ammettere questa novità anche per la considerazione che in tutto il corso delle trattative le linee liguri sono state messe in conto, anche nel calcolo delle sovvenzioni, per una lunghezza di 275 chilometri; e che ad ogni modo la società, per ottenere una linea più breve, dovrà sforzarsi di superare maggiori difficoltà topografiche e di affrontare perciò maggiori spese sia di costruzione sia d'esercizio. (247-B)

L'altro patto che importa una novità sostanziale è quello indicato nell'atto 6 febbraio sotto il n° 4, in forza del quale la società verrebbe autorizzata ad impiegare nella strada ferrata ligure nuovi e speciali sistemi di costruzione e d'esercizio. La frase, come ognun vede, è assai larga, e può abbracciare un'infinità di combinazioni, dai varii congegni di macchine fisse e di piani inclinati, fino alla propulsione idraulica o atmosferica, o a novità non per anco studiate. Vero è che l'approvazione di questi sistemi e dei relativi progetti viene riservata al Governo; ma con ciò non si allontana il pericolo, che, anche dopo il dissenso del Governo, la società non possa ricorrere al giudizio degli arbitri per far decidere sull'applicabilità del sistema ch'essa volesse adottare o sulla regolarità del progetto ch'essa avesse presentato, o per lo meno sui compensi che pel rifiuto dell'approvazione governativa le potessero esser dovuti. E invero trattandosi di un patto contrattuale

(247-B) non può supporsi che sia lasciato intero ed assoluto arbitrio ad una delle parti contraenti, come qui sarebbe il Governo, di togliere ogni effetto d'una concessione fatta all'altra parte contraente. Desiderava perciò la vostra Commissione, che o la clausola si cancellasse e si autorizzasse con un articolo di legge il potere esecutivo a concedere che si sperimentassero o si stabilissero speciali sistemi di costruzione e di esercizio sulla ferrovia ligure, quando gliene apparisse dimostrata la convenienza; o che almeno la società accettasse una doppia limitazione della chiesta facoltà, in modo che i nuovi sistemi di costruzione e d'esercizio si potessero ammettere solo in determinate località e in via di sperimento e di servizio provvisorio. Ma la società, per quel che i Ministri ce ne riferirono, insisteva nelle sue pretensioni, allegando la difficoltà grandissima di forare con gallerie le dure roccie che s'intramezzano fra la Spezia e Levanto, il tempo lungo richiesto a menar a fine siffatti trafori lunghi, solo a parlare dei due sotterranei di Biassa e di Mesco, quasi 7000 metri, e le spese ingenti, che già per sentenza d'arbitri ricadrebbero in gran parte a carico del Governo e della società che a lui sottentra. Infine, con lettera del 17 febbraio, il Ministero comunicò una nuova formola, secondo la quale, esclusa la frase generale, si indicano le sole due località di Biassa e di Mesco, come quelle in cui si sarebbero potuti sperimentare i nuovi sistemi di costruzione e di esercizio; e di più la società rinuncerebbe al diritto di far accettare fin d'ora come definitivo il sistema eccezionale, ma solo si riserverebbe la facoltà di compiere lo sperimento, salvo, nel caso che al Governo non piacesse poi approvarlo come provvedimento definitivo, il rimborso delle spese sostenute e l'obbligo di ritornare all'antico e normale sistema.

A quattro dei vostri commissari questo partito parve accettabile, sia perchè lascia piena libertà di deliberare al Governo, sia perchè non sembra sconveniente, anche col pericolo di qualche maggiore dispendio, cogliere quest'occasione per veder applicato in grande ed al vero qualcuno dei metodi suppletivi di trazione, di cui la scienza ammette la possibilità, e sul valore economico dei quali importerebbe tanto chiarirsi, principalmente in Italia, dove per la natura rotta del suolo sarebbe grandissima ventura il poter alleggerire d'alquanto la tirannia della livelletta. Ma la maggioranza della Commissione, considerando che anche coll'ul-

tima proposta, sebbene rimanga la possibilità di ritornare definitivamente all'antico metodo, si viene però ad intercalare un periodo di sperimenti costosi e lunghi, e così a viziare per chi sa quant'anni una delle strade principali e più promettenti del nostro paese; considerando altresì essersi già fatta una gran concessione assentendo che il sussidio governativo venga stabilito, per le linee liguri, sulla misura fissa di 291 chilometri, e doversi perciò tanto meno permettere che una strada ottenuta con sì grave sacrifizio abbia a riuscire incompiuta e interrotta, respingeva l'articolo. A questo punto nacque di nuovo fra la maggioranza e la minoranza della Commissione un secondo dissenso. Notavano i membri della Commissione che inclinavano all'accettazione incondizionata dell'atto addizionale, come coll'escludere l'articolo 4° si venisse a respingere l'intera convenzione, e a mettere a pericoloso sperimento tutta la proposta di legge. Ma il maggior numero de' vostri commissari deliberava di proporre semplicemente la reiezione dell'articolo 4° dell'atto suppletivo del 6 febbraio con dichiarazione, che, dopo ciò, rimanevano accolte e approvate tanto la convenzione del 22 giugno, quanto le due giunte del 28 novembre e del 6 febbraio. Vero è che la società non ha fin qui annuito alla riforma proposta dalla Commissione. Ma il Parlamento, secondo l'avviso del maggior numero de' vostri commissari, è libero di pigliare quelle deliberazioni che più gli paiano convenienti; nè può credersi ch'egli voglia procedere nell'esame di cotesta specie di convenzioni concluse dall'amministrazione coi privati, con quei rispetti ch'ei s'impone quando sono presentati alla sua sanzione trattati pubblici, e atti internazionali. Ad ogni modo, per avviso della Commissione, si deve lasciare alla società l'arbitrio e la responsabilità di sciogliersi, quand'essa il creda, dalla convenzione per quest'unica e non certo capitale riforma, che si vorrebbe introdotta nel contratto. (247-B)

Non dobbiamo qui lasciar di chiarire, come per appendice, anche due altri punti dell'atto addizionale del 6 febbraio.

L'uno riguarda la sostituzione della parola *titoli creati* a quella di *titoli emessi*, la quale prima si leggeva nel § 3° dell'articolo 26 dell'originaria convenzione. Non può dubitarsi che l'autorizzazione governativa ad emettere le obbligazioni è il vero atto che le

(247-B) costituisce e le crea; e che l'emissione di esse può anche essere nulla più che un'operazione esecutiva e materiale. Chi poi legga la nota, che si pubblica fra gli allegati sotto il n° VII, in cui si rende conto dell'origine delle obbligazioni appartenenti alla società delle strade ferrate romane, si convincerà che le obbligazioni di quella società, la cui creazione fu autorizzata dai due Governi, se anche non sono state messe tutte sul pubblico mercato, sono però già impegnate e negoziate.

L'altro punto riguarda l'imputazione dei crediti che la società delle Romane ha verso lo Stato per conto della guarentigia chilometrica sulla linea da Ancona a Bologna, nel pagamento che la nuova società dovrà fare all'erario pel valore delle opere eseguite sulla strada Ligure, e che oltrepassino la somma della sovvenzione dei 38 milioni. Anche qui la cosa pare semplice, dacchè si compensa un vecchio e già maturo debito del Governo con un credito, il quale nasce in conseguenza della nuova convenzione. Ma bisogna notare che nell'originario contratto del 21 maggio 1856 fatto col Governo pontificio era stabilita un'eccezionale forma di pagamento per le guarentigie chilometriche sulle sezioni della strada da Roma a Bologna, le quali venissero aperte prima che tutta la linea fosse condotta a termine. Questa forma eccezionale consisteva nell'autorizzazione concessa alla società di emettere obbligazioni speciali garantite dal Governo, create al solo scopo di pagare la differenza tra i prodotti effettivi delle strade e la guarentigia governativa, e portanti l'interesse del 6 per cento. L'interesse doveva essere pagato prelevando le somme occorrenti sul prodotto brutto delle linee garantite. Ognuno vede il doppio giro vizioso che nasceva da questo sistema; emissione e circolazione di una nuova forma di titoli, il cui servizio doveva farsi direttamente dalla società, ma colla garanzia del Governo, e doveva farsi a carico del prodotto brutto delle linee, e scemandone il prodotto netto, il quale essendo alla sua volta garantito dal Governo nella larga misura di 20,000 lire al chilometro, il servizio di tali obbligazioni ricadeva in via definitiva a peso del Governo.

Oltre a ciò vi era il grave inconveniente dell'emissione di titoli specialissimi, dei quali non era agevole comprendere il fondamento economico, e che avrebbero forse screditato gli altri titoli congeneri, con poco onore

della guarentigia governativa e con grave iattura della società. Per queste ragioni la vostra Commissione ha creduto di poter proporvi anche l'approvazione di codesta modificazione, la quale toglie di mezzo un meschino espediente a cui aveva avuto ricorso il Governo pontificio per non essere obbligato a sborsare subito le somme che avrebbe dovuto alla società appena aperte le prime sezioni della linea da Roma a Bologna per effetto della convenuta guarentigia. Pare del resto naturale che nel regolare la somma del credito, che la società potrà avere verso il Governo per la guarentigia suddiscorsa, si debba tener conto del modo speciale di pagamento convenuto in origine, principalmente rispetto alla misura degli interessi.

III.

Nel comunicare i due atti suppletivi del 2 e del 6 febbraio il Ministero diede anche notizia alla Commissione dei nuovi accordi passati colla società della strada ferrata di Savona e del formale assenso dato dal plenipotenziario della società delle meridionali alle modificazioni considerate dalla Commissione come necessarie per rendere accettabile la convenzione del 28 novembre 1864. Di questo assentimento, già annunciato dai ministri, e di cui si tenne conto nella relazione del 17 dicembre 1864, non sarebbesi ora fatta nuova menzione, se non ci piacesse di rendere testimonianza di lode alla spontanea offerta fatta dal direttore generale della summenzionata società di rinunziare alle disposizioni scritte nel capitolato 21 agosto 1862 rispetto al servizio delle strade ferrate che si venissero aprendo da concessionari particolari in diramazione delle linee sociali. Queste disposizioni, scritte nell'ultimo alinea dell'articolo 38 di quel capitolato, e di cui noi lamentammo l'inopportuna esorbitanza, verrebbero sostituite dal più equo e più conveniente principio che le nuove linee accessorie saranno dalla società esercitate a prezzo di costo; e questo è veramente un altro passo verso quell'uniformità di diritto amministrativo nella materia delle strade ferrate, che noi abbiamo invocata in fine della nostra prima relazione.

V. a pag. 185 la Convenzione 28 novembre colle modificazioni introdottevi; e a pag. 235 l'atto d'annuenza del rappresentante della Società delle meridionali.

V. pag. 100. Relazione 17 dicembre 1864, Articolo 10 delle modificazioni alla Convenzione del 28 novembre 1864, pag. 238.

La vostra Commissione quindi, vi propone di assentire, che nella convenzione 28 novembre, già riformata secondo lo schema propostovi, venga inserito un nuovo

articolo, che piglierà il luogo del 30° e che sarà conforme a quello formulato nella lettera 9 febbraio corrente dal rappresentante della società delle meridionali. Gli articoli 30 e 31 della convenzione 28 novembre 1864 piglieranno i numeri d'ordine 31 e 32.

Brevi parole basteranno per dire che la Commissione di buon animo approvò la risoluzione del Ministero di ammettere la società della strada ferrata di Savona a discutere in qual misura veramente debba stabilirsi il capitale indispensabile per compiere l'impresa a cui essa si è sobbarcata, sempre che rimanga fin d'ora convenuto, che, quali pur sieno i risultamenti delle nuove indagini, lo Stato non debba essere obbligato a garantire per un capitale maggiore di 54 milioni. Già nella relazione del 17 dicembre si era detto, che riconoscevansi i 50 milioni, di cui parlava la relazione ministe- del 28 novembre prossimo passato, come strettamente necessari per le spese effettive di costruzione. Ora non può farsi rimprovero al ministro se per ragioni di equità e di convenienza, e considerando che nella costituzione della società concorsero molti capitali esteri, e che si ha pure entro certi limiti a tener conto delle spese occorrevoli per avviare un'impresa e per acquistarle e mantenerle credito, fece abilità alla compagnia di fare una nuova dimostrazione di ciò che le occorre per continuare utilmente nelle sue operazioni e condurre prontamente a termine la costruzione della strada.

V. Relazione 17 dicembre 1864 pag. 95.

Egli è perciò che si propone alla votazione della Camera la riforma dell'articolo 7 del progetto di legge nei seguenti termini:

V. Proposta di legge della Commissione pag. 113.

« È fatta facoltà al Governo di concludere entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge colla società della ferrovia di Savona una convenzione per concederle la garanzia del 6 per cento su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l'impresa, e che in nessun caso potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la società rinunzi agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 16 milioni e alla garanzia chilometrica di 25,000 lire di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, a termine della legge 21 agosto 1861, e a condizione inoltre che sieno adottate pei trasporti militari e per gli altri servizi fatti a conto del Governo le tariffe accettate dalla società romana e che le due linee vengano aperte definitivamente all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867. »

Con questo voto la Commissione mise termine ai suoi lavori. Ora essa vi propone di convalidare col vostro assenso i disegni di legge presentati dal Governo, approvando la compilazione fattane dalla Commissione nella forma stessa e nell'ordine che appaiono dallo schema stampato (Vedi pag. 111) in seguito alla relazione 17 dicembre 1864. Quando siano approvate le riforme introdotte nelle tre convenzioni 22 e 30 giugno, e 28 novembre 1864; le giunte successive e le riforme proposte dalla Commissione, per conformare il succennato schema di legge a tutte le novità sopragiunte dopo la compilazione della relazione 17 dicembre 1864, basterà sostituire al secondo capoverso del 1° articolo le seguenti parole: *quest'approvazione è vincolata all'esecuzione dei patti convenuti negli atti addizionali* 23 *novembre* 1864 (*allegato* B) *e* 6 *febbraio* 1865 (*allegato* B[2]), e aggiungere al primo capoverso dell'articolo 2 alle parole: *sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione* (*allegato* C) questa clausola: *ferme le modificazioni risguardanti tanto la convenzione, quanto il capitolato, che sono state convenute coll'atto suppletivo* 2 *febbraio* 1865 (*allegato* C[2]), *e colle successive variazioni e aggiunte assentite con lettera del* 17 *febbraio* 1865 *dei rappresentanti della società* (*allegato* C[3]).

Vedi pag. 111. Proposta della Commissione, art. 1 e 2.

V. pag. 220. Atto suppletivo 6 febbraio 1865.

V. pag. 215. Atto addizionale 2 febbraio 1865, e pag. 245, Lettera 17 febbraio 1865.

Il resto della proposta legge rimane inalterato, salva la sostituzione del nuovo all'antico articolo 7 risguardante la determinazione del capitale, su cui si accordano gl'interessi del sei per cento alla società della Strada ferrata di Savona, e di cui testè si è parlato.

Se per la lunghezza del lavoro, per la varietà delle materie e per la moltiplicità degl'incidenti sopravvenuti durante la discussione, la vostra Commissione non ha potuto presentarvi, come sarebbe stato suo desiderio, una sola relazione riassuntiva, essa nondimeno ha posto ogni studio per introdurre anche in questa scompigliata forma di pubblicazioni, che si richiamano l'una all'altra, e di documenti, de'quali è soprammodo difficile ottenere una perfetta concordanza, un po' d'ordine e di connessità. A questo le giovarono gli indici, le note marginali, i richiami e le ripetizioni, per le quali dimanda venia; aggiungendo l'avvertenza che parecchi dei documenti e dei quadri numerici contengono rettificazioni e notizie, che ancora non si erano potute avere quando venne compilata la prima rela-

(247-B) zione; nessuna delle quali rettificazioni però porta notevoli mutazioni, o induce cambiamento nella sostanza delle conclusioni economiche.

SIGNORI!

Votando il progetto di legge che è sottoposto alle vostre deliberazioni voi chiuderete il periodo delle incertezze, delle contenzioni, dei rimaneggiamenti, delle prorogazioni che fin qui, specialmente nella media e nella meridionale Italia, impedirono la sollecita costruzione delle strade ferrate — Le linee principali saranno stabilite, i mezzi di costruzione predeterminati, costituite società vigorose e veramente responsabili a cui verrà commessa l'esecuzione de' vostri decreti, assicurato il compimento delle linee strategiche, libere e incoraggiate le speculazioni private e locali, a cui solo è dato di risolvere acconciamente le questioni delle strade secondarie. Lo Stato potrà allora rivolgere intera la sua attenzione alla corona di quest'edificio di cui avremo poste le fondamenta, alla grande strada alpina che leghi la rete delle nostre linee ferrate con quelle della Svizzera e apra, non solo al nostro grande scalo del Mediterraneo, ma anche ai nostri porti dell'Adriatico, dell'Ionio e del Tirreno, il mercato dell'Europa centrale. Omai la questione è matura; e la stessa cessione delle strade ferrate dello Stato le ha fatto fare un passo, accrescendo il tesoro riservato a sì grande opera, e che già si è arricchito coll'offerta di tante città. Genova, Milano, la Lombardia orientale, le città adriatiche, persino l'Italia tirrenica, da Firenze a Messina, mostrarono colle loro deliberazioni come oggimai si comprenda l'unità commerciale d'Italia. Non rimane più da fare che una dimostrazione scientifica. Ma prima conviene che la rete interna ottenga il suo definitivo assetto, e che importune questioni intestine o ostinate ripetizioni di soliloquii non turbino più il sicuro istinto dei grandi interessi della nazione.

20 febbraio 1865.

CORRENTI, *relatore.*

(247-B)

Atto addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, relativa alla cessione delle strade ferrate dello Stato alla Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale.

~~(Presentato dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze alla Camera dei deputati nella tornata del 7 febbraio 1865.)~~

Fra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia per l'amministrazione dello Stato e la Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale rappresentata dai signori cavaliere Orazio Landau e cavaliere Paolo Amilhau, come da poteri loro conferiti con atto del 3 giugno e dichiarazione 8 giugno 1864, fu convenuto di comune accordo di apportare alla Convenzione firmata sotto la data del 30 giugno passato anno e relativa alla cessione delle strade ferrate dello Stato, le modificazioni che vengono qui infra indicate:

PRIMO. — All'articolo secondo si sostituiscono le parole: *al cinque di maggio* 1865, a quelle dicenti *all'atto della consegna,* rimanendo così detto articolo secondo concepito nei termini seguenti: « Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di 200 milioni, dei quali 25 al 5 maggio 1865, e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse. »

SECONDO. — All'articolo settimo si sostituisce il seguente: « La sede della società sarà in una città dei regi Stati. Il Consiglio d'amministrazione sarà composto per i quattro quinti d'italiani. Il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le ferrovie concesse s'intenderà essere in quella città dei regi Stati ove risiederà il Consiglio d'amministrazione; » e si dichiara abrogato l'attuale articolo settimo.

Fu inoltre tra le parti convenuto che agli infra notati articoli del capitolato annesso alla citata convenzione 30 giugno 1864 sarebbero fatte le modificazioni ed aggiunte qui sotto dichiarate, e che si ritengono dalle parti come introdotte di fatto nel testo del capitolato suddetto.

PRIMO. — All'articolo primo, n° 4, invece di *la linea da Torino a Cuneo*, si dirà: « la linea da Torino a Cuneo e Saluzzo, » e in sostituzione del n° 8 di detto articolo ove dicesi « la linea da Torino a Susa con riserva dei dritti che competono ai terzi detentori di

(247-B) azioni non riscattate, » sarà detto : « le nove mila undici azioni della ferrovia di Susa delle quali il Governo trovasi in possesso con tutte le ragioni, dritti, obblighi e carichi ad esso Governo come comproprietario ed esercente di detta strada, spettanti a termini delle leggi 14 giugno 1852, n° 1382, ed annesso capitolato, e 10 febbraio 1855, n° 498, inclusa la facoltà di riscatto di cui all'articolo 41 di detto capitolato. Sono riservati i diritti che competono ai terzi detentori di azioni non riscattate della linea suddetta e di quelle di cui ai numeri tre e quattro di quest'articolo. »

SECONDO. — Rimane abrogato l'attuale articolo quarto, che rimane sostituito da altro nei termini seguenti : « Il materiale mobile acquistato, o costrutto, od introdotto in servizio dopo il 1° gennaio 1865, sarà rilevato dalla compagnia a prezzo d'estimo, e pagato all'infuori del valore pattuito per la cessione della rete. Nel caso che gli approvigionamenti in oggetti di consumo, come combustibili, olii e grassumi, ed in materiali di qualsivoglia natura destinati all'armamento delle vie, alla costruzione e riparazione del materiale mobile, al servizio delle stazioni e delle officine ed a quelli della navigazione sui due laghi, non che in oggetti di ricambio delle macchine e dei veicoli ed in oggetti fuori d'uso che al momento della consegna si troveranno appartenere allo Stato non raggiungano un valore complessivo di due milioni, il Governo dovrà a giudizio di periti rifarne la differenza alla compagnia. Ove i detti approvigionamenti eccedano l'indicato valore, la differenza ne verrà rifusa dalla compagnia al Governo. »

TERZO. — Infine del primo capoverso dell'articolo terzo, alle parole « primo gennaio 1864 » saranno sostituite quelle dicenti « primo gennaio 1865. »

QUARTO. — Nell'articolo quinto sono soppresse le parole « Savigliano-Saluzzo. »

QUINTO. — Sono aggiunte nel primo capoverso dell'articolo sesto, dopo le parole « Mondovì-Bastia o Carrù, » le seguenti : « di Monza-Calolzio, d'Ivrea-Aosta » e si sostituiscono nel secondo capoverso dello stesso articolo le parole : « la compagnia riterrà per le quattro prime linee » a quelle inscrittevi dicenti : « la compagnia riterrà per le due prime linee. »

SESTO. — All'attuale articolo nono che resta intieramente abrogato è sostituito il seguente : « Il Governo rimane incaricato di far proseguire e di compire i la-

vori della stazione centrale a Torino secondo i progetti approvati, non che di liquidare definitivamente i conti relativi a proprie spese. La compagnia contribuirà a quei lavori per la somma di cinquecento mila lire. Nel caso che venga approvata per legge la convenzione 6 maggio 1864 tra l'amministrazione dello Stato ed il municipio di Torino per una permutazione di terreni contigui alla predetta stazione centrale, al Governo si sostituisce fin d'ora per l'eseguimento di tale convenzione la compagnia la quale in conseguenza prenderà possesso dei terreni permutati, e rimborserà al Governo il valore dei detti terreni stabilito in lire trecento sessantotto mila duecento cinquantuna e centesimi sette. » (247-B)

SETTIMO. — Si sopprime l'ultima parte del quinto capoverso dell'articolo decimoquinto dalle parole: « a condizione espressa » sino a quelle: « designati dal Governo » inclusivamente.

OTTAVO. — Si sopprimono i primi quattro alinea dell'articolo sedicesimo sostituendo ad essi la seguente redazione: « Entro il termine di quattro anni dalla emanazione della legge approvativa di quest'atto dovrà la compagnia riunire con un tratto di ferrovia ad un solo binario la stazione di Sesto Calende colla linea da Novara ad Arona in prossimità di questa ultima stazione. Il ponte da stabilirsi sul Ticino sarà a doppio uso della ferrovia e del carreggio ordinario, prendendo il Governo l'impegno di pagare la metà della spesa occorrente per tale costruzione. Si obbliga pure la compagnia di prolungare fino all'incontro delle linee Ticinesi la linea Milano-Monza-Camerlata passando per Como e mettendola in comunicazione col porto, e di disporre per l'eseguimento delle relative opere in modo da raggiungere dette linee contemporaneamente all'apertura del tratto da Lugano al confine italiano. Nella compilazione dei progetti ed esecuzione dei lavori saranno osservate le norme stabilite nel capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860 per le ferrovie lombarde. »

NONO. — Sono soppresse le parole costituenti il primo periodo dell'articolo vigesimo quinto e sostituite le seguenti: « Mediante il pagamento di un milione di lire, che le viene dal Governo accordato a titolo di compenso per le minori spese di mantenimento del corpo stradale e del materiale fisso e mobile, effettuate sulla rete in discorso nel corso dell'anno 1864 e nel

(247-B) periodo del 1865 che precederà la consegna di essa, la compagnia accetta le strade ferrate e loro dipendenze nello stato in cui si trovano all'epoca della consegna; » ed il rimanente dell'articolo sino alla fine cioè dalle parole « Nell'intervallo » sino a quelle « interessi della medesima » è conservato senza modificazioni.

DECIMO. — Dopo l'attuale articolo trentadue è introdotto col numero trentatrè un nuovo articolo nei termini seguenti: « Verificandosi il caso che il prodotto lordo delle linee enumerate agli articoli primo e quinto congiuntamente a quello della linea di Torreberetti, prodotto computato per il 1862 in cinque milioni quattrocento diecinove mila centotrenta lire e centesimi tredici per le strade già esercite dalla società *Vittorio Emanuele*, e di ventidue milioni duecento novantasette mila trecento novantasei lire e centesimi ottanta per le strade esercite dallo Stato, non ascenda in complesso a ventotto milioni di lire, il Governo rifarà anno per anno la somma mancante. Questa assicurazione per le linee di proprietà dello Stato è accordata per tutta la durata della concessione e per le linee appartenenti a società particolari a tutto il periodo durante il quale ne sarà fatto dalla compagnia l'esercizio. Avvenendo per ciò il caso che cessi la compagnia dall'esercizio di una linea sociale, sarà dalla predetta somma guarentita per prodotto brutto complessivo, dedotta quella corrispondente al prodotto brutto speciale di detta linea ottenuto nel mille ottocento sessantadue, più l'uno per cento sul prodotto medesimo. Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della predetta assicurazione non saranno dalla compagnia ulteriormente rimborsate e ad essa rimarranno definitivamente acquistate »

UNDECIMO. — Il nuovo articolo trentaquattro resta composto degli attuali articoli trentatrè e trentaquattro riuniti che si conservano colla sola modificazione seguente al primo capoverso dell'attuale articolo in cui alle parole « guarentigia stabilita all'articolo precedente » si sostituisce « guarentigia stabilita all'articolo quarto della convenzione. »

DUODECIMO. — In fine dell'articolo quarantesimo a vece di « applicabile alle linee di Cuneo e Piacenza » sarà detto « applicabile alle linee di Cuneo, Susa e Piacenza. »

DECIMOTERZO. — Nell'articolo quarantotto al primo capoverso dopo le parole « punto delle mede-

sime » verrà aggiunto « non che sui laghi » e nell'a- (247-B)
linea secondo numero primo dell'articolo medesimo dopo le parole « amministrazione superiore » si aggiungerà « e sui battelli a vapore; » inoltre si dichiara interamente soppresso l'attuale paragrafo quinto dell'articolo medesimo, che incomincia colle parole « il peso delle vetture » e finisce con quelle « non sarà obbligata al trasporto, » e perciò i successivi tre paragrafi attualmente notati per sesto, settimo ed ottavo prenderanno la indicazione di quinto, sesto e settimo.

DECIMOQUARTO. — Si aggiungono nell'articolo quarantanove dopo le parole « da Susa a Bardonecchia » le seguenti « non che destinati ad altri lavori per la traversata delle Alpi o degli Appennini aventi sbocco nella valle del Po, dei quali venisse fatta la concessione. »

DECIMOQUINTO. — In fine del quarto capoverso dell'articolo sessantasei alla parola « Milano » verrà surrogata la parola « Torino. »

Salve le modificazioni, soppressioni ed aggiunte che come si è di sovra indicato si apportano agli articoli due e sette della convenzione 30 giugno 1864, ed agli articoli uno, tre, quattro, cinque, sei, nove, quindici, sedici, venticinque, trentatrè, trentaquattro, quaranta, quarantotto, quarantanove, e sessantasei del capitolato alla citata convenzione annesso tutti gli altri articoli tanto della convenzione che del capitolato suddetto rimangono conservati nella loro primitiva redazione.

Il presente atto addizionale alla convenzione 30 giugno 1864 verrà sottoposto al Parlamento e non sarà nè definitivo nè valido se non dopo l'approvazione per legge.

Esso andrà soggetto al dritto fisso di una lira.

Fatto, letto e sottoscritto in Torino oggi due febbraio mille ottocento sessantacinque.

Firmati: QUINTINO SELLA — STEFANO JACINI — ORAZIO LANDAU — P. AMILHAU.

Il Capo di Sezione
Firmato COBOEVICH.

Allegato B.

(247-B)

Atto suppletivo alla Convenzione in data 22 giugno 1864 ed annessivi allegati riguardanti la fusione delle Società concessionarie delle strade ferrate Livornesi, Maremmane, della Toscana Centrale e delle Romane in una sola Compagnia, e per la concessione alla medesima di nuove linee di strade ferrate.

~~(Presentato dai ministri delle finanze e dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella tornata del 7 febbraio 1865.)~~

L'anno mille ottocento sessantacinque, addì sei del mese di febbraio, in Torino.

Fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i sottoscritti rappresentanti delle società delle strade ferrate livornesi, della strada ferrata maremmana, della strada ferrata centrale toscana e delle strade ferrate romane, come dai poteri citati nella convenzione precitata delli 22 giugno 1864 fu convenuto di comune accordo di apportare alla convenzione suddetta ed agli annessivi capitolato d'oneri e trattato di fusione le modificazioni che vengono qui infra indicate.

Modificazioni alla Convenzione

del 22 giugno 1864.

PRIMO. — Alla fine del primo paragrafo dell'articolo ventuno si dovrà aggiungere: « Senza che la misura della sovvenzione relativa alla strada ferrata ligure dal confine francese a Massa possa nel suo complesso scendere al disotto di lire tre milioni ottocento cinquantacinquemila settecento cinquanta durante il detto periodo, salvo a subire nel seguito le rispettive diminuzioni in conformità delle disposizioni di cui in appresso. » Ed all'ultimo paragrafo dell'articolo suddetto dopo le parole « partendo da Genova » si dovrà aggiungere: « sia dalla stazione del Principe, sia da quella del Bisagno. »

SECONDO. — All'ultimo paragrafo dell'articolo 23 s'intende sostituito il seguente: « All'epoca della consegna alla società delle opere eseguite come sopra, la quale consegna dovrà aver luogo entro un mese dopo la promulgazione della legge d'approvazione di questa convenzione, verrà stabilito l'ammontare dei lavori di cui sopra. »

(247-B)

Dalla somma spesa per essi dal Governo verrà detratta, oltre i trentotto milioni di sussidio, anche la somma che all'epoca della consegna fosse dovuta dal Governo per garanzia sulla linea da Ancona a Bologna. Il resto che, fatta la liquidazione, risultasse a favore delle finanze dello Stato, sarà a questa pagato durante l'esercizio 1865.

TERZO. — Al paragrafo 3° dell'articolo 26 alle parole « emessi prima » s'intendono sostituite le seguenti: « creati prima. »

Modificazioni al Capitolato d'oneri.

QUARTO. — Alla fine dell'articolo 20 si dovrà aggiungere il seguente paragrafo: « La società intanto è autorizzata fin d'ora ad impiegare nella strada ferrata ligure, previa l'approvazione governativa dei relativi progetti, quei speciali e nuovi sistemi di costruzione e d'esercizio che in via di provvedimento definitivo o provvisorio fossero nella singolarità dei casi reputati convenienti. »

QUINTO. — L'alinea dell'articolo 93 indicato col numero 5 rimane modificato come segue:

« 5° Il peso delle vetture pel servizio delle poste non potrà col carico eccedere ottomila chilogrammi. » E s'intende soppresso intieramente il restante dell'alinea suddetto.

Modificazioni al trattato di fusione.

SESTO. — In fine all'articolo 9° si dovrà aggiungere: « quando in conseguenza di nuovi maggiori impegni per la società si rendesse necessario un aumento al capitale, i nuovi fondi dovranno procurarsi con emissione di azioni ed obbligazioni, mantenendo fra loro la proporzione che verrà stabilita dalla Commissione mista, e che non potrà in ogni caso eccedere per le obbligazioni le proporzioni di quella prevista nella relazione ministeriale della legge relativa alla fusione. »

SETTIMO. — Il paragrafo 1° dell'articolo 14 verrà modificato come segue: Dopo le parole « questa Commissione » si aggiungerà « avrà il suo domicilio a Firenze dove si riunirà, per regola due volte alla settimana e straordinariamente ogni volta che una delle due sezioni per affari urgenti ne faccia la domanda.

(247-B) « I membri assenti della Commissione medesima potranno farvisi rappresentare sotto la loro responsabilità da un altro membro del Consiglio a loro scelta. Essi potranno anche mandare il loro voto nel modo indicato all'articolo 18. »

OTTAVO. — Il primo paragrafo dell'articlo 15 rimane modificato nel modo seguente:

« La Commissione mista risolverà tutte le questioni d'interesse generale della società, le quali dovranno essere sottoposte alla di lei approvazione dall'una e dall'altra delle sezioni del Consiglio. » E nel paragrafo secondo del suddetto articolo dopo le parole: « sia concernente lo esercizio, » si aggiungerà: « come altresì le liquidazioni e transazioni dipendenti dalla esecuzione dei contratti suddetti e degli altri simili già esistenti. »

NONO. — Il paragrafo 5° dell'articolo 16 rimane modificato come segue:

« Tutte le linee oggi appartenenti alle diverse società che entrano nella fusione, come altresì la costruzione e lo esercizio delle nuove linee concesse saranno soggette al sindacato superiore della Commissione mista. »

Fatto e sottoscritto in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Firmato all'originale:

Il ministro delle finanze — Q. SELLA.
Il ministro dei lavori pubblici — S. JACINI.
CARLO FENZI *come delegato dal Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate Livornesi e Maremmane — Per le Romane* POIRÉE — P. BANDINI, *rappresentante la strada ferrata Centrale Toscana.*
Il capo-sezione nel Ministero dei lavori pubblici
P. MARSI.

Per copia conforme:

Il capo-sezione — P. MARSI.

(247-B)

NOTA

Alla Onorevole Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del Regno.

A schiarimento delle stipulazioni contenute negli atti conchiusi colla società delle ferrovie lombarde e colle società cointeressate a costituire la nuova compagnia delle ferrovie romane, atti che, per deliberazione presa dalla Camera dei deputati in seduta del 7 corrente, furono già trasmessi a codesta onorevole Commissione, i sottoscritti sono in dovere di dare alcune informazioni sull'andamento delle pratiche all'uopo tenute colle dette società e sulle ragioni che indussero a stipulare atti suppletivi alle antecedenti convenzioni.

I.

Nella relazione che avemmo l'onore di presentare alla Camera nel 29 prossimo passato novembre accennavamo, per quanto riguarda la vendita delle ferrovie dello Stato e la costituzione delle ferrovie lombarde ed italo-centrali in un sol gruppo con quelle finora possedute dallo Stato, che si dovette da noi abbandonare il pensiero di mutamenti d'iniziativa nostra da introdursi nella convenzione 30 giugno 1864; imperciocchè la società acquirente, fin dalle prime aperture con essa fatte, pose in campo la pretesa, motivata da circostanze finanziarie e principalmente politiche, d'innovare sostanzialmente alcune delle principali clausole del contratto stipulato, quelle cioè relative al prezzo d'acquisto,

(247-B) e ciò indipendentemente affatto da qualunque variante che il Governo dal canto suo volesse proporre. Al che certamente noi non potevamo aderire.

Fu per questo che, fatta semplicemente avvertenza, nella nostra Relazione del 29 novembre scorso, del dissenso sopravvenuto, veniva da parte nostra lasciato che avesse il suo corso ordinario davanti il Parlamento la convenzione suddetta, quale era stata presentata dai nostri predecessori.

Dal carteggio, che abbiamo avuto l'onore di trasmettervi, scambiato tra il Ministero e la società acquirente le ferrovie dello Stato, avrete rilevato in qual modo venisse la questione dibattuta fra le parti. In ultimo con sua lettera del 2 dicembre la società predetta, non accettando le considerazioni che da noi si facevano per sostenere il contratto integralmente, dichiarava in modo formale che essa non intendeva di eseguirlo.

Il principale degli argomenti, posti in campo dalla Società acquirente per richiedere una modificazione sostanziale a quel contratto, consisteva nella circostanza che, dopo la firma di esso, ma prima che si potesse l'atto ritenere perfezionato e compiuto colla sanzione legislativa, uno dei contraenti, cioè il Governo italiano, mediante il trasporto della capitale, aveva modificato sensibilmente la economia del contratto medesimo; che tutto l'aumento progressivo sperato per le ferrovie costituenti la rete ceduta non avrebbe più avuto luogo; che forse non si sarebbe potuto fare assegnamento nemmeno sopra gl'introiti delle linee quali si verificavano al momento della stipulazione del contratto; che, ammettendosi anche in parte l'esagerazione delle apprensioni sorte nel mondo finanziario circa alle conseguenze economiche del trasporto della capitale sui redditi delle ferrovie subalpine, ciò non toglieva che queste apprensioni sussistano realmente e sussistano nel momento appunto in cui la nuova impresa, dovendo essere lanciata sul mercato, richiede il massimo possibile concorso di circostanze che ne aumentino il credito nel primo stadio della sua esistenza; che per conseguenza i principii di giustizia e di equità reclamavano che lo Stato rifondesse alla compagnia tali danni con un abbuono di parecchie decine di milioni.

Da parte nostra si negava, come si nega tuttora, che il trasporto della capitale abbia ad arrecare una sensibile diminuzione dei prodotti di una rete di ferrovie di cui la maggior parte delle linee, per ragioni d'ubica-

zione, non può subire alcuna influenza diretta dalle conseguenze possibili, comunque esse si verificassero maggiori delle previsioni, dell'avvenimento sopra indicato. (247-B)

Ad ogni modo la dimostrazione tanto della tesi sostenuta dalla compagnia acquirente, come la dimostrazione della tesi nostra riusciva estremamente difficile e forse impossibile. Ritenuta la formale dichiarazione della Compagnia in data del 2 dicembre scorso, di volersi essa appigliare a tutti i mezzi, che stanno in di lei potere, per esimersi dalla osservanza del contratto, la insistenza del Governo a volerlo mantenere integralmente avrebbe dovuto risolversi in una lite di esito incerto e la di cui definizione avrebbe richiesto tempo non breve, durante il quale rimaneva lo Stato vincolato senza poter profittare di alcuno dei vantaggi finanziari che collo stringere il contratto si era proposto di ottenere. Accettare la risoluzione del contratto, non era conciliabile colle condizioni delle nostre finanze, dappoichè abbiamo fatto assegnamento sul prodotto di quel contratto nelle nostre combinazioni finanziarie, e l'intavolare negoziati con altri per raggiungere il medesimo intento, oltrechè avrebbe richiesto molto tempo, lasciava luogo a fondati dubbi sopra un buon risultato, tenuto conto che la notizia di essersi il primo acquirente ritirato avrebbe screditato l'affare.

Per queste considerazioni pensarono i sottoscritti fosse miglior consiglio lo entrare in trattative colla compagnia predetta, onde vedere se cedendo in alcuni punti ed ottenendo dei corrispettivi in altri punti, vi fosse modo di togliere ogni contestazione circa ai patti più importanti del contratto. Ciò facemmo; e dopo lunghi e difficili negoziati riuscimmo ad intenderci in un compromesso, per il quale la compagnia manterrebbe l'obbligo di pagare integralmente il prezzo convenuto nel contratto 30 giugno 1864, a condizione che da parte del Governo le si assicurasse approssimativamente il prodotto lordo ottenutosi nel 1862 (anno i di cui risultati servirono di base alle contrattazioni della Convenzione succitata) e le si garantisse un ammontare di due milioni in oggetti di consumo ed altri da cedersi gratuitamente ad essa compagnia, variando con ciò il disposto dall'articolo 4° della convenzione 30 giugno 1864, che in caso di deficienza non dava diritto alla società di chiedere dal Governo il pagamento della differenza.

(247-B) La prima delle due indicate condizioni non poteva essere rifiutata da noi, che di fronte agli acquisitori sostenevamo che il cambio della capitale non eserciterebbe influenza sui prodotti della rete. In quest'opinione persistiamo e crediamo che, tenuto conto dell'aumento naturale che dal più al meno si verifica negli introiti di tutte le ferrovie in ragione diretta dell'aumento della popolazione e del progresso economico, tenuto conto di una più intraprendente gestione che un'amministrazione privata è in grado di seguire non vincolata come quella dello Stato da norme burocratiche e dalla inflessibilità del bilancio, se non si avrà il rapido aumento che qualora non si fosse decretato il trasporto della capitale, si sarebbe ottenuto, non si avrà niuna diminuzione sugli introiti lordi, ed in conseguenza la concessa assicurazione non sarà di aggravio alcuno alle finanze dello Stato, o tutt'al più di un aggravio assai passaggiero. E tanto più che non si debbe perder di vista la prospettiva delle conseguenze del traforo del Cenisio e dell'apertura del canale Cavour.

Intorno alla seconda condizione, le dimostrazioni ottenute e che si vedono riepilogate nel quadro redatto dall'ispettore dei magazzini delle ferrovie dello Stato, e che vi venne già presentato, provano in modo chiaro che all'epoca della consegna delle ferrovie alla compagnia si avrà un fondo di oggetti di consumo ed altri superiore, e non al disotto dei due milioni, ammontare ordinario delle provviste che nell'avvicendarsi degl'introiti e degli esiti dei magazzini sogliono esistere in deposito.

Oltre queste maggiori modificazioni abbiamo creduto di poter cedere, nelle trattative colla compagnia, sui seguenti punti:

1° Che sia esonerata dall'immediata apposizione del doppio binario per venti chilometri sulla linea Torino-Novara (Articolo 15 della convenzione 30 giugno 1864);

2° Che il concorso richiestole per la stazione di Torino venga precisato nella somma di lire 500,000 oltre il prezzo dei terreni a permutarsi col municipio (Articolo 9 della convenzione suddetta);

3° Che le venga accordata una somma in compenso delle spese di manutenzione non eseguite nel loro totale durante il 1864, collo obbligarsi essa però di accettare le ferrovie cadenti nella cessione nella condizione in cui si trovano.

Sul primo di codesti patti si osserva che, essendo in ogni caso la compagnia tenuta ad apporre il doppio binario, allorchè il movimento avrà raggiunto il prodotto di lire 35,000, la esonerazione richiesta, se può ritenersi vantaggiosa per la compagnia, non è di aggravio per lo Stato, potendosi fare anche al presente un buon servizio con un semplice binario, quando però si disponga di un materiale mobile abbondante. (247-B)

La seconda condizione non riesce onerosa per lo Stato, come lo dimostra il quadro particolareggiato che fu già presentato alla Commissione, e nel quale vennero indicati i lavori e le spese finora incontrate, e ciò che rimane a farsi per condurre a compimento la stazione di Torino secondo il progetto approvato.

La terza condizione è una conseguenza del fatto che non può revocarsi in dubbio, che durante il 1864 le spese di mantenimento del corpo stradale e del materiale mobile furono il più che si poteva ridotte, e non vennero in detto anno impiegate le somme che per quei titoli furono stanziate in bilancio, ma convertite ad altri bisogni più urgenti del servizio delle ferrovie. Di ciò si ha una prova dal quadro *C* a pagina 14 della relazione n° 271 presentata il 4 novembre passato anno dal dicastero delle finanze per annullamento di crediti e convalidazione di maggiori spese sul bilancio 1864. Ove si abbiano presenti i dati contenuti in quella relazione, si avrà fondato motivo per ritenere che, concedendo alla società la somma di un milione, mentre il Governo si sottrae alle conseguenze delle molteplici questioni che si potrebbero elevare sulle condizioni di esercizio delle linee cedute e relativo materiale, non si concede in compenso che una somma inferiore a quella stanziata, ma che di fatto non venne spesa sul fondo bilanciato nel 1864 nei capitoli riguardanti la manutenzione.

Lo scopo di tutte queste clausole, che, senza recare sensibili aggravi allo Stato, sono favorevoli alla compagnia, consiste, ciò non vi può certamente sfuggire, più che nel realizzare pecuniari vantaggi, nello assicurare il credito della nuova impresa che si sta per fondare, guarentendola da quei pericoli eventuali che le esagerazioni della voce pubblica avevano fatto considerare come seri, mentre in realtà non lo sono minimamente.

Malgrado questo, il Governo non le avrebbe accettate se non fossimo riusciti ad ottenere dalla Compagnia alcuni compensi. Questi consistono in ciò che ai

(247-B) carichi già assunti per l'esercizio di diverse linee sociali la Compagnia aggiungesse l'onere di esercitare col 50 per cento del prodotto brutto la linea Monza-Calolzio (chilometri 29) e la linea Ivrea-Aosta (chilometri 60). Con questa stipulazione, la quale per ciò che si riferisce in particolare alla linea Ivrea-Aosta porterà un aggravio non indifferente alla compagnia acquisitrice, si rende possibile l'eseguimento di due linee complementari, le quali, se entrambe sono vivamente desiderate dalle popolazioni, una, specialmente quella di Aosta, è raccomandata per considerazioni d'interesse superiore agli interessi locali.

Si aggiunga questo che i sottoscritti, mentre riuscivano a far desistere la compagnia dall'esternato proposito di voler esclusa la rete lombarda ed italo-centrale dalle concesse tariffe eccezionali per i trasporti militari ed altri per conto del Governo, ottenevano che meglio precisati venissero gli obblighi per il gratuito servizio postale sulle ferrovie e sui laghi, e che fosse tolto il limite di peso pattuito per i vagoni postali (Articolo 48 della Convenzione 30 giugno 1864), limite che avrebbe sottoposto l'amministrazione all'onere o di cambiare con grave spesa gli attuali vagoni per renderli più leggeri (dato e non concesso che una tale sostituzione possa essere conciliabile colla natura del servizio) o di pagare per viaggio, a titolo di eccedenza di peso, una somma che per la rete ceduta equivarrebbe ad annue lire 800,000, in base al solo attuale ristretto numero degli uffici postali ambulanti, come è dimostrato dal prospetto fornito dalla Direzione generale delle poste, che venne già comunicato alla Commissione, e senza calcolare l'ulteriore sviluppo immancabile del servizio postale.

Queste sono le dichiarazioni che i sottoscritti credono di dover fare a sostegno delle mutazioni che alla convenzione del 30 passato giugno furono apportate coll'atto suppletivo del 2 corrente febbraio, che si ha fiducia verrà da codesta Commissione appoggiato per la sanzione della Camera, siccome quello che ha per iscopo di risolvere l'insorto, particolarmente sotto l'aspetto finanziario, grave dissenso fra i contraenti circa alla esecuzione del contratto, arrecandovi tali modificazioni che sulla bilancia dei vantaggi accordati e dei vantaggi ottenuti, questi ultimi non siano inferiori.

II.

Passando ora a parlare delle modificazioni arrecate coll'atto suppletivo del 6 corrente alla convenzione e capitolato d'oneri riguardanti la fusione della società delle strade ferrate romane e toscane, ed accennando di volo che le dette modificazioni, come è già noto a codesta onorevole Commissione, ebbero origine dalla deliberazione presa dalla società delle strade ferrate livornesi di volersi ritirare dalla combinazione, si traccieranno in brevi parole le ragioni che giustificano a parere dei sottoscritti le modificazioni medesime.

Coll'articolo 63 del capitolato d'oneri relativo alla costruzione della strada ferrata del litorale ligure, approvato colla legge 27 ottobre 1860, si stabiliva per corrispettivo dell'impresa un prezzo chilometrico applicabile ad una lunghezza di via di dugento settantacinque chilometri (lunghezza stabilita su di un progetto di massima stato esaminato) colla riserva per altro che se la lunghezza suddetta avesse, per effetto di perfezionamenti negli studii di dettaglio non contrari alle prescrizioni tecniche del capitolato, a risultare ad opera ultimata minore dell'indicata misura, sarebbesi dedotto dall'importare complessivo una somma corrispondente al prezzo chilometrico attribuibile alla minore estensione suddetta.

Da ciò la naturale tendenza degli ingegneri del Governo di far sì che nei progetti della società costruttrice lo sviluppo della linea fosse il più breve possibile, ed infatti avvenne che colla attuazione dei progetti tecnici approvati dal Governo la linea del litorale riescisse abbreviata di circa dieci chilometri.

Ma siccome questo accorciamento non si potè ottenere se non a costo di praticar gallerie od altri grandiosi lavori per traversare il seno dei colli anzichè girarvi d'attorno, gli intraprenditori, sostenendo che per la minor estensione della strada diminuiva ad essi il profitto, ed aumentavano in quella vece le spese, protestarono ed ebbero ricorso ad arbitramenti alcuni dei quali nella massima si pronunciarono, contro ogni aspettativa, in modo da appoggiare le pretese degli appaltatori. A fronte di questo fatto e delle sue conseguenze eventuali, cagionanti maggiori dispendi alla nuova società che deve subingredire al Governo per condurre alla fine le opere della linea del litorale li-

(247-B) gure; a fronte della dichiarazione della Compagnia delle Livornesi di volersi ritirare, come aveva diritto di fare, dalla fusione, qualora non si fosse tenuto conto di codesta mutata situazione di cose; il Governo, conservato il patto che la nuova società si sostituisse in modo assoluto nel luogo e posto dello Stato ed assumesse a suo carico tutti i rischi e gli oneri a quest'ultimo derivanti per la costruzione della ferrovia ligure, acconsentì di accordare alla nuova compagnia un compenso pei maggiori sacrifizi che le occorrerebbero onde assopire le pretese degli appaltatori. E cioè si convenne che la sovvenzione chilometrica governativa stipulata a favore della compagnia nel trattato di fusione venisse ragguagliata, per la linea del litorale ligure, al numero dei chilometri che costituiscono la lunghezza della strada calcolata nella concessione d'appalto del 1860 (ivi aggiunti quelli da Avenza a Carrara e da Genova a Voltri, sui quali per altro non cade variazione alcuna, perchè già compresi nella convenzione 22 giugno 1864).

Il Ministero, considerando che era accertato fin d'ora che la nuova società, in conseguenza delle circostanze indicate, sarebbe andata assai probabilmente soggetta a perdite di non lieve momento e non state prevedute all'atto della originaria convenzione 22 giugno 1864, e che dall'altro canto, quando la combinazione fosse caduta per non essersi accettata la suddetta proposta, sulla quale la nuova società assolutamente insisteva, lo Stato avrebbe poi dovuto per avventura compensare del proprio direttamente gli intraprenditori, ha creduto prudenziale ed equo di accogliere la proposta medesima, modificando l'articolo 21 della convenzione nel modo espresso nell'atto suppletivo del 6 corrente.

Ed il Ministero tanto più facilmente si appigliò all'accennato partito per assicurare definitivamente la fusione della società delle strade ferrate romane e toscane, primieramente perchè nei conti instituiti per determinare le condizioni generali della fusione suddetta si era tenuto sempre per base la lunghezza stabilita nel capitolato d'oneri, approvato colla legge 27 ottobre 1860, e secondariamente colla nuova facilitazione accordata non si aggiungeva alcun carico all'erario maggiore di quello che avrebbe dovuto sopportare quando la strada del litorale ligure fosse stata eseguita secondo le previsioni. Solo si rinuncia al lucro che avrebbe potuto derivare al Governo dalla minor lunghezza della linea, lucro per altro reso, secondo ogni

probabilità, illusorio da arbitramenti e dalla eventualità dell'esito di molte liti pendenti. (247-B)

Colla modificazione introdotta nell'articolo 23 della detta convenzione si è voluto stabilire il modo più semplice di corrispondere quanto dallo Stato si deve pagare per la garanzia dovuta sulla linea Bologna-Ancona, evitando di emettere, perchè meno convenienti, le obbligazioni speciali guarentite dal Governo, di cui è cenno nel decreto riguardante la concessione originaria della suddetta linea.

La variante arrecata nel § 5° dell' articolo 26 non tende che a regolarizzare la situazione delle obbligazioni che vennero fin qui autorizzate, delle quali quantunque la società abbia già disposto per procurarsi le necessarie risorse, pur tuttavia non sono ancora nelle mani del pubblico, ed è naturale che esse siano trattate come quelle emesse definitivamente dal momento che l' autorizzazione d'esse ebbe luogo sotto l' impero delle primitive concessioni.

L'aggiunta fatta all'articolo 20 del capitolato d'oneri si è ammessa per nettamente spiegare che anche alla strada ferrata ligure è applicabile il disposto dell' ultimo paragrafo del suddetto articolo in ordine allo attraversamento delle alte montagne, tendendo con ciò ad agevolare con tutti i modi possibili la più sollecita ultimazione della ferrovia suddetta.

La modificazione arrecata all'articolo 93 del capitolato suddetto mira a rettificare una indicazione, la quale poteva aver per effetto di mettere in contestazione il diritto del Governo di avere il trasporto gratuito delle corrispondenze postali.

Circa finalmente alle altre modificazioni introdotte nel trattato di fusione, i sottoscritti non credono di spendere parole, dappoichè, oltrechè esse riguardano più specialmente i rapporti tra società e società, rimangono facilmente spiegate dalla semplice lettura di esse.

III.

Non crediamo di dover lasciar sfuggire quest'opportunità per aggiungere alcuni particolari relativamente all'articolo di legge proposto per la ferrovia di Savona nel progetto del 29 novembre passato anno.

Già da oltre un mese avemmo l' onore di dichiarare alla Commissione che il Governo avrebbe acconsentito a che si ritenesse aumentato di quattro milioni il ca-

(247-B) pitale su cui si sarebbe estesa la guarentigia, e ne indicammo a voce le ragioni.

Ora possiamo annunciare che la società di Savona, secondo che venne partecipato dal presidente del Consiglio di amministrazione colla unita sua lettera del 5 corrente, si è formalmente impegnata ad accettare la fissazione del capitale guarentito nella somma di cinquantaquattro milioni. Crediamo opportuno di qui ripetere le ragioni che ci indussero a venir a tale determinazione.

Il Ministero nel sottoporre all'approvazione del Parlamento la proposta di concedere alla società predetta una garanzia sul capitale di cinquanta milioni aveva in mira di accordare quanto a detta società fosse strettamente necessario per compiere agli assunti impegni. Al momento però in cui presentavamo la proposta anzidetta non si era potuto venire ad accordi definitivi colla società, insistendo la medesima in pretese, che per quanto appoggiate ad elementi soggetti alla possibilità di un vario apprezzamento, quale ad esempio il tasso d'emissione delle obbligazioni, assolutamente non apparivano abbastanza giustificate.

Urgendo di attirare l'attenzione del Parlamento sulle critiche condizioni in cui si trovava la societa di Savona, concessionaria di una linea importante e desideratissima da una parte sì considerevole delle popolazioni del regno; ed interessando moltissimo di non lasciar trascorrere l'occasione che si presentava propizia, vista la probabilità che alla data suddetta esisteva che la Camera indilatamente avesse ad occuparsi del progetto di legge sulle strade ferrate, fu, senza attendere il risultato di definitivi concerti, posta innanzi per ammontare del capitale a garantirsi la cifra di cinquanta milioni, siccome quella che si riconosceva essere il limite al disotto del quale era indubitato che non si potrebbe raggiungere lo scopo di salvare la società di Savona e di assicurare la esecuzione della linea.

Venendo innanzi il Ministero con una proposta formale, la società di Savona era posta in mora o di accettarla o di dimostrare fino a qual limite di aumento si sarebbe potuto arrivare, nè rimaneva preclusa la via di formolare in termini precisi un tale aumento ove prima della discussione del progetto si fosse dalla società dimostrata e dal Ministero riconosciuta la necessità di proporlo.

Lo scopo di meglio chiarire così i reali bisogni della

società fu raggiunto; ed infatti quest'ultima, abbandonando la pretesa che dapprima poneva innanzi di avere un capitale guarentito di 56 milioni, veniva di concerto col Ministero a discuterne la cifra. (247-B)

Le valutazioni sulle quali si basava la prima proposta di un capitale di cinquanta milioni non furono, è vero, dalla società eccepite per inesattezza in quanto riguarda la entità delle spese; solo la società osservava che i sacrifizii, che nelle sue condizioni particolari essa avrebbe a sostenere per radunare il capitale occorrente, non potrebbero a meno che superare notevolmente le previsioni che non si erano prima impugnate.

Nei calcoli che furono instituiti per dimostrare il mezzo di ottenere il fondo necessario a completare il capitale di 50 milioni teneasi conto che le azioni sociali in numero di 40,000 a lire 500 caduna dessero la somma di 20 milioni di lire, e che la rimanente somma si potesse ottenere in obbligazioni. Venne dimostrato nelle conferenze tenute coi rappresentanti della società che gli sforzi dalla medesima fatti per assicurare il collocamento delle obbligazioni suddette al tasso supposto dal Governo non furono seguiti da successo, e che non altrimenti essa sarebbe in grado di conseguirne l'emissione se non coll'accordare facilitazioni rilevanti.

Da questo fatto trae origine l'assoluto bisogno di procurare la mancante somma con una emissione suppletiva di obbligazioni, ciò che importa un nuovo onere per provvedere al relativo annuo servizio, e la conseguente necessità di accrescere di quattro milioni, cifra constatata indispensabile nello esame minuto che si è fatto della situazione della compagnia, il capitale su cui deve cadere la garanzia elevandolo da cinquanta ai cinquantaquattro milioni.

IV.

Per quanto concerne finalmente le modificazioni introdotte nella convenzione riguardante le strade ferrate meridionali noi non ci dilungheremo a darne giustificazione, come quelle che hanno origine dalle pratiche intavolate colla compagnia onde indurre questa ad accettare le proposte state fatte dalla Commissione; proposte che tendono, tutte ad evidenza, allo scopo di migliorare i patti della convenzione medesima a favore dello Stato. Vi annunciamo soltanto, che esse sono state formal-

(247-B) mente accettate dalla Società in apposita declaratoria, che abbiamo l'onore di rassegnarvi.

In aggiunta a questo la Societa delle ferrovie meridionali, come conseguenza logica del nuovo sistema di garanzia scalare, secondo il quale la Società, a differenza di ciò che avveniva colla garanzia dell'introito lordo di lire 29,000, avrà da ora innanzi un interesse diretto ad incoraggiare il maggior possibile sviluppo di diramazioni che facciano capo alle sue linee, ed uniformandosi in pari tempo ad un desiderio da voi manifestato, accettò di modificare l'articolo 38 del capitolato d'oneri annesso alla legge di concessione 21 agosto 1862 nei termini espressi nel paragrafo decimo della ora accennata declaratoria.

Torino, 9 febbraio 1865.

I ministri

S. JACINI.

Q. SELLA.

(247-B)

Modificazioni ed aggiunte alla Convenzione in data 28 novembre 1864 stipulata colla Società delle strade ferrate meridionali.

~~(Atto annesso alla Nota ministeriale del 9 febbraio 1865 diretta alla Commissione parlamentare.)~~

PRIMO. — L'articolo 9 della suindicata convenzione rimane modificato come segue:

« Art. 9. È ridotta a soli due terzi la guarentigia stipulata nell'originaria convenzione su tutte le linee fin qui aperte pei primi tre mesi del loro esercizio, perchè nel detto periodo di tempo non venne su quelle linee attivato in modo completo e contemporaneamente il servizio dei viaggiatori e quello delle merci. »

SECONDO. — L'articolo 10 rimane modificato come segue:

« Art. 10. La società, dopo stipulata definitivamente la presente convenzione, sarà ammessa a concorrere agl'incanti, o alle trattative private relative alla vendita dei beni demaniali, uniformandosi però a tutte le leggi da cui tale vendita è regolata, e ciò allo scopo di ricevere i dieci milioni in beni demaniali di cui all'articolo 20 della convenzione annessa alla legge 21 agosto 1862. Il prezzo d'acquisto liquidato per l'ammontare degli stabili, degli accessori e delle spese, e per gli sconti, giusta le norme stabilite per ogni altro acquirente, sarà imputato nel pagamento dei summenzionati dieci milioni. »

TERZO. — All'articolo 11 dopo le parole: « stipulazione definitiva di questa convenzione, » verrà aggiunto il seguente paragrafo: « Il Governo per parte sua, tenuta ferma l'accettazione della società e la conseguenza di tale accettazione, si riserva di sottoporre i conti suaccennati al regolare procedimento di revisione e di liquidazione giusta le ordinarie norme di legge, per cui, risultando un debito maggiore a carico della società, questa sarà tenuta al corrispondente pagamento. »

QUARTO. — L'articolo 14 rimane modificato come segue:

« Art. 14. Restano a carico della società delle strade ferrate meridionali tutte le spese che occorrono per le costruzioni e per la difesa delle opere d'arte e del corpo stradale della ferrovia Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna contro i fiumi, torrenti e rivi, e contro il mare, per completamento delle case cantoniere e

(247-B) delle stazioni e per la costruzione di quella ancora da stabilirsi a Falconara, non che pel completamento del materiale mobile. »

QUINTO. — All'articolo 17, conservati come trovansi nella convenzione 28 novembre 1864 i primi tre paragrafi ed i due ultimi, rimangono modificati come segue il quarto, il quinto ed il sesto:

« Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire settemila per chilometro la sovvenzione sarà diminuita in ragione del cinquanta per cento della eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire settemila sino a che questo prodotto non abbia raggiunto la somma di lire quindicimila per chilometro.

« L'eccedenza del prodotto sulla detta somma di lire quindicimila unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le sette e le quindicimila lire andranno per intiero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.

« In compenso dei lavori, tanto delle provviste e degli studi già fatti pelle due linee da Foggia ad Eboli e da Popoli a Ceprano, le quali rimangono soppresse, per la rescissione dei contratti e pelle conseguenti indennità d'ogni genere che la società dovesse pagare, per la cessione del corpo stradale e della massicciata di ghiaia in opera o provvista pel tratto di strada da Foggia a Candela che diviene proprietà del Governo, quanto per le opere di finimento e completazione delle due linee da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna indicate all'articolo 14, ed infine per ogni qualunque maggiore spesa tanto principale quanto accessoria per la costruzione delle tre nuove linee concesse da Foggia a Napoli per Benevento e da questa linea a Termoli per Campobasso e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila in luogo delle due linee di Conza e di Ceprano che si sopprimono, è accordata alla società un'annua somma di lire cinquecento per ogni chilometro della linea componente la rete sociale, determinata dalla presente convenzione, escluse le linee della Lombardia. »

SESTO. — Dopo l'articolo 17 verranno aggiunti i seguenti:

« Art. 18. Quando entro quattro mesi dalla data della stipulazione definitiva della presente convenzione le provincie ed i comuni che hanno interesse alla conservazione del tronco di strada ferrata tra Foggia e Candela, costituiti in regolare consorzio, si obbligas-

sero a concorrere con un annuo sussidio non minore di lire cinquanta mila alle spese necessarie per finire ed esercitare il suaccennato tronco di strada, il Governo, oltre a concedere l'uso della strada e l'impiego dei materiali che gli vengono ceduti dalla società in forza dell'articolo 3° di questa convenzione, accorderà per sua parte allo stesso scopo una speciale sovvenzione annua di lire settantacinque mila, e la società in questo caso si obbliga, contro il pagamento della sovvenzione in complesso di lire cento venticinque mila, ad assumere in modo proporzionato al movimento l'esercizio del suddetto tronco di strada ferrata, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada. (247-B)

« Art. 19. Il tronco da Foggia a Candela, condotto a compimento secondo il progetto già approvato, dovrà essere ultimato ed aperto allo esercizio entro il termine di quattro mesi dalla data dell'atto con cui venga stabilito definitivamente il consorzio di cui sopra.

« Art. 20. Nel caso in cui non si possa giungere alla combinazione di cui nel precedente articolo 18, la società si rimette intieramente al giudizio del Governo quanto alla parte del tronco da Foggia ad Ascoli che possa essere volta a servizio dell'altra linea da Foggia a Benevento, affinchè rimanga possibile convertire la abbandonata linea in una strada ordinaria da Foggia a Candela.

« Articolo 21. Il Governo nel caso preveduto all'articolo 18 s'incarica di esigere le quote di concorso promesse dalle provincie e dai comuni, e di pagarle alla società verso la quale egli sarà responsabile del pagamento dell'intiera sovvenzione di lire cento venticinquemila.

« Pel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di lire settemila per chilometro, la eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle provincie o comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato. »

SETTIMO. — L'articolo 18, che ora prende il numero 22, rimane modificato come segue:

« Articolo 22. Il pagamento delle quote delle sovvenzioni accordate alla società colla presente convenzione sarà fatto per semestre, ed a questo scopo, per quanto

(247-B) riguarda la sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 17 della presente, verrà alla fine d'ogni semestre, preparato d'accordo un conto provvisorio dell'ammontare dei prodotti delle linee riguardanti il semestre scaduto; sulla base di detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione, della quale il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno. »

OTTAVO. — Il primo paragrafo dell'articolo 19, che ora prende il numero 23, verrà modificato come segue:

« Articolo 23. La sovvenzione chilometrica che lo Stato accorda alla società verrà applicata a ciascuna delle sezioni qui sotto indicate, cominciando dal giorno in cui vi sarà attivato il servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità. »

Ed il penultimo paragrafo del suddetto articolo s'intende pure modificato come segue: « In caso di maggiore ritardo nell'attuare il servizio delle merci a piccola velocità, e finchè il ritardo continui, la sovvenzione governativa sarà diminuita di un terzo. »

NONO. — L'articolo 21 s'intende intieramente soppresso.

DECIMO. — Tra gli articoli attuali 29 e 30 della convenzione ne sarà inserto un nuovo del seguente tenore:

« A modificazione dell'articolo 38 del capitolato d'oneri annesso alla legge di concessione 21 agosto 1862, qualora dal Governo, da comuni, da consorzii o da società private si costruissero ferrovie in diramazione di quelle concesse e per le quali la società non usasse della preferenza accordatale dall'articolo stesso, la Società avrà l'obbligo di esercitare le stesse diramazioni, mediante il corrispettivo delle spese di esercizio, di manutenzione ed il rimborso della provvista del corrispondente materiale mobile, il quale verrà considerato pertinenza delle linee cedute in esercizio.

« Sono però eccettuate da questa disposizione le linee che si volessero aprire in concorrenza di quelle della rete sociale, le quali mettessero in diretta comunicazione sia due punti della stessa rete, sia un punto della medesima con una ferrovia spettante ad altra società. Al pagamento delle spese sopraindicate saranno applicati, nei modi da stabilirsi con apposite convenzioni, i prodotti delle linee di cui la società assumerà l'esercizio. »

All'infuori delle modificazioni ed aggiunte sovraespresse, gli altri articoli della sopracitata convenzione rimangono conservati nella loro primitiva redazione. (247-B)

Il sottoscritto nella sua qualità di rappresentante della società delle strade ferrate meridionali dichiara di accettare le modificazioni ed aggiunte di cui sopra.

Torino 9 febbraio 1865.

Firmato: BONA.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo sezione

P. MARSI.

(247-B)

Compagnia anonima della strada ferrata da Savona a Torino ed Acqui.

Copia di lettera 5 *febbraio* 1865, *N°* 87.

Ai signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici.

In virtù della delegazione fattagli dal Consiglio di amministrazione della società di Savona con sua deliberazione delli 20 dicembre 1864, conforme al voto dell'assemblea generale straordinaria degli azionisti del 19 dicembre stesso (Deliberazioni e voto stati prima d'ora rassegnati al dicastero dei lavori pubblici), il sottoscritto si onora partecipare all'Eccellenza Vostra che a nome della società egli accetta le nuove intelligenze dal Ministero con sua nota 4 corrente poste per base della convenzione a stipularsi tra il Governo e la società qualora il Parlamento ne accordi la chiesta facoltà, e che sarebbero formulate nel modo che segue:

« Art. 1. — La società della ferrovia da Torino « a Savona rinuncia formalmente a favore delle « finanze dello Stato al residuo premio di *otto mi-* « *lioni* (8,000,000), di lire tuttora a conseguire su « quello di *dieci milioni* (10,000,000), assegnato a ca- « rico dello Stato dall'articolo 82 del quaderno d'oneri, « e dagli articoli 3 e 4 della legge 21 luglio 1861, non « che dall'articolo 2 dell'atto di concessione definitiva « della costruzione ed esercizio della ferrovia da To- « rino a Savona per Carmagnola e del ramo Cairo- « Acqui in data 14 novembre 1861, approvato per « decreto reale 17 stesso mese ed anno.

« Art. 2. — La società predetta rinuncia egualmente, « e per tutta la durata della concessione, alla garanzia « di *venticinque mila lire* (25,000) per ogni chilo- « metro del ramo Cairo-Acqui, garanzia accordatale « dall'articolo 3 della legge succitata 21 luglio 1861, « e dall'articolo 3 dell'atto suddetto di concessione.

« Art. 3. — La società di Savona si obbliga a dare « compiuta ed ultimata la linea principale da Carma- « gnola a Savona e la diramazione da Cairo ad Acqui

« in modo che entrambe le ferrovie possano essere (247-B)
« aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867,
« e così otto mesi prima del periodo assegnato dallo
« articolo 52 del quaderno d'oneri, salvi ben inteso i
« casi di forza maggiore menzionati all'articolo 100
« dello stesso quaderno d'oneri.

« Art. 4. — Il Governo assicura sin d'ora la società
« di Savona di voler usare in di lei favore della facoltà
« riservatasi coll'articolo 32 della convenzione 22 giu-
« gno 1864, di far esercitare dalla nuova compagnia
« delle strade romane con materiale di proprietà di
« essa compagnia, e di fare mantenere dalla medesima
« la linea da Savona a Torino, colle diramazioni da
« Cairo in Acqui, e da Carrù e da Bastia per Mondovì
« a Cuneo, esonerando perciò in questo caso la so-
« cietà di Savona dall'obbligo di provvedere il mate-
« riale mobile contemplato negli articoli 41, 42, 43,
« 44, 45, 46 e 52 del quaderno d'oneri annesso alla
« legge 21 luglio 1861.

« Art. 5. — La società di Savona potrà esimersi
« dalle disposizioni dell' articolo precedente provve-
« dendo all'esercizio ed alla manutenzione della linea
« e delle diramazioni predette, o essa medesima diret-
« tamente, o per mezzo di altra compagnia; ma in
« questi casi dovrà giustificare al Governo, tanto nello
« intraprendere l' esercizio, quanto ad ogni epoca del
« medesimo, a richiesta del Governo stesso, che i
« provvedimenti da essa presi assicurino il regolare
« e costante esercizio e manutenzione della sua linea
« e diramazioni tutte, a termini del capitolato di
« concessione della presente convenzione. Anche in
« questi casi però starà ferma la garanzia nei limiti
« del seguente articolo 7, e nell' applicazione di
« essa le spese di esercizio e di manutenzione non
« potranno mai essere computate in una somma mag-
« giore della metà del prodotto lordo della linea e
« delle diramazioni.

« Art. 6. — La società di Savona sarà tenuta ad
« adottare per i traporti militari ed altri per conto del
« Governo specificati negli articoli 59, 60, 61, 62 e 64
« del quaderno d'oneri della sua concessione le tariffe
« accettate dalla nuova società delle ferrovie romane,
« e quali risultano dalla citata convenzione 22 giu-
« gno 1864 e relativo capitolato, colle correzioni che
« all'articolo 93 del paragrafo 5° di esso saranno ap-
« portate per meglio determinare il peso delle vetture

(247-B) « postali, per le quali dal quaderno d' oneri vigente « per la società di Savona era concesso il peso di « 6500 chilogrammi col carico.

« Art. 7. — In corrispettivo delle rinuncie e degli « obblighi, di cui sovra, è accordata alla società di Sa- « vona una guarenzia del *sei per cento* (6 p. $^0/_0$) annuo « sovra il capitale di 54 milioni di lire (54,000,000).

« Art. 8. — Questa garanzia comincierà ad avere « effetto dal giorno in cui la linea da Carmagnola a « Savona e la diramazione di Cairo-Acqui saranno a- « perte all'esercizio.

« Art. 9. — Le disposizioni dell' atto definitivo di « concessione del 14 novembre 1861 e del quaderno « d'oneri annesso alla legge di concessione 21 lu- « glio 1861, le quali non sono contrarie alle sovra- « scritte dichiarazioni, sono mantenute in tutto il « loro vigore.

« *Il Vice-Presidente del Consiglio*
« Sottoscritto RORÀ »

Lettera dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze all'onorevole Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrovie del regno. (247-B)

Torino, 17 *febbraio* 1865.

In risposta alla lettera del 12 corrente dell'onorevole signor Presidente della Commissione incaricata di riferire sul progetto di riordinamento delle ferrovie, abbiamo l'onore di dichiarare che, per quanta insistenza vi mettessimo, non ci fu possibile di ottenere l'adesione dei rappresentanti della società acquisitrice delle ferrovie dello Stato che a due delle quattro modificazioni in detta lettera proposte.

La prima delle acconsentite modificazioni riguarda l'articolo che si riferisce alla stazione di Torino. In esso a luogo di *progetti approvati* verrà detto *secondo il progetto per la stazione dei passaggeri approvato in eseguimento della legge* 21 *luglio* 1861, *numero* 118.

La seconda si riferisce all'articolo 34 al quale sarà aggiunto in fine: *però rimane convenuto che tale garanzia del cinque per cento col relativo ammortimento è in ogni caso compresa nella garanzia del prodotto brutto stabilita coll'articolo precedente.*

In sostituzione delle altre due modificazioni propongono i rappresentanti suddetti di assumere un nuovo obbligo nei termini seguenti: = *Decidendo il Governo di promuovere un passaggio per ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche ad Oriente della Toce, la società s'impegna di concorrere nelle spese necessarie per detto passaggio in una somma non minore di dieci milioni da pagarsi entro il periodo dell'eseguimento dei lavori nei modi e tempi che saranno concertati al momento in cui il Governo presenterà un progetto di legge a tale scopo.* =

Cogliamo quest'occasione per annunziare alla S. V. Illustrissima che i firmatarii della convenzione riguardante la fusione della Società delle ferrovie romane con quelle delle strade ferrate toscane avrebbero acconsentito che all'articolo quarto della convenzione suppletiva del 6 corrente sia sostituito un nuovo articolo così concepito: = *La società è autorizzata fin d'ora a sostituire i sotterranei della Biassa e del Mesco mediante sistemi di piani inclinati che saranno sottomessi all'approvazione del Governo. Nel caso in*

(247-B) *cui il Governo decidesse che i piani inclinati, di cui sopra, non dovessero essere conservati, la società sarà obbligata a richiesta del Governo a completare la costruzione della linea nelle condizioni del capitolato d'oneri 4 ottobre* 1860; *ma allora le spese fatte dalla compagnia e che non rimarranno stabilmente utilizzate saranno rifuse dallo Stato. Nella estimazione di queste spese si dedurrà il valore di tutto il materiale che potrà essere utilizzato dalla compagnia sopra altri punti, e la compagnia sarà obbligata di ridurre a proprie spese il tracciato dei piani inclinati in una strada carreggiabile in buone condizioni.* ═

I Ministri

S. JACINI.
Q. SELLA.

Allegato G.

(247-B)

Allegato alla lettera 17 febbraio 1865 dei ministri de lavori pubblici e delle finanze all'onorevole Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge pel riordinamento delle ferrorie del regno.

I sottoscritti cavaliere Orazio Landau e cavaliere Paolo Amilhau, nella qualità già riconosciuta di rappresentanti la Società acquisitrice delle ferrovie dello Stato, dichiarano di acconsentire: 1° che nel paragrafo sesto dell'atto addizionale 2 corrente che enuncia il nuovo testo da surrogarsi all'articolo 9 del capitolato 30 giugno 1864, sia, a luogo delle parole *secondo i progetti approvati*, detto: *secondo il progetto per la stazione dei passeggieri approvato in eseguimento della legge* 21 *luglio* 1861 (n° 118); 2° che nel nuovo articolo 34 che, a mente di quanto fu convenuto col paragrafo undecimo del predetto atto addizionale, resta composto degli articoli 33 e 34 riuniti del citato capitolato 30 giugno 1864, colla sola modificazione in esso paragrafo accennata, venga aggiunto in fine dell'articolo:

« Però rimane convenuto che tale garanzia del 5 per cento col relativo ammortimento è in ogni caso compresa nella garanzia del prodotto brutto stabilita coll'articolo precedente. »

Dichiarano inoltre gli stessi sottoscritti, nella sovra indicata qualità, di voler alle obbligazioni riportate nel citato capitolato 30 giugno 1864 e relativa convenzione della stessa data, non che nell'atto addizionale sopradetto del 2 corrente aggiungere, come aggiungono, un nuovo obbligo nei seguenti precisi termini: « Decidendo il Governo di promuovere un passaggio per ferrovia attraverso le Alpi elvetiche ad oriente della Toce, la Società s'impegna di concorrere nelle spese necessarie per detto passaggio in una somma non minore di dieci milioni, da pagarsi entro il periodo dell'eseguimento dei lavori nei modi e tempi che saranno concertati al momento in cui il Governo presenterà un progetto di legge a tale scopo. »

Infine i sottoscritti nella suespressa loro qualità danno nella più valida ed ampia forma facoltà ai si-

(247-B) gnori ministri delle finanze e dei lavori pubblici di valersi delle sovrascritte loro dichiarazioni presso la Commissione della Camera elettiva, onde ottenere che nel testo di convenzione e capitolato allegato alla proposta di legge presentata all'approvazione del Parlamento vengano fatte le sovra specificate aggiunte che vogliono essere considerate come costituenti espliciti patti contrattuali nel modo stesso che se fossero in effetto testualmente inserte nella minuta originale degli atti sovra indicati.

Torino, 17 febbraio 1865.

Firmati: HORACE LANDAU.
P. AMILHAU.

V. Q. SELLA.
S. JACINI.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici, li 17 febbraio 1865

Il capo di sezione
COBOEVICH.

CONVENZIONE
per la cessione delle strade ferrate dello Stato.

CONVENZIONE.

Fra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia per l'amministrazione dello Stato, e la società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale rappresentata dai signori cavaliere Orazio Landau e cavaliere Paolo Amilhau, come da poteri loro conferiti con atto del 3 giugno e dichiarazione 8 giugno 1864 firmata Talabot, venne convenuto quanto segue:

ART. 1.

Lo Stato cede alla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale le strade ferrate, i servizi di navigazione sui laghi che sono in oggi di sua proprietà, nonchè i diritti ed obblighi che per l'esercizio di diverse linee sociali gli competono, il tutto sotto le clausole e condizioni dichiarate nell'annesso capitolato.

ART. 2.

Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di duecento milioni, dei quali venticinque all'atto della consegna e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse.

ART. 3.

Lo Stato provvederà direttamente per il servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini del decreto reale 22 luglio 1851 e della relativa convenzione del 2 dello stesso mese, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale della somma indicata nell'articolo precedente.

ART. 4.

È guarentito alla società per tutta la durata della concessione un interesse annuo del cinque per cento e l'ammortizzazione computata in base dei due decimi per cento sulla totalità delle spese incontrate per lo acquisto delle linee e dei servizi suddetti, nonchè per l'esecuzione dei diversi obblighi assunti come è dichiarato nell'unito capitolato.

ART. 5.

La durata della cessione è stabilita ad anni novantacinque decorrendi dal primo gennaio 1865, salva la facoltà di riscatto nel termine stabilito dalla legge.

MODIFICAZIONI

portate alla Convenzione 30 giugno 1864 dalla Convenzione addizionale 2 febbraio 1865, e dalle correzioni assentite in seguito alle osservazioni della Commissione parlamentare.

~~(Vedi pag. 215, Atto addizionale 2 febbraio 1865, e pag. 243, lettera 17 febbraio 1865.)~~

~~ART. 1.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. 2.

Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di 200,000,000 dei quali 25 al 5 maggio 1865 e gli altri in sette eguali rate semestrali senza interesse.

~~ART. 3.~~

~~*Come contro fino all'articolo 6 inclusivo.*~~

ART. 6.

Approvata per legge la presente convenzione, si intenderanno comporre una sola rete le ferrovie attualmente possedute nel regno dalla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale e le strade ferrate ed i servizi di navigazione ceduti in forza del presente atto, nonchè i tronchi a costruirsi dalla compagnia in dipendenza dell'annesso capitolato, e la società assumerà il nome di *Società ferroviaria dell'Alta Italia*. Essa presenterà all'approvazione del Governo entro il termine di mesi sei dalla data di detta legge appositi statuti, nei quali sarà provveduto alla ricomposizione dell'amministrazione sociale per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del sud dell'Austria e per ottenere la completa separazione degli interessi delle linee cadenti sul territorio del regno.

ART. 7.

La sede della società sarà nella capitale del regno. Il Consiglio d'amministrazione dovrà essere composto nella sua totalità di individui residenti nel regno, dei quali quattro quinti almeno italiani.

ART. 8.

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

Essa andrà soggetta al diritto fisso di una lira.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Torino oggi trenta giugno mille ottocento sessantaquattro.

Firmati all'originale: *Il ministro delle finanze*, M. MINGHETTI — *Il ministro dei lavori pubblici*, L. F. MENABREA — HORACE LANDAU — P. AMILHAU — TEODORO ALFUINO, *testimonio* — B. SCOTTI, *testimonio* — *Il capo di sezione*, COBOEVICH.

ART. 7.

La sede della società sarà in una città del regno. Il Consiglio d'amministrazione sarà composto per i quattro quinti d'italiani. Il domicilio legale della società per tutto ciò che riguarda le ferrovie concesse s'intenderà essere in quella città del regno ove risiederà il Consiglio d'amministrazione.

ART. 8.

Quando il Governo si decida a promuovere un passaggio per ferrovia attraverso le Alpi elvetiche ad oriente del Toce, la Società s'impegna fin d'ora di concorrere nelle spese necessarie per detto passaggio in una somma non minore di 10 milioni di lire da pagarsi entro il periodo dell'eseguimento dei lavori nei modi e tempi che saranno concertati al momento in cui il Governo presenterà un progetto di legge a tale scopo.

~~ART. 9.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

CAPITOLATO

annesso alla Convenzione in data 30 giugno 1864 stipulata tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia e la Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale.

ART. 1.

La cessione fatta dallo Stato con convenzione in data d'oggi alla società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale comprende:

1° La linea da Torino a Genova, compresa la linea e stazione di Piazza Caricamento, il binario detto della *Coscia*, la ferrovia a cavalli e le diramazioni e stazioni di proprietà del Governo;

2° La linea da Alessandria ad Arona, compreso il servizio della navigazione sul lago Maggiore;

3° La linea da Novi ad Alessandria e Piacenza;

4° La linea da Torino a Cuneo;

5° Il servizio di navigazione sul lago di Garda;

6° La linea da Torino al Ticino;

7° La linea da Valenza a Vercelli per Casale;

8° La linea da Torino a Susa con riserva dei diritti che competono ai terzi detentori di azioni non riscattate.

ART. 2.

Le strade ferrate ed i servizi di navigazione designati nel precedente articolo sono ceduti con tutte le loro dipendenze mobiliari ed immobiliari, compreso il materiale fisso e mobile d'esercizio, le linee telegrafiche, il materiale fisso e galleggiante per la navigazione dei due laghi ed i terreni acquistati per la costruzione delle ferrovie, i quali non essendo stati regolarmente consegnati al demanio dello Stato si troveranno in libera disposizione dell' amministrazione delle strade ferrate.

MODIFICAZIONI

portate al Capitolato annesso alla Convenzione originaria 30 giugno 1864 dalla Convenzione addizionale del 2 febbraio 1865 colle correzioni assentite in seguito alle osservazioni della Commissione parlamentare.

(Vedi pag. 215, Atto addizionale 2 febbraio, e pag. 243, lettera 17 febbraio.)

ART. 1.

La cessione è fatta, ecc., *come contro fino al paragrafo 3 inclusivo.*

4° La linea da Torino a Cuneo e Saluzzo;

5° Il servizio di navigazione sul lago di Garda;

6° La linea da Torino al Ticino;

7° La linea da Valenza-Vercelli per Casale;

8° Le nove mila undici azioni della ferrovia di Susa delle quali il Governo trovasi in possesso con tutte le ragioni, diritti, obblighi e carichi ad esso Governo come comproprietario ed esercente di detta strada spettanti a termini della legge 14 giugno 1852, n° 1382, ed annesso capitolato, e 10 febbraio 1855, n° 498, inclusa la facoltà di riscatto di cui all'articolo 41 di detto capitolato. Sono riservati i diritti che competono ai terzi detentori d'azioni non riscattate tanto della linea di Susa, come di quelle di cui ai numeri 3 e 4 di questo articolo.

ART. 2.

Identico al qui contro.

ART. 3.

Il materiale fisso e mobile che, giusta l'articolo precedente, è compreso nella cessione è limitato a quello che risultava in servizio regolare od in riparazione al 1° gennaio 1864.

Quanto alle linee telegrafiche la cessione è ristretta ai fili e meccanismi che sono esclusivamente destinati al servizio delle ferrovie, ritenendo il Governo per sè quelli che inservono ad uso governativo o misto, coll'obbligo alla società di provvedere, entro il termine non maggiore di sei mesi dalla data in cui entrerà in possesso delle strade cedute, onde i fili ad uso misto siano posti ad intera disposizione del Governo, collocando essa società a proprie sue spese un filo per il servizio di ferrovia.

La manutenzione delle linee telegrafiche si farà alle condizioni vigenti per esse linee sulle ferrovie Lombarde.

ART. 4.

Il materiale mobile acquistato, costrutto, od introdotto in servizio dopo il 1° gennaio 1864 sarà rilevato dalla compagnia a prezzo di estimo e pagato all'infuori del valore pattuito per la cessione della rete. Gli oggetti di consumo, come combustibili, olii e grassumi, gli oggetti di ricambio delle macchine e dei veicoli, e quelli d'approvigionamento in materiali di qualsivoglia natura destinati all'armamento delle vie, alla costruzione e riparazione del materiale mobile, al servizio delle stazioni ed officine ed a quello della navigazione sui due laghi, nonchè gli oggetti fuori d'uso che al momento della consegna si troveranno appartenere allo Stato, ove a giudizio di periti eccedano il valore di due milioni, saranno per l'eccedente di questa somma pagati dalla società. Nel caso che detti oggetti non eccedano detto valore o non lo raggiungano, la società non dovrà pagare alcuna somma al Governo, nè questo rifare alla società la differenza.

ART. 5.

La compagnia è puramente e semplicemente surrogata allo Stato nelle convenzioni da quest'ultimo conchiuse per l'esercizio delle linee appartenenti a società private e che sono qui infra indicate:

Torino-Pinerolo — Mortara-Vigevano — Savigliano-Saluzzo — Acqui-Alessandria — Cavallermaggiore-Alessandria — Chivasso-Ivrea — Cava d'Alzo-Novara — Biella-Santhià.

ART. 3.

Il materiale fisso o mobile che, giusta l'articolo precedente, è compreso nella cessione, è limitato a quello che risulterà in servizio regolare od in riparazione al 1° gennaio 1865.

Quanto alle linee, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

ART. 4.

Il materiale mobile acquistato, o costrutto, od introdotto in servizio dopo il 1° gennaio 1865, sarà rilevato dalla compagnia a prezzo d'estimo. e pagato all'infuori del valore pattuito per la cessione della rete. Nel caso che gli approvigionamenti in oggetti di consumo, come combustibili, olii e grassumi, ed in materiali di qualsivoglia natura destinati all'armamento delle vie, alla costruzione e riparazione del materiale mobile, al servizio delle stazioni e delle officine ed a quelli della navigazione sui due laghi, non che in oggetti di ricambio delle macchine e dei veicoli ed in oggetti fuori d'uso che al momento della consegna si troveranno appartenere allo Stato non raggiungano un valore complessivo di due milioni, il Governo dovrà a giudizio di periti rifarne la differenza alla compagnia. Ove i detti approvigionamenti eccedano l'indicato valore, la differenza ne verrà rifusa dalla compagnia al Governo.

ART. 5.

La compagnia, ecc. *come contro.*

Torino-Pinerolo — Mortara-Vigevano — Acqui-Alessandria — Cavallermaggiore-Alessandria — Chivasso-Ivrea — Cava d'Alzo-Novara — Biella-Santhià.

ART. 6.

Sarà obbligo della compagnia di assumere sulla richiesta del Governo l'esercizio delle linee di Castagnole-Casale-Mortara, di Mondovì-Bastìa o Carrù e di Vigevano-Abbiategrasso-Milano, sotto le condizioni e riserve seguenti:

In corrispettivo dell'esercizio la compagnia riterrà per le prime due linee il 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico tanto per il trasporto dei viaggiatori come per quello delle merci a grande e piccola velocità e del bestiame, secondo le tariffe ad essa società concesse. Tale prelievo verrà fatto secondo le norme stabilite nelle convenzioni che saranno conchiuse col Governo.

Per la linea Vigevano-Milano per Abbiategrasso lo esercizio sarà assunto alle condizioni portate dai preliminari di convenzione intesi coll'amministrazione delle ferrovie dello Stato sotto la data del 3 ottobre 1863, quella eccettuata che si riferisce al corrispettivo del servizio sul tronco di diramazione dalla stazione di Porta Ticinese alla stazione centrale di Milano, corrispettivo che sarà soddisfatto in ragione del 75 per cento del prodotto lordo di esso tronco di diramazione.

Nella detta stazione centrale verrà fatto il servizio dei convogli anche per la linea Vigevano-Milano e viceversa, toccando però tanto all'andata che al ritorno a Porta Ticinese ove sarà stabilita una stazione di passaggio per i viaggiatori ed una stazione merci.

Oltre agli indicati corrispettivi saranno devoluti alla compagnia i prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi non che dei fabbricati.

In mancanza di esplicite stipulazioni nei rispettivi capitolati l'esercizio sarà regolato d'accordo tra le due società, ed in caso di dissenso fra loro per giudizio di arbitri.

Non potrà la compagnia essere costretta ad intraprendere l'esercizio dei tronchi parziali su dette linee, i quali non siano specialmente designati nel capitolato, eccettuato il caso in cui i due estremi di detti tronchi immettano in altre linee già esercitate dalla compagnia.

La compagnia avrà diritto di farsi rappresentare al collaudo delle predette linee e dovrà rivolgersi al ministro per le osservazioni che essa credesse opportuno

ART. 6.

Sarà obbligo della compagnia di assumere sulla richiesta del Governo l'esercizio delle linee di Castagnole-Casale-Mortara, di Mondovì-Bastia e Carrù e di Monza-Calolzio — d'Ivrea-Aosta, di Vigevano-Asti-Milano.

In corrispettivo dell'esercizio la compagnia riterrà per le prime quattro linee il 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico, ecc., *il resto come contro fino all'articolo* 8 *inclusivo.*

di presentare intorno all'eseguimento ed al compimento dei lavori.

ART. 7.

La società subentra in tutti gli obblighi, facoltà e diritti al Governo ed alla società di Cuneo competenti verso la società della ferrovia di Savona per quanto concerne l'esercizio di quella strada e l'uso di tronchi e di stazioni comuni.

ART. 8.

Venendo accordata per legge la concessione di una linea ferroviaria da Torino a Ciriè, si osserveranno nell'interesse dei trasporti militari le norme seguenti:

Sarà lecito alla società concessionaria di detta linea di raccordare la sua stazione in Torino, colla linea da Torino a Milano, in un punto vicino alla stazione di Porta Susa da determinarsi dal Governo, sentita la compagnia, e ben inteso a spese di quella società.

Nel caso che il Governo intendesse che convogli di truppe e materiale militare proveniente da oltre Torino per Ciriè e viceversa attraversino Torino senza fermarvisi, saranno dette truppe e materiali nel primo caso a cura della compagnia direttamente condotte al punto di congiungimento colla diramazione di Ciriè, ove la rispettiva società, avutone opportuno avviso, provvederà al proseguimento del trasporto; nel secondo caso, venendo allo stesso punto di congiungimento, saranno, mediante preavviso trasmesso alla compagnia, rimorchiati alla stazione centrale.

Le condizioni di questo scambio di vagoni saranno, tanto per le norme relative all'uso reciproco del materiale, quanto per l'assestamento dei conti, non che per le altre condizioni generali di questo servizio cumulativo, esclusivamente limitato ai trasporti militari, oggetto di accordo tra le due società, ed in caso di discrepanza verranno definite per mezzo di arbitri.

All'infuori delle predette riserve speciali la società di Ciriè eserciterà la sua linea con mezzi propri nei limiti della sua concessione senza che la compagnia possa pretendere diritto di prelazione od indennità di qualunque sorta per questo esercizio, nè venir astretta ad assumerne il carico.

ART. 9.

Appena promulgata la legge che approva la cessione delle linee dello Stato alla compagnia, questa, mediante regolare procura, sarà investita della direzione dei lavori

ART. 9.

Il Governo rimane incaricato di far proseguire e di compire i lavori della stazione centrale a Torino secondo il progetto per la stazione dei passeggieri, ap-

della stazione centrale a Torino, dei quali curerà l'eseguimento secondo i progetti approvati che non potranno essere variati in nessuna parte senza autorizzazione del Governo. Le relative spese saranno sopportate dal Governo fino a concorrenza dei fondi votati dal Parlamento. Quelle maggiori che potranno occorrere per la continuazione e compimento di detti lavori saranno a carico della compagnia la quale inoltre rimborserà al Governo lire 368,251 07, valore dei terreni permutati tra l'amministrazione dello Stato ed il municipio di Torino colla convenzione 6 maggio 1864, semprechè tale atto venga approvato per legge.

La compagnia sarà incaricata della liquidazione dei conti, prendendo il Governo l'impegno di somministrarle tutti gli schiarimenti e documenti che potranno essere necessari senza che però esso Governo abbia in alcun caso e per nessun titolo ad eccedere le somme portate in bilancio.

ART. 10.

L'arrivo e la partenza di tutti i convogli viaggiatori avrà luogo in Torino alla stazione centrale di Porta Nuova; nella stazione attuale di Porta Susa si farà anche il servizio dei viaggiatori per la linea del Ticino e sue diramazioni.

Il servizio delle merci in detta stazione sarà provvisoriamente conservato in vigore fino a che non venga dal Governo diversamente disposto allorquando saranno definitivamente compiuti i lavori della stazione centrale e verrà aperto l'esercizio dei magazzini doganali.

ART. 11.

Decidendo il Governo di trasportare la stazione merci in Genova lungo il porto, dovrà egli somministrare uno spazio sufficiente ai bisogni del movimento commerciale e coordinarlo colle opere di sistemazione del porto.

Tale area sarà livellata all'altezza del piano inferiore della massicciata delle vie di congiungimento della nuova stazione colla linea principale.

La compagnia dovrà terminare questa stazione, cioè provvederla di binarii, scali, tettoie ed attrezzi occorrenti per il pronto e facile andamento delle operazioni commerciali sì del porto che della città colla ferrovia, coordinando il piano della medesima e le relative opere in modo anche da assicurare la facile e pronta

provato in eseguimento della legge 21 luglio 1861, n° 118; non che di liquidare definitivamente i conti relativi a proprie spese. La compagnia contribuirà a quei lavori per la somma di cinquecento mila lire. Nel caso che venga approvata per legge la convenzione 6 maggio 1864 tra l'amministrazione dello Stato ed il municipio di Torino per una permutazione di terreni contigui alla predetta stazione centrale, al Governo si sostituisce fin d'ora per l'eseguimento di tale convenzione la compagnia, la quale in conseguenza prenderà possesso dei terreni permutati, e rimborserà al Governo il valore dei detti terreni stabilito in lire trecento sessantotto mila ducento cinquantuna e centesimi sette.

ART. 10.

Come contro fino all'articolo 14 *inclusivo.*

relazione delle provenienze delle linee del litorale ligure col servizio del porto e colle destinazioni in città.

L'ordinamento del servizio interno della stazione delle merci dipenderà dalla compagnia, la quale, per fissare le norme del servizio comune con quello delle linee del litorale ligure e per determinare le rispettive quote di spesa, si concerterà colla società interessata. Non riuscendo ad un amichevole accordo verranno le questioni decise da arbitri.

La compagnia non farà opposizione all'eventuale stabilimento accanto la stazione di Piazza del Principe in Genova di una stazione per il servizio dei viaggiatori delle linee del litorale secondo il progetto che verrà approvato dal Governo. Ove si preferisca di far convenire nella stazione di P. P. i convogli del litorale la compagnia non vi farà ostacolo, con ciò che per il servizio di stazione che sarà a di lei cure disimpegnato, le siano corrisposte quelle indennità che per mutuo accordo o per giudizio d'arbitri saranno stabilite.

Sì nell'uno che nell'altro caso la compagnia sarà in diritto di riscuotere per il percorso sulle sue linee un pedaggio eguale a quello che il Governo percepisce attualmente dalla società della linea di Voltri.

Colle stesse norme stabilite per l'uso della stazione di Porta Pila sarà regolata la indennità per l'uso della stazione di Sampierdarena.

La compagnia concorrerà alle spese dei lavori assunti dal Governo per il porto di Genova nella somma di tre milioni in numerario od in lavori preventivamente approvati dal Governo.

ART. 12.

Volendosi stabilire una nuova stazione di viaggiatori a Genova con sopprimere l'attuale di P. P., è esclusivamente riservata al Governo la definitiva determinazione sulla scelta del sito e sulle modalità del progetto, dopo sentita la società nelle sue osservazioni.

Le spese occorrenti per questa traslocazione, cioè tutte le spese per occupazioni di fondi, movimenti di terra, massicciate, opere d'arte, mura e muraglioni sia per il locale di stazione propriamente detto, che per la linea di congiungimento colla linea settentrionale verso Sampierdarena, fabbricati e tettoie, binari ed attrezzi, in somma forniture d'ogni genere occorrenti

nella nuova stazione non saranno a carico della compagnia.

Il Governo entrerà in pieno ed intiero possesso della stazione abbandonata e dei tratti di ferrovia che la collegano colla linea principale nonchè di quanto esisterà in essa all'epoca della consegna della nuova stazione alla compagnia.

Saranno prese dal Governo d'accordo colla compagnia tutte le misure opportune per non incagliare in ogni caso il servizio della stazione di P. P.

Per quanto si riferisce all'ordinamento interno della nuova stazione passeggeri, al servizio cumulativo ed al correspettivo a perceversi dalla compagnia per eseguirlo sarà osservato quanto venne di sovra stabilito per la stazione delle merci.

ART. 13.

La compagnia dovrà provvedere di una tettoia le stazioni di Novara, Novi e Casale, e collocare adatti tettucci (*marquises*) nelle stazioni di 2ª classe indistintamente, ed in quelle di 3ª classe nelle quali il movimento dei viaggiatori sia, a giudizio del Governo, d'importanza tale da richiederlo.

ART. 14.

Essa compagnia dovrà porre a disposizione del Ministero dell'interno nelle stazioni di 1ª e 2ª classe appositi locali per uso d'uffizio e di corpo di guardia degli agenti di pubblica sicurezza destinati a prestare servizio presso le stazioni.

Sarà pure obbligo della compagnia di mantenere a disposizione della direzione generale dei telegrafi gli attuali locali ad uso di officina per la riparazione del materiale telegrafico, o di sostituirne altri di pari comodità, e di somministrare un'area sufficiente nella stazione di Alessandria ed altre per deposito dei pali destinati alla costruzione delle linee telegrafiche e loro manutenzione in modo da non recare incaglio al servizio delle stazioni.

L'area ed i locali accennati in quest'articolo dovranno essere forniti gratuitamente.

ART. 15.

La compagnia sarà tenuta a costrurre il doppio binario sulle linee che costituiscono la rete cedutale dallo Stato quando il prodotto lordo di esse linee raggiunga le lire 35,000 per chilometro.

Qualora però il Governo volesse obbligare la com-

ART. 15.

La compagnia, ecc., *come controfino al paragrafo 4° inclusivo.*

pagnia alla costruzione di essi binari prima che il prodotto raggiunga l'indicato limite, esso ne farà le spese e le pagherà alla compagnia in titoli di rendita dello Stato al corso del giorno, con riserva, realizzandosi il caso in cui la compagnia avrebbe dovuto farlo del proprio, di ripetere il rimborso integrale della incontrata spesa.

La costruzione dei detti nuovi binari sarà affidata alla compagnia, la quale dovrà presentare alla preventiva approvazione del Governo i progetti particolareggiati colla perizia della spesa delle relative opere o dei materiali d'armamento.

La manutenzione dei binari predetti, anche nel caso di costruzione a spese del Governo, resterà a carico della compagnia.

La compagnia, in deroga al disposto dall'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860, rimane per ora, e finchè non sia raggiunto il prodotto lordo di lire 35,000, esonerata dal collocamento del doppio binario sulla linea Rho-Magenta, a condizione espressa che provveda, appena sancito per legge questo atto, al raddoppio del binario per una lunghezza complessiva non minore di 20 chilometri nei tratti della linea Torino-Novara che verranno designati dal Governo.

È autorizzata la compagnia ad eseguire sui ponti sul Ticino e sulla Sesia i lavori che saranno necessari per renderli atti a dar sede al secondo binario, sempre che ciò possa eseguirsi senza incagliare il movimento sulla strada ordinaria. Sarà obbligo della compagnia di presentare preventivamente dettagliati progetti all'approvazione del Governo.

ART. 16.

Entro il termine di quattro anni dall'emanazione della legge approvativa di quest'atto, dovrà la compagnia riunire con un tratto di ferrovia ad un solo binario la stazione di Sesto Calende colla linea da Novara ad Arona in prossimità di quest'ultima stazione.

La compagnia si obbliga pure a prolungare entro il termine di tre anni dall'epoca suddetta la linea Milano-Monza-Camerlata sino a Como.

Nella compilazione dei progetti ed eseguimento dei lavori saranno osservate le norme stabilite dal capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860 per le ferrovie lombarde; negli studi per il tronco Camer-

La compagnia, in deroga al disposto dall'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860, rimane per ora, e finchè non sia raggiunto il prodotto lordo di lire 35,000, esonerata dal collocamento del doppio binario sulla linea Rho-Magenta.

È autorizzata la compagnia ad eseguire pei ponti sul Ticino e sulla Sesia i lavori, ecc., *come contro.*

ART. 16.

Entro il termine di quattro anni dalla emanazione della legge approvativa di quest'atto dovrà la compagnia riunire con un tratto di ferrovia ad un solo binario la stazione di Sesto Calende colla linea da Novara ad Arona in prossimità di questa ultima stazione. Il ponte da stabilirsi sul Ticino sarà a doppio uso della ferrovia e del carreggio ordinario, prendendo il Governo l'impegno di pagare la metà della spesa occorrente per tale costruzione. Si obbliga pure la compagnia di prolungare fino all'incontro delle linee Ticinesi la linea Milano-Monza-Camerlata passando per Como e mettendola in comunicazione col porto, e di disporre per

lata-Como si terrà conto in particolare dello eventuale prolungamento della linea al di là di Como.

Ove la compagnia si metta d'accordo col Governo per la costruzione del ponte sul Ticino tra Sesto ed Arona da servire ad uso della ferrovia e del carreggio ordinario, il Governo pagherà la metà della spesa occorrente per tale costruzione.

(1) A chiarimento delle stipulazioni contenute nell'articolo 2 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860, è dichiarato che l'obbligo di costrurre la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla compagnia prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le lire 35,000 per chilometro.

ART. 17.

Il Governo assume il servizio delle obbligazioni della ferrovia di Cuneo ed il riscatto delle azioni di essa ferrovia e di quella di Piacenza, la corrisponsione delle annualità dovute al municipio di Sampierdarena per l'acquisto della linea a cavalli di quel comune, a mente della convenzione 10 febbraio 1858, non che il pagamento di tutte le passività risultanti dalla costruzione o dall'acquisto delle strade concesse e delle loro dipendenze e che non fossero interamente estinte all'epoca della consegna.

Inoltre il Governo guarentisce la compagnia da ogni molestia per parte dei terzi e da ogni pretesa loro sul corpo stradale per diritto di proprietà o per servitù di passaggio od altro.

ART. 18.

Il Governo 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. 19.

La compagnia entrando in possesso delle linee e dei servizi indicati all'articolo 1° rimane investita dei diritti del Governo verso i terzi in quanto essi riflettono l'esercizio e l'uso delle linee suddette ed il servizio dei piroscafi sui laghi, e surroga il Governo medesimo pei carichi ed obblighi d'ogni natura che ne dipendono.

ART. 20.

Il Governo cede alla società i diritti che ad esso competono sur una parte della portata dell'acquedotto l'eseguimento delle relative opere in modo da raggiungere dette linee contemporaneamente all'apertura del tratto da Lugano al confine italiano. Nella compilazione dei progetti ed esecuzione dei lavori saranno osservate le norme stabilite nel capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860 per le ferrovie lombarde.

(1) Aggiunto al più corretto

ART. 17.

Come contro fino all'articolo 24 inclusivo.

Nicolay per il servizio della ferrovia, giusta le convenzioni sancite colla legge 5 giugno 1854 ed i giudicati intervenuti nella causa vertita fra l'amministrazione dello Stato e la società Nicolay.

ART. 21.

I contratti in corso di eseguimento per opere e provviste d'ogni natura sono riconosciuti ed accettati dalla compagnia, la quale si assume i diritti ed obblighi che dai medesimi derivano al Governo; copia autentica dei relativi atti ed ove d'uopo l'originale verrà contro ricevuta consegnato alla compagnia coll'obbligo di restituzione.

ART. 22.

Il Governo sulla richiesta della compagnia ed a partire dall'epoca in cui ad essa sono devoluti i prodotti delle linee cedute darà alla medesima comunicazione di tutti gli atti relativi alla costruzione ed all'esercizio di dette linee. Tali atti le saranno definitivamente consegnati mediante inventario allorquando essa entrerà in possesso delle linee cedute e ne assumerà il regolare esercizio.

ART. 23.

La consegna delle ferrovie e loro dipendenze comincierà entro un mese dopo la promulgazione della legge *che approva la cessione di esse alla compagnia*, e sarà continuata senza interruzione e mediante inventario esatto in doppia copia firmato dai delegati del Governo e della compagnia.

ART. 24.

Alla compagnia concessionaria spetteranno a datare dall'atto della consegna i prodotti delle linee, fatta detrazione delle spese di esercizio e delle competenze di qualunque natura dovute ai terzi.

ART. 25.

Il Governo rimetterà alla compagnia le strade ferrate e loro dipendenze nello stato in cui si trovano all'epoca della consegna. Nell'intervallo che correrà tra la sottoscrizione della convenzione e l'entrata della compagnia in pieno possesso delle linee, non potrà il Governo fare alcun atto che rechi modificazioni alle linee concesse e loro dipendenze nonchè al materiale cadente nella cessione, all'infuori, ben inteso, di quanto concerne il servizio corrente di manutenzione.

Resta però convenuto che durante tale intervallo la direzione dell'esercizio continua a rimanere esclusivamente affidata al Governo a cui faranno capo i rap-

ART. 25.

Mediante il pagamento d'un milione di lire, che le viene dal Governo accordato a titolo di compenso per le minori spese di mantenimento del corpo stradale e del materiale fisso e mobile, effettuato sulla rete in discorso durante l'anno 1864 e nel periodo del 1865 che precederà la consegna di essa, la compagnia accetta le strade ferrate e loro dipendenze nello stato in cui si trovano all'epoca della consegna. Nell'intervallo che correrà tra la sottoscrizione della convenzione e l'entrata della compagnia in pieno possesso delle linee, non potrà il Governo fare, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

presentanti della compagnia per quelle indicazioni, concerti e schiarimenti che potranno occorrere a tutela degl'interessi della medesima.

ART. 26.

Durante il periodo in cui il Governo farà l'esercizio per conto della compagnia esso non sarà risponsale di alcun danno o perdita salvo che non provenga da fatto d'impiegati che trovinsi al suo servizio all'epoca in cui il danno o la perdita saranno constatati.

ART. 27.

Il resoconto della gestione tenuta dallo Stato per conto della compagnia sarà presentato nel termine di tre mesi dal giorno in cui essa avrà avuto fine. Questo conto comprenderà i prodotti dell'esercizio durante la gestione per conto della compagnia, rimanendo per intiero devoluti al Governo i prodotti che, quantunque riscossi dopo la cessione, si riferiscono al periodo nel quale le dette linee erano in proprietà dello Stato.

ART. 28.

I prodotti delle ferrovie cedute non saranno pagati alla compagnia se non dopo che questa avrà effettuato il pagamento dell'intiera prima rata pattuita nel contratto di vendita.

ART. 29.

Tutto il personale che si troverà in servizio delle ferrovie esercitate dallo Stato all'epoca della promulgazione della legge di concessione è accettato dalla compagnia con equivalenza di grado, stipendio, diritti e competenze, come risulterà da apposito elenco che sarà redatto dal Ministero dei lavori pubblici e consegnato in forma autentica alla compagnia appena promulgata la legge che approva la cessione.

La posizione di detto personale nei rispettivi gradi verrà regolata in base all'anzianità.

Le promozioni verranno fatte in perfetta parità in concorso col personale che è già sotto la dipendenza della compagnia.

ART. 30.

Ogni impiegato od agente che passerà in servizio della compagnia, qualunque sia il suo grado ed età, avrà diritto ad essere ammesso al benefizio della ritenuta per la Cassa pensioni a tenore dell'articolo 5°, e col benefizio dell'articolo transitorio del relativo regolamento sociale.

Quelli fra gl'impiegati che passano al servizio della

ART. 26.

Come contro fino all'articolo 32 inclusivo.

compagnia e che eran già sottoposti a ritenuta per la pensione di riposo avranno diritto alla liquidazione della loro pensione giusta le leggi vigenti per gl'impiegati dello Stato, e si seguiranno le discipline delle stesse leggi per il collocamento a riposo.

Quelli poi che non avevano diritto a godere di tale benefizio saranno per la liquidazione della loro pensione soggetti al regolamento della Cassa sociale.

ART. 31.

Il Governo si obbliga di versare nella Cassa pensioni della società nel termine di tre mesi dopo l'approvazione legislativa della presente convenzione una somma corrispondente alle ritenute degli stipendi che a partire dal 1° luglio 1856 furono pagati agl'impiegati ammessi a benefizio di pensione secondo le leggi dello Stato e che passeranno a servizio della compagnia.

Le pensioni liquidate giusta la legge dello Stato saranno pagate in comune dal Governo e dalla compagnia. Questa corrisponderà quanto potrebbe spettare all'impiegato, a tenore del suo regolamento, per l'ammontare delle ritenute operate; il Governo supplirà alla somma mancante per integrare la pensione liquidata.

ART. 32.

Saranno versati nella Cassa di consorzio di mutuo soccorso fra gl'impiegati ed operai delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale i fondi che, all'epoca in cui la compagnia entrerà in possesso delle linee dello Stato, si troveranno nella Cassa di soccorso degli agenti di esse linee.

Il Governo farà compilare una nota delle persone inscritte nei registri della Cassa alla data della loro compartecipazione, acciò serva di norma alla compagnia e di titolo ai compartecipanti per esperire dei loro diritti alla concessione dei sussidii da farsi secondo il regolamento sociale, le di cui disposizioni saranno agli attuali agenti delle linee dello Stato applicate nella loro integrità a datare dal giorno in cui passeranno al servizio della compagnia.

ART. 33.

Verificandosi il caso che il prodotto lordo delle linee enumerate agli articoli primo e quinto congiuntamente a quello della linea Torreberetti, prodotto computato per il 1862 in cinque milioni quattrocento diecinove mila centotrenta lire e centesimi tredici per le strade già esercite dalla società *Vittorio Emanuele*, e di ventidue milioni duecento novantasette mila trecento novantasei lire e centesimi ottanta per le strade esercite dallo Stato, non ascenda in complesso a ventotto milioni di lire, il Governo rifarà anno per anno la somma mancante. Questa assicurazione per le linee di proprietà dello Stato è accordata per tutta la durata

ART. 33.

L'interesse annuale del 5 per 100 ed il fondo di ammortizzazione in base di 2/10 per 100, che lo Stato guarentisce a termine della convenzione alla compagnia pendente l'intera durata della concessione, verrà applicato sul totale delle spese fatte sia per l'acquisto delle linee e servizi di cui all'articolo 12, sia per lo adempimento degli oneri che per l'effettivo eseguimento di lavori o per concorso pecuniario dipendente dalla attuazione di essi furono imposti alla compagnia con questo capitolato e relativa convenzione.

Se per un avvenimento qualunque, non escluso il caso di forza maggiore, l'esercizio della ferrovia fosse interrotto, e per negligenza della compagnia non venisse provveduto al più presto al ristabilimento del servizio regolare, il pagamento della guarentigia di cui sovra sarà ridotto proporzionalmente al danno verificato.

ART. 34.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla compagnia in forza della guarentigia stabilita all'articolo precedente costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 100.

Quest'anticipazione verrà rifusa colla eccedenza dell'introito netto sull'annualità garantita del 5 1/5 per cento.

Tali eccedenze verranno applicate alla estinzione prima degl'interessi, poscia del capitale.

ART. 35.

Il Governo si riserva il diritto di sorvegliare e controllare nel modo il più lato la gestione della società, la quale, a semplice di lui richiesta, avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni che egli crederà opportuno, e specialmente il preventivo dell'amministrazione e dell'esercizio.

Il Governo avrà altresì il diritto di farsi rappresen-

della concessione e per le linee appartenenti a società particolari a tutto il periodo durante il quale ne sarà fatto dalla compagnia l'esercizio. Avvenendo per ciò il caso che cessi la compagnia dall'esercizio di una linea sociale, sarà dalla predetta somma guarentita per prodotto brutto complessivo, dedotta quella corrispondente al prodotto brutto speciale di detta linea ottenuto nel mille ottocento sessantadue, più l'uno per cento sul prodotto medesimo. Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della predetta assicurazione non saranno dalla compagnia ulteriormente rimborsate e ad essa rimarranno definitivamente acquistate.

ART. 34.

L'interesse, ecc., *come contro.*

Se per un avvenimento, ecc., *come contro.*

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla compagnia in forza della guarentigia stabilita all'articolo 4 della convenzione costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 100.

Quest'anticipazione, ecc., *come contro.*

Tali eccedenze, ecc., *come contro.*

Però rimane convenuto che tale garanzia del 5 per cento col relativo ammortimento è in ogni caso compresa nella garanzia del prodotto brutto stabilita coll'articolo precedente.

ART. 35.

Come contro fino all'articolo 39 inclusivo.

tare alle assemblee generali. Esso potrà nominare uno o più commissari incaricati di questa sorveglianza. In caso di discrepanza tra questi commissari e la società, il Ministero dei lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorso, ove ne sia il caso, agli arbitri di cui all'articolo 66.

ART. 36.

Le spese per la sorveglianza e per il controllo dello esercizio saranno sopportate dalla società in ragione di lire 60 per ciascun chilometro di strada in esercizio ed in costruzione, da versarsi annualmente nel tesoro dello Stato.

ART. 37.

Per la costruzione di nuove linee parallele ad altre comprese nella rete venduta alla compagnia, o che dalle medesime si diramino, o le attraversino, saranno osservate le seguenti norme:

Il Governo non potrà concedere linee parallele aventi per iscopo di servire gli stessi centri di popolazioni o di commercio ai quali serve una linea compresa nella rete ceduta.

Per la concessione a terzi di diramazioni, cioè di linee che si colleghino colla rete ceduta da una sola estremità, la compagnia per un decennio a partire dalla data dell'entrata in possesso avrà il diritto di prelazione, con ciò che essa, nello spazio di quattro mesi dal giorno della notificazione delle condizioni proposte, dichiari di accettarle e rimborsi ai terzi richiedenti le spese di progetto in quella somma che sarà convenuta d'accordo o, in caso di dissenso, determinata da arbitri.

Qualora la società non accetti la esibitale concessione e venga la linea costrutta dal Governo o da privata società, non potrà la compagnia rifiutarsi ad assumerne l'esercizio alle condizioni che saranno infra indicate.

Per le linee trasversali esclusivamente destinate a congiungere due punti della rete ceduta, la compagnia avrà il diritto di prelazione durante l'intero periodo della concessione; ma, non valendosi di questo diritto, non potrà essere tenuta ad assumerne l'esercizio.

In tutti i casi, sarà la compagnia tenuta di concedere al Governo, od a società concessionarie che saranno autorizzate a costrurre e ad esercitare nuove linee, l'uso di quelle stazioni o tronchi parziali di linea che potranno rendersi comuni a delle nuove linee ed a quelle possedute dalla compagnia, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute o, in caso di dissenso, stabilite da arbitri.

Le nuove linee a consegnarsi alla compagnia perchè nè assuma l'esercizio saranno perfettamente compiute, armate e fornite di tutti gli attrezzi, escluso il materiale mobile necessario all'esercizio di una linea telegrafica.

La compagnia avrà diritto di assistere al collaudo, e nascendo divergenza sull'apprezzamento dei risultati del medesimo, potrà promuovere un giudizio di arbitri.

In compenso dell'esercizio, saranno rifuse alla compagnia le spese che ad essa incomberanno per l'esercizio propriamente detto, per il mantenimento del suolo stradale, delle opere d'arte, dei fabbricati e dell'armamento, e le verrà assegnata una somma fissa annua per spese generali, affitto ed ammortizzazione del materiale, che dovrà la compagnia somministrare a suo carico. — Questi compensi, non venendo di buon accordo convenuti tra le parti, verranno fissati da arbitri.

Ove i prodotti dell'esercizio non coprano le spese, non sarà la compagnia tenuta a continuarlo se non nel caso che i proprietari della linea le diano particolari guarentigie.

La compagnia non sarà tenuta ad esercitare linee in condizioni di pendenze o di curve diverse da quelle fissate all'articolo 8 del capitolato per le ferrovie lombarde.

Le tariffe generali dei trasporti sulle linee delle quali verrà, a senso del presente articolo, assunto l'esercizio dalla compagnia, saranno esattamente conformi a quelle stabilite dal presente capitolato.

Il diritto di prelazione di cui sovra non sarà dalla compagnia invocato per la costruzione delle linee Torino-Ciriè, Castagnole-Casale-Mortara, Cuneo-Mondovì-Bastia o Carrù e Vigevano-Milano, e di quelle altre per le quali fu ad altri in anteriori capitolati concessa la preferenza, come pure per le ferrovie da esercitarsi a cavalli, con ciò ben inteso, in quanto a queste ultime, che essa compagnia non possa in nessun tempo e modo essere costretta ad assumerne l'esercizio.

Rinunzia la compagnia a qualunque diritto le possa competere per la concessione della linea Parma-Spezia in dipendenza della convenzione stipulata dal Governo colla società delle strade ferrate lombarde sotto la data del 25 giugno 1860.

ART. 38.

Spetterà alla compagnia di stabilire, coll'approvazione del Governo, le norme per il transito dei convogli nei tronchi in comune, nonchè per il servizio di stazione.

ART. 39.

Gl'introiti delle ferrovie e la guarentigia dello Stato verranno attribuiti per ordine di priorità al pagamento degl'interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni.

ART. 40.

La contabilità delle linee e servizi di navigazione dichiarati nell'articolo 1°, e che passano in proprietà della compagnia, sarà tenuta affatto distinta dalle altre linee da essa possedute, in modo che in qualunque tempo le spese di costruzione, d'acquisto e di esercizio di dette nuove linee risultino separate dalle altre spese.

In egual modo la compagnia dovrà tener separati i conti di ciascuna delle linee sociali da essa esercitate e versare mensilmente nelle casse sociali la parte dei prodotti che spetta a ciascuna di esse. Questa disposizione sarà applicabile alle linee di Cuneo e Piacenza fino allo scioglimento delle rispettive società.

ART. 41.

La compagnia è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, a conservare in attività quelli che dal Governo le vennero ceduti, ad acquistare ed esercire miniere di carbone fossile o di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi perciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati, quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute nell'articolo 33 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate, e che la garanzia del Governo non si estenda ai risultati economici dell'esercizio di questi stabilimenti.

ART. 42.

Le linee cedute saranno sottoposte alla tassa del decimo, all'imposta fondiaria ed a quelle altre che fossero sancite per legge.

L'imposta fondiaria sia per la sede del corpo stradale, che per i fabbricati, sarà valutata in base al valore attribuito ai terreni e fabbricati nelle località attraversate dalla ferrovia.

ART. 43.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente all'esercizio delle linee saranno soggetti al diritto fisso di una lira ed anderanno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

ART. 40.

La contabilità, ecc., *come contro.*

In egual modo la compagnia dovrà tener separati i conti di ciascuna delle linee sociali da essa esercitate e versare mensilmente nelle casse sociali la parte dei prodotti che spetta a ciascuna di esse. Questa disposizione sarà applicabile alle linee di Cuneo, Susa e Piacenza fino allo scioglimento delle rispettive società.

ART. 41.

Come contro fino all'articolo 47 *inclusivo.*

ART. 44.

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

ART. 45.

La compagnia è autorizzata a percepire sulle ferrovie che fanno oggetto della presente convenzione le tariffe annesse a quell'atto (*Allegato* A).

La compagnia assume l'obbligo di parificare entro un decennio, dalla data della legge che approva questo atto, le tariffe applicate sulle linee lombarde ed italo-centrali per i trasporti di viaggiatori e merci con quelle portate dal predetto allegato.

Le tariffe in vigore per trasporti sulle linee di Biella e di Pinerolo saranno provvisoriamente mantenute.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie di proprietà della compagnia, comprese le linee lombarde e dell'Italia centrale, sarà applicata la tariffa speciale (*Allegato B*).

Ove fra il Governo e le società proprietarie delle linee di cui la compagnia ha l'esercizio si convenga per la estensione ad esse linee, in tutto od in parte, della suddetta tariffa generale e speciale, non potrà la compagnia muover per tal fatto alcun richiamo, nè invocare diritto ad indennità.

ART. 46.

Il Governo stabilirà con apposito regolamento, sentita la società, i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno della sovra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi sì per quanto concerne le persone, come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame.

ART. 47.

Ove il Governo avesse bisogno di spedire masse di truppa o materiale ed oggetti attinenti al servizio militare ad un punto qualunque della rete concessa, la società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione tutti i mezzi di trasporto di cui essa si vale per l'esercizio della sua linea.

In questo caso e sempre che si verifichi sospeso per tal servizio ogni altro trasporto particolare sul tratto di linea usato dal Governo, verrà pagata da esso Governo per i trasporti da lui eseguiti la metà dei diritti stabiliti dalla tariffa generale.

ART. 48.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da un'estremità all'altra delle linee e da punto a punto delle medesime sarà fatto gratuitamente dalla compagnia nel modo seguente:

1° Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall'amministrazione superiore, la compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto pei bisogni dell'amministrazione delle poste, e destinato a ricevere, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

2° Se il volume delle valigie di posta e le circostanze del servizio rendessero necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero se l'amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffizi postali ambulanti, la compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia di andata che di ritorno, anche di questi veicoli, i quali dovranno essere costrutti e mantenuti a spese della società, mediante il rimborso da convenirsi d'accordo. Questi vagoni saranno eseguiti secondo i modelli che saranno forniti dall'amministrazione delle poste;

3° L'amministrazione delle poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orari approvati, nè nel corso o fermate di convogli ordinari. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale che corra con velocità ordinaria ed anche eccezionale, la società non potrà rifiutarsi, ma in questo caso la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo o a giudizio di periti;

4° Quando l'amministrazione delle poste domandi un convoglio speciale, la compagnia avrà diritto di aggiungere vetture pei viaggiatori d'ogni classe e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5° Il peso delle vetture pel servizio delle poste non potrà col carico eccedere i 4000 chilogrammi, per un peso maggiore sino agli 8000 chilogrammi l'amministrazione stessa pagherà in ragione di tariffa generale: oltre agli 8000 chilogrammi la compagnia non sarà obbligata al trasporto;

6° Nelle stazioni in cui l'amministrazione delle poste

ART. 48.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da un'estremità all'altra delle linee e da punto a punto delle medesime, non che sui laghi, sarà fatto gratuitamente dalla compagnia nel modo seguente;

1° Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall'amministrazione superiore, e sui battelli a vapore, la compagnia sarà obbligata, ecc., *come contro fino al numero* 4° *inclusivo.*

Soppresso.

5° Nelle stazioni, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

lo giudicherà necessario, la compagnia dovrà cederle per un prezzo da stabilirsi d'accordo od a giudizio di periti l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale o per deposito delle valigie, opportunamente collocato, purchè non comprometta il servizio della società e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali;

7° L'amministrazione delle poste, rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di quest'articolo, potrà invece richiedere alla compagnia che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime;

8° L'amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli *stanti* ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi *stanti* ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

ART. 49.

La compagnia sarà obbligata ad eseguire col ribasso del 40 per cento sui prezzi della tariffa il trasporto di materiali destinati ai lavori del traforo del Cenisio, ed alla costruzione della linea da Susa a Bardonnêche, cioè calce, gesso, cemento, mattoni, pietra da fabbricare, legname da costruzione, metalli lavorati o greggi, materiali d'armamento, attrezzi e meccanismi. Dovrà pure eseguire alle stesse condizioni il trasporto degli stessi oggetti inservienti alle ferrovie sociali in corso di costruzione, ed a quelle altre per le quali fu fatta speciale concessione con anteriori provvedimenti, e che furono designate nel presente capitolato e per le quali sarà tale facilitazione stipulata nei relativi atti di concessione.

ART. 50.

In caso di straordinaria carestia di viveri il Governo avrà diritto d'imporre una riduzione sulle tasse di trasporto delle derrate alimentari sino alla metà del *maximum* portato nella tariffa.

ART. 51.

Finchè il prodotto netto non istà al disotto della guarentigia assicurata dal Governo, la compagnia po-

6° *Identico.*

7° *Identico.*

ART. 49.

La compagnia sarà obbligata ad eseguire col ribasso del 40 per cento sui prezzi della tariffa il trasporto di materiali destinati ai lavori del traforo del Cenisio, ed alla costruzione della linea da Susa a Bardonnêche, non che quelli destinati ad altri lavori per la traversata delle Alpi e degli Appennini aventi sbocco nella valle del Po, dei quali venisse fatta la concessione, cioè calce, ecc., *come contro.*

ART. 50.

Come contro fino all'articolo 65 *inclusivo.*

trà sia sull'intera rete, sia su parziali tronchi cedutile in proprietà abbassare le tariffe al disotto dei limiti, coll'obbligo di sottoporre le nuove tariffe all'omologazione del Governo. Le tasse abbassate non potranno essere rialzate prima del termine di tre mesi.

Ogni cambiamento nelle tariffe un mese prima di essere posto in atto dovrà essere annunziato col mezzo di avvisi stampati da affiggersi sulle principali località traversate dalle linee sulle quali cade la variazione.

Copia di tali avvisi sarà fatta tenere al commissario del Governo prima della pubblicazione.

Per derogazione alle precedenti regole la compagnia avrà facoltà di abbassare le tariffe sopra determinati tronchi e per un tempo limitato in circostanze speciali, quali feste, fiere, mercati, stagioni di bagni.

ART. 52.

La compagnia dovrà tenere a disposizione di S. M., della reale famiglia e di quegli altri personaggi distinti che le verranno indicati all'occasione dal Governo, un treno speciale composto di tre vetture reali almeno e di due carri a bagagli con freno, fabbricati e disposti con quell'eleganza, comodità e lusso che si addicono all'uso cui sono destinati, e che valgano a completamente soddisfare alle esigenze dei lunghi viaggi.

I carri a bagagli avranno, ove d'uopo, compartimenti per raccogliere convenientemente le persone di servizio.

ART. 53.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie dello Stato e di controllare le operazioni della compagnia dovranno, sulla presentazione di apposite dichiarazioni del Ministero che li accredita presso la compagnia, venir trasportati gratuitamente coi loro bagagli.

ART. 54.

Sarà obbligo della Compagnia di porsi in relazione coll'amministrazione delle ferrovie che si congiungono alla rete da essa esercitata per effettuare un servizio cumulativo, cioè direttamente e per quanto possibile senza il rinnovamento di spedizioni, i trasporti dall'una all'altra linea dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci sia a grande che a piccola velocità, e per convenire i patti e le condizioni dell'uso reciproco del materiale mobile per il detto servizio.

Gli orarii generali delle corse dei convogli dei viaggiatori e misti verranno discussi semestralmente in un convegno che sarà tenuto nel Ministero dei lavori pubblici tra i delegati delle diverse compagnie delle strade ferrate in Italia, la società di navigazione e l'amministrazione delle poste, e ciò allo scopo di regolare i detti orari in modo che soddisfino il meglio possibile a tutte le esigenze dei diversi servizi ed ai bisogni del pubblico.

Il risultato di detta conferenza dovrà essere presentato al ministro dei lavori pubblici per l'opportuno esame, e per ottenere l'approvazione dei concordati orari quindici giorni almeno prima di essere posti in esecuzione.

ART. 55.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute per trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare nelle carrozze della compagnia senza pagare tutta o parte della tassa, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse sarà punita col pagamento di una tassa tripla. Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della compagnia.

ART. 56.

La compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio delle ferrovie che possiede ed esercita, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Volendo il Governo incaricare la compagnia del servizio dei dispacci privati in alcune delle sue stazioni, le accorderà il corrispettivo di già pattuito per lo stesso servizio sulle ferrovie lombarde.

ART. 57.

La compagnia dovrà far invigilare gratuitamente dai propri agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilirsi dal Governo lungo le strade ferrate comprese in questa convenzione. Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

ART. 58.

Finchè dura la concessione, la compagnia dovrà con-

servare in buono stato di manutenzione le linee concesse, e tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio. Non potrà essa compagnia in nessun caso eseguire nelle stazioni alcuna modificazione che influisca a menomare il comodo che presentano le attuali condizioni di esse.

Dovrà la compagnia mantenere ed ampliare, ove d'uopo, gli opifizi nella stazione di Torino. Se i bisogni dell'esercizio richiedessero il traslocamento di altri opifizi in siti più adatti, essa potrà eseguirlo col consenso del Governo.

ART. 59.

Il servizio di navigazione sui laghi non potrà in nessun caso essere al disotto di quello in oggi disimpegnato dal Governo; ma anzi la compagnia assume espressamente l'obbligo di provvedere un secondo vapore per migliorare il servizio sul lago di Garda attualmente eseguito da un solo vapore.

ART. 60.

Per le nuove nomine da farsi la compagnia sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gl'impieghi di alta amministrazione e direzione superiori ai capi de' diversi servizi.

Essa accorderà la preferenza a parità di condizioni ai militari congedati e provveduti di buoni attestati, ai funzionari od agenti governativi in disponibilità, ed ai volontari nelle guerre italiane, a condizione, ben inteso, che, oltre ai requisiti morali, abbiano l'attitudine fisica ed un'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potessero essere chiamati. Un terzo almeno dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

ART. 61.

La durata della concessione delle linee cedute in proprietà alla compagnia essendo fissata a 95 anni a datare dal 1° gennaio 1865, il Governo al 1° gennaio 1960 riprenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento delle ferrovie e dei servizi appartenenti alla compagnia.

Valendosi il Governo della facoltà di riscatto per determinare il prezzo di esso, si prenderanno gl'introiti netti annui ottenuti dalla società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare le ferrovie: se ne dedur-

ranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla compagnia per tutti gli anni che rimarranno a decorrere fino al termine della concessione. Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore del 5 ed un quinto per 100 del capitale speso per lo acquisto delle ferrovie e per l'eseguimento degli altri oneri addossati alla compagnia in forza di questo capitolato e relativa convenzione.

ART. 62.

Sì nel caso di riscatto, come pure nel caso in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste, insieme con tutti i loro annessi e servizi dipendenti, compreso quello di navigazione sui laghi, dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione e col materiale necessario per esercitarle.

Se ciò non fosse, il Governo avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della compagnia, ovvero di obbligare quest'ultima ad eseguirle.

In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dall'articolo 66.

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

ART. 63.

Gli oggetti di ricambio e di approvigionamento, gli oggetti di consumo, non che gli oggetti fuori d'uso che al momento della presa di possesso per parte dello Stato si troveranno appartenere alla compagnia saranno rilevati dallo Stato, e pagati a prezzo d'estimo alla compagnia all'infuori della somma che verrà stabilita a mente dell'articolo 61.

ART. 64.

Nel caso in cui il Governo riprenda il possesso delle linee allo spirare della concessione, come in quello in cui il medesimo si valga della pattuita facoltà di riscatto, la compagnia rimarrà proprietaria degli stabilimenti fondati ed esercìti in virtù dell'articolo 41.

Non sono compresi in questa disposizione gli stabilimenti ceduti alla compagnia in forza di questo capi-

tolato e relativa convenzione, e quelli altri che fossero creati in seguito per la riparazione del materiale impiegato sulle ferrovie e nei servizi dipendenti.

ART. 65.

Allo spirar della concessione la società dovrà, qualora il Governo lo richiegga, continuare la manutenzione e l'esercizio delle strade per sei mesi successivi, a spese e per conto dello Stato. Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla società, dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto entro tre mesi dalla sua produzione, la società deve presentare la sua risposta e somministrare le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate; senza di che le obbiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate e si regoleranno i conti a norma delle medesime. Per contro se il Governo non muove obbiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della società entro sei settimane, i conti presentati dalla società si riterranno come approvati.

ART. 66.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione di questo capitolato e relativa convenzione, la società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la società si ricorrerà ad arbitri; e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitrio, invitandola a nominare il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Se i due arbitri non trovansi fra loro d'accordo, le parti nomineranno un terzo arbitro; non convenendo su questa nomina, essa verrà fatta dal primo presidente della Corte di cassazione di Milano.

Le stesse norme verranno seguite nei casi d'arbitramento su questioni insorte con società cointeressate.

Le due parti devono attenersi all'unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza,

ART. 66.

Insorgendo, ecc., *come contro.*

In caso di discrepanza, ecc., *come contro.*

Quando venga, ecc., *come contro.*

Se i due arbitri non trovansi fra loro d'accordo, le parti nomineranno un terzo arbitro; non convenendo su questa nomina, essa verrà fatta dal primo presidente della Corte di cassazione di Torino.

Le stesse norme, ecc., *il resto dell'articolo come contro.*

alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

ART. 67.

Le strade ferrate che sono oggetto del presente capitolato s'intenderanno possedute ed esercite dalla società con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859 (n° 3754) in quanto non è derogato da questo capitolato e relativa convenzione.

Inoltre la società è tenuta all'osservanza di tutti i regolamenti che derivano da detta legge per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, non che per ciò che riguarda il controllo e la sorveglianza del Governo.

ART. 68.

Resta inteso che il Governo non comparteciperà ai benefizi della compagnia nel caso previsto dall'articolo 244 della citata legge.

ART. 69.

La compagnia sarà tenuta d'introdurre nell'esercizio delle sue linee quelle innovazioni e miglioramenti che saranno consacrati dall'esperienza allo scopo di favorire il più facile, sicuro e comodo trasporto dei viaggiatori e gl'interessi del commercio.

ART. 70.

È espressamente dichiarato che nella cessione fatta alla compagnia non sono comprese le ragioni, i diritti ed i carichi già spettanti alla società anonima della strada ferrata *Vittorio Emanuele* 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 ed alla strada d'accesso sul versante italiano tra Susa e Bardonnêche.

Resterà perciò il Governo in pieno ed intero possesso e proprietà di dette comunicazioni, e potrà concedere tanto i relativi lavori di costruzione quanto l'esercizio della linea a chi meglio stimi.

La compagnia solo assume l'obbligo di sostituirsi al Governo nei contratti conchiusi per i trasporti lungo l'attuale strada del Moncenisio, mantenendoli sino alla loro scadenza, e quando questa sia per verificarsi, presentare a tempo debito all'approvazione del Governo

Il resto della convenzione come contro.

le proposizioni opportune per assicurare il detto servizio o direttamente per conto proprio di essa compagnia o mediante nuovo contratto.

ART. 71.

La compagnia prende formale impegno di concertarsi colle altre società cointeressate per presentare una dichiarazione, colla quale siano accettate le disposizioni di questo capitolato che possono in comune riguardarle.

Fatto, letto e sottoscritto in doppio originale a Torino oggi 30 giugno 1864.

F. L. MENABREA — HORACE LANDAU — P. AMILHAU

Il capo sezione
COBOEVICH.

ANNESSO A.

Tariffa accordata dal contratto per la vendita delle ferrovie dello Stato.

TARIFFA N° 1.

Viaggiatori.

Classe 1ª per viaggiatore e per chilometro	L.	0 10
Classe 2ª per viaggiatore e per chilometro	»	0 07
Classe 3ª per viaggiatore e per chilometro	»	0 05

I fanciulli al disotto di tre anni tenuti sulle ginocchia saranno trasportati gratuitamente.

Quelli da tre a sette anni pagano metà della tassa.

Convogli speciali per ogni chilometro	»	6 00
Minimum per ogni convoglio	»	60 00

TARIFFA N° 2.

Bagagli.

Ogni passeggiero può portare seco in vettura senza pagamento di tassa e sotto la propria responsabilità un bagaglio di volume non maggiore di 0 50 × 0 25 × 0 30 e di peso non maggiore di chilogrammi 20.

Tassa per chilometro e per frazione indivisibile di 10 chilogrammi per quintale	L.	0 04
Minimum per spedizione per una sola linea	»	0 40
Minimum per due o più linee di diversa proprietà	»	0 20

L'assicurazione dei bagagli si può ottenere mediante pagamento della tassa stabilita per gli oggetti di finanza in aggiunta alla tassa del peso.

Tassa di magazzinaggio per quintale e per giorno pei bagagli che non vengano ritirati entro 24 ore dall'arrivo ed in caso di straordinario ingombro, entro 12 ore dall'arrivo	»	0 10

Equipaggi.

A due ruote	L.	0 40
A quattro ruote	»	0 50
Diritto fisso per ogni veicolo	»	3 00
Magazzinaggio come sopra ai bagagli	»	0 10
Tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea	»	10 00

Cavalli.

Un vagone a scuderia per un cavallo solo e per chilometro	»	0 20

Il carico e lo scarico si eseguiscono per cura dello speditore e del destinatario sotto la propria responsabilità.

Cani.

Per cane e per chilometro	»	0 04

La tassa non potrà essere inferiore a quella stabilita pei bagagli.

Feretri.

Feretri su carri particolari o non per veicolo, per chilometro	»	0 60
Diritto fisso	»	3 00

TARIFFA N° 3.

Messaggerie.

Per quintale e per chilometro	L.	0 04
Tassa minima per una sola linea	»	0 30
Tassa minima per due o più linee di diversa proprietà	»	0 20

Magazzinaggio per quintale e per giorno per gli oggetti che non vengano ritirati entro 24 ore dalla data dell'avviso con facoltà di ridurre questo termine a 12 ore in caso d'ingombro straordinario | » | 0 10

Al trasporto delle merci che hanno un peso non maggiore di 5 chilogrammi per ogni spedizione sarà applicata la sola metà della tassa stabilita per il trasporto di 10 chilogrammi.

Spese anticipate.

La compagnia s'incarica di pagare ai mittenti le spese anticipate da cui possono essere

gravate le merci al momento della loro consegna mediante la provvigione dell'1 per 100 calcolata di 10 in 10 lire.

Se le somme di cui sono gravate le merci possono essere considerate come valore totale o parziale delle merci, la compagnia non sarà tenuta di anticiparne il pagamento. Il pagamento ne sarà fatto al mittente sotto deduzione della provvigione stabilita per il numerario.

La compagnia anticiperà i diritti daziari per i trasporti a domicilio.

La compagnia può incaricarsi delle formalità doganali salvo il rimborso delle relative spese. Le contravvenzioni saranno a carico della merce.

Pesatura all'arrivo a richiesta del destinatario, per vagone	L.	1 50
Pesatura all'arrivo a richiesta del destinatario, per collo e per quintale	»	0 10

Numerario e Preziosi.

Per ogni migliaio di lire e per linea:

Da 1 a 50 chilometri	»	0 15
Da 51 a 100 id.	»	0 25
Da 101 a 120 id.	»	0 30
Da 121 a 140 id.	»	0 35
Da 141 a 160 id.	»	0 40
Da 161 a 180 id.	»	0 45
Da 181 a 200 id.	»	0 50
Da 201 a 220 id.	»	0 55
Da 221 a 240 id.	»	0 60
E così di seguito aggiungendo per ogni 20 chilometri	»	0 05

Ogni migliaio incominciato si considera come compiuto.

Tassa minima esclusiva	»	0 40
Tassa minima cumulativa per ogni linea	»	0 25

Se la tassa applicata secondo questa tariffa riescisse inferiore a quella fissata per le merci in ragione del peso, la compagnia avrà diritto di sostituire questa a quella tassa.

Magazzinaggio per mille e per giorno . .	»	0 10

Bestiame.

1ª categoria. Cavalli, muli, grossi puledri, buoi, tori e grosse vacche, per capo e per chilometro	L.	0 075
2ª categoria. Pullini, muletti ed asini, vacche piccole e giovenche, manzi o vitelloni, porci grossi, per capo e per chilometro	»	0 050
3ª categoria. Vitelli e porci mezzani, per capo e per chilometro	»	0 025
4ª categoria. Vitelli e porci piccoli, montoni, pecore e capre, per capo e per chilometro	»	0 012
5ª categoria. Porcelli, caprette, agnelli e simili, per capo e per chilometro	»	0 006
Diritto minimo per ogni spedizione e chilometro	»	0 12
Per vagone completo e per chilometro .	»	0 40

I capi rimanenti da caricare per completare la spedizione saranno tassati come isolati senza eccedere la tassa per vagone completo.

Carico e scarico per cura dello speditore e del destinatario.

TARIFFA N° 4.

Merci a piccola velocità.

1ª classe per tonnellata e chilometro . .	L.	0 16
2ª classe per tonnellata e chilometro . .	»	0 14
3ª classe per tonnellata e chilometro . .	»	0 12
4ª classe per tonnellata e chilometro . .	»	0 10
5ª classe per tonnellata e chilometro . .	»	0 07
Diritto fisso per le quattro prime classi	»	2 00
Diritto fisso per la quinta classe	»	0 10

Peso minimo tassabile.

Per le quattro prime classi 50 chilogrammi.

Per la quinta classe 4 tonnellate, con facoltà di tassare il peso vero, quando minore di 4 tonnellate, alla quarta classe.

Tasse minime.

Per le quattro prime classi per linea e per spedizione	»	0 40
Per la quinta classe quando valica i Giovi, per tonnellata	»	6 50

con facoltà al mittente di pagare la tassa della quarta classe qualora quest'ultima riesca minore.

Magazzinaggio.

Le merci non ritirate nel termine stabilito come è stato detto per le messaggerie avranno da pagare per giorno e per quintale . . . . L. 0 10

Le provvigioni vengono regolate come quelle di grande velocità.

Equipaggi a piccola velocità.

Vetture a due ruote per pezzo e chilometro	»	0 30
Vetture a quattro ruote per pezzo e chilometro	»	0 35
Carri a due o quattro ruote	»	0 25
Diritto fisso per vettura	»	3 00
Diritto fisso per carro	»	1 00

Cavalli trasportati a piccola velocità.

Per cavallo e per chilometro	»	0 05
Per vagone completo e per chilometro	»	0 30

Bestiame a piccola velocità.

1ª classe per ogni capo e chilometro	»	0 050
2ª classe per ogni capo e chilometro	»	0 035
3ª classe per ogni capo e chilometro	»	0 016
4ª classe per ogni capo e chilometro	»	0 008
5ª classe per ogni capo e chilometro	»	0 004
Diritto minimo per ogni spedizione e chilometro	»	0 12
Diritto per vagone completo e per chilometro	»	0 30

Il rimanente da caricarsi dopo il carico di uno o più vagoni sarà tassato per capo senza però eccedere la tassa stabilita per vagone completo.

Il carico e lo scarico a cura degl'interessati.

Feretri.

Feretri a piccola velocità, per chilometro	»	0 40
Diritto fisso	»	3 00

Vagoni o vetture vuote per uso delle ferrovie.

Per pezzo e per chilometro	»	0 20

Locomotive spente (1).

Con o senza *tender* per mezzo e per chilometro . . . . . L. 1 50

NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE.

Viaggiatori.

1ª classe per chilometro	L.	0 075
2ª classe per chilometro	»	0 040

Distanza minima soggetta alla tassa, 4 chilometri.

Ragazzi, alle stesse condizioni di età e di prezzo delle strade ferrate.

Ai detti prezzi proporzionati sarà aggiunto il diritto di imbarco e di sbarco in ragione di L. 0 20 per viaggiatore.

Finanze e Merci.

Finanze da 1 a 25 chilometri, per migliaio	»	0 25
Id. da 26 a 40 chilometri, per migliaio	»	0 25
Id. da 41 a 50 chilometri, per migliaio	»	0 30
Id. al disopra di 50 chilometri per migliaio	»	0 30
Tassa minima	»	0 40
Merci piccole da 1 a 25 chilometri, per quintale	»	0 40
Id. da 26 a 40 chilometri, per quintale	»	0 55
Id. da 41 a 50 chilometri, per quintale	»	0 65
Id. oltre a 50 chilometri, per quintale	»	0 80
Tassa minima	»	0 20
Merci grosse da 1 a 25 chilometri, per quintale:		
1ª e 2ª classe	»	0 30
3ª, 4ª e 5ª classe	»	0 25
Id. da 26 a 40 chilometri, per quintale:		
1ª e 2ª classe	»	0 40
3ª, 4ª e 5ª classe	»	0 30

(1) L'ungimento delle ruote è a carico della Compagnia.

36 Bestiame trasportato a piccola velocità
per quintale e per chilometro — L. 0,03.
Diritto fisso al quintale — 0,20.
Tassa addizionale per ogni spedizione — 0,40.
Tasse addizionali facoltative. Abbigliamenti — 50.

Merci grosse da 41 a 50 chilometri, per quintale:

	1ª e 2ª classe	L.	0 45
	3ª, 4ª e 5ª classe	»	0 35
Id.	oltre ai 50 chilometri, per quintale:		
	1ª e 2ª classe	»	0 60
	3ª, 4ª e 5ª classe . . .	»	0 45
	Tassa minima		0 30

Le granaglie spedite da una ad altra stazione del lago saranno tassate soltanto in ragione di centesimi 30 al quitale, e quelle spedite dalle stazioni delle strade ferrate a quelle del lago o viceversa, in ragione di centesimi 35 al quintale ancorchè le medesime percorrano coi battelli una distanza maggiore di 40 chilometri.

Veicoli.

Berline o *Landau* a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	»	16 00
Berline o *Landau* a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	»	25 00
Calèches a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	»	12 06
Calèches a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	»	18 00
Bagarre o timonelle a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	»	8 00
Bagarre o timonelle a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	»	12 00
Vetture a due ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	»	5 00
Vetture a due ruote, percorrenti più di 40 chilometri	»	8 00
Carri a due o quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	»	8 00
Carri a due o quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	»	12 00

Bestiame.

Meno di 40 chilometri percorsi:

1ª classe per capo	»	3 40
2ª classe per capo	»	2 50
3ª classe per capo	»	1 70
4ª classe per capo	»	1 20
5ª classe per capo	»	0 70

Più di 40 chilometri percorsi:

1ª classe per capo	L.	5 00
2ª classe per capo	»	3 75
3ª classe per capo	»	2 50
4ª classe per capo	»	1 75
5ª classe per capo	»	1 00
Cavalli in numero minore di tre, per capo, se il percorso è minore di 40 chilometri . .	»	4 00
Cavalli in numero minore di tre, per capo, se il percorso è maggiore di 40 chilometri .	»	6 00

Militari, carabinieri, indigenti e pubblica sicurezza, riduzione del 75 per 100 sulla seconda classe in coperta.

Classi operaie. — Sarà fatta la riduzione del 50 per 100 sulla seconda classe in coperta.

Quando una merce percorrerà due o più linee, il diritto fisso si dividerà egualmente tra la linea di partenza e quella di arrivo, salvo per le merci di quinta classe, per cui il diritto fisso si pagherà per intiero tanto alla linea di partenza come a quella di arrivo.

Il prezzi portati nella presente tariffa ed applicabili alla grande velocità non inchiudono la tassa del decimo.

Nell'applicazione delle sovraindicate basi di tariffa saranno, sino a nuove disposizioni, osservate le norme segnate nel regolamento approvato col reale decreto 26 settembre 1860 per le tariffe e condizioni dei trasporti sulle SS. FF. dello Stato e navigazione sul lago Maggiore.

Torino, addì 30 giugno 1864.

L. F. MENABREA.
HORACE LANDAU.
P. AMILHAU.

Il capo sezione
COBOEVICH.

Annesso B.

Tariffa dei prezzi di trasporto di oggetti e di persone per conto del Governo accordata dal contratto per vendita delle strade ferrate dello Stato.

GRANDE VELOCITÀ.

Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali:

1ª classe per viaggiatore e per chilometro	L.	0 025
2ª classe per viaggiatore e per chilometro	»	0 018
3ª classe per viaggiatore e per chilometro	»	0 0125
Doganieri, guardie di pubblica sicurezza ed indigenti viaggianti in 3ª classe, per posto e per chilometro	»	0 025
Detenuti ed agenti di scorta: in terza classe in compartimento separato, per posto e per chilometro	»	0 025
Famiglie di militari, marinai, carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio. Riduzione di metà sui prezzi della tariffa.		

Bagagli.

Per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi, al chilometro	»	0 20

Cavalli.

Un vagone-scuderia per ogni capo e per chilometro	»	0 12
Un vagone-bestiame per ogni capo e per chilometro	»	0 06125

Vetture.

A 2 ruote per pezzo e per chilometro	»	0 15
A 4 ruote per pezzo e per chilometro	»	0 25

Vetture cellulari.

Se cariche, si pagherà a ragione dei posti occupati dai detenuti e dagli agenti di scorta alla tariffa qui sopra stabilita. Le vuote saranno trasportate gratuitamente. La pulizia, l'illuminazione e l'ingrassamento a carico della compagnia durante lo stazionamento sulla ferrovia.

Il numerario di qualunque specie sarà tassato in ragione di centesimi 25 per ogni migliaio di lire per i primi 140 chilometri, e per il di più un centesimo per ogni 10 chilometri.

PICCOLA VELOCITÀ.

Merci.

Cioè materiale d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'amministrazione della guerra e della marina, per tonnellata e per chilometro	L.	0 06
Coll'aggiunta del diritto fisso per tonnellata	»	0 50
I tabacchi, sali ed altri generi di privativa demaniale saranno trasportati alla metà del prezzo portato dalla tariffa generale annessa al reale decreto 26 settembre 1860 per le ferrovie dello Stato.		

Cavalli o Muli.

In vagone-bestiame, per capo e per chilometro	»	0 03

Carri ed Affusti.

Se vuoti, per pezzo e per chilometro.	»	0 08
Se carichi e montati, per pezzo e per chilometro	»	0 12
Diritto fisso per tonnellata	»	0 05

Polveri e munizioni da guerra.

Se non trasportate in carri di artiglieria per tonnellata e per chilometro	»	0 075
Diritto fisso per tonnellata	»	0 50

Qualora fossero necessari convogli speciali per trasporto delle polveri, si pagherà un prezzo maggiore da convenirsi.

I prezzi sovra indicati pei trasporti a grande velocità non comprendono la tassa del decimo.

Torino, addì 30 giugno 1864.

F. Menabrea.
Horace Landau.
P. Amilhau.

Il capo sezione
Coboevich.

ALLEGATI

citati nella Relazione 17 dicembre 1864 e nel Supplemento 20 febbraio 1865.

ALLEGATO **E.** (*Relazione 17 dicembre 1864*)

Lunghezza proporzionale delle strade ferrate europee.

STATI D'EUROPA	SUPERFICIE IN CHILOMETRI QUADRATI	POPOLAZIONE		LUNGHEZZA DELLE STRADE FERRATE			PER 100 CHILOMETRI QUADRATI	PER 10,000 ABITANTI
		ASSOLUTA	RELATIVA — Abitanti per chilom. quadrato	IN ESERCIZIO — Chilometri	APERTE NEL 1862 — Chilometri	DECRETATE — Chilometri	Chilomet.	Chilomet.
Alemagna (senza l'Austria e la Prussia)	247,279	17,970,710	73	5,944	409	»	2.40	3,30
Austria	647,490	34,714,726	53	5,727	152	»	0,88	1,64
Belgio	29,456	4,782,256	162	1,906	82	»	6,47	3,98
Danimarca (Regno di) . . .	37,949	1,600,551	42	345	60	»	0,75	1,78
— (Ducati)	19,422	1,104,473	56	116	»	»	0,90	1,59
Francia	542,397	37,386,313	69	11,102	985	20,403	2,04	2,97
Gran Bretagna — Inghilterra . . .	151,046	20,192,496	133	13,155	607	»	8,70	6,51
Gran Bretagna — Scozia	81,129	3,062,294	37	2,859	207	»	3,52	9,34
Gran Bretagna — Irlanda	84,221	5,764,543	68	2,571	281	»	3,05	4,46
Paesi Bassi	32,589	3,291,281	100	373	35	»	1,14	1,13
Portogallo	98,900	3,023,410	41	204	60	»	0,20	0,67
Prussia	281,385	18,491,220	66	5,698	139	»	2,02	3,08
Russia	5,068,643	64,095,198	13	3,496	1,392	»	0,06	0,54
Spagna	506,548	15,673,481	30	2,756	376	3,262	0,54	1,76
Svezia e Norvegia	758,094	5,293,462	7	1,241	369	»	0,16	2,34
Svizzera	41,418	2,510,494	61	1,132	69	»	2,73	4,50
Turchia Europea	525,065	15,500,000	29	64	»	1,250	0,01	0,04

ALLEGATO III. (*Relazione 17 dicembre 1864*)

Prodotti delle strade ferrate europee, tanto delle società industriali, quanto dei Governi.

STATI D'EUROPA	LUNGHEZZA MEDIA esercitata nell'anno		PRODOTTO LORDO				DIFFERENZA NEL 1862 IN CONFRONTO COL 1861			
			TOTALE		CHILOMETRICO		TOTALE		PER CHILOMETRO	
	DALLO STATO	DALLE COMPAGNIE	STATO	COMPAGNIE	STATO	COMPAGNIE	STATO	COMPAGNIE	STATO	COMPAGNIE
Alemagna (senza l'Austria e la Prussia)	4,096	1,571	110,777,695	36,843,358	27,067	23,259	+ 6,398,313	+ 3,256,562	+ 80	+ 1,405
Austria	»	5,556	»	187,286,914	»	33,709	»	— 2,909,448	»	— 2,839
Belgio	749	1,112	34,331,251	20,963,717	45,836	18,852	+ 638,714	+ 1,340,544	+ 853	+ 146
Danimarca	»	174	»	2,646,067	»	15,207	»	— 86,142	»	— 495
Francia	»	10,522	»	481,704,817	»	45,781	»	+ 21,282,486	»	+ 2,611
Gran Bretagna — Inghilterra	»	12,877	»	613,653,925	»	47,655	»	+ 13,421,800	»	— 1,264
Gran Bretagna — Scozia	»	2,763	»	78,835,100	»	28,532	»	+ 1,290,850	»	— 1,571
Gran Bretagna — Irlanda	»	2,388	»	36,152,150	»	15,139	»	— 47,675	»	— 1,051
Paesi Bassi	»	363	»	9,441,188	»	26,009	»	+ 1,020,996	»	+ 100
Portogallo	69	84	714,987	784,624	10,362	9,341	+ 108,192	+ 124,520	+ 730	+ 173
Prussia	3,016	3,024	88,306,702	98,599,627	29,279	25,601	+ 14,447,504	+ 7,111,616	+ 3,678	+ 1,466
Russia	644	2,062	34,415,704	36,061,400	53,440	17,488	+ 2,415,704	+ 16,875,024	+ 3,751	+ 1,749
Spagna	»	2,569	»	53,863,926	»	20,966	»	+ 8,845,523	»	— 319
Svezia e Norvegia	(1) »	73	»	320,000	»	4,383	»	+ 5,600	»	+ 77
Svizzera	»	1,086	»	22,310,787	»	20,544	»	+ 593,754	»	— 560
Turchia Europea	»	64	»	321,800	»	5,028	»	+ 182,950	»	+ 2,859

(1) Mancano i dati relativi al movimento economico delle linee esercite dallo Stato, della lunghezza totale di chilometri 977.

ALLEGATO **III.** (*Relazione 17 dicembre* 1864)

QUADRO delle azioni ed obbligazioni costituenti il capitale della Società delle strade ferrate Livornesi, dei prodotti annui chilometrici ottenuti a tutto l'anno **1863**, e delle garanzie accordate alla Società per leggi precedenti.

CAPITALE SOCIALE

TITOLI	Numero	Valore nominale	Valore effettivo	TOTALE effettivo
Azioni	80,000	420 00	420 00	33,600,000
Obbligazioni	21,147	» »	210 00	4,440,870
Dette	16,449	» »	420 00	6,908,580
Dette — *Serie A*	20,800	500 00	500 00	10,400,000
Dette — » *B*	7,100	» »	» »	3,550,000
Dette — » *C*	70,000	» »	217 10	15,197,257
Dette — » *D*	100,000	» »	218 50	21,850,000
Dette — » *c. s.*	130,000	» »	(1) 221 50	28,795,000
Obbligazioni da emettere per compiere tutte le linee	»	» »	» »	16,000,000
			Somma	140,741,707

(1) La emissione nominale fu a lire 226; ma tenuto conto degli sconti e degli interessi scaduti si ridusse a lire 221 50.

Le obbligazioni date in cambio si valutano alla pari.

PRODOTTI ANNUI CHILOMETRICI

Anno	Chil.	Prodotto brutto	Spese di esercizio	Prodotto netto
1849-1850	98	16,003	7,659	8,344
1850-1851	»	18,008	7,904	10,104
1851-1852	»	20,201	7,985	12,216
1852-1853	»	19,976	7,846	12,130
1853-1854	»	24,130	10,641	13,489
1854-1855	»	21,169	11,043	10,126
1855-1856	»	20,376	8,768	11,608
1856-1857	»	24,384	8,972	15,412
1857-1858	»	25,323	8,913	16,410
1858-1859	»	25,762	9,516	16,246
1859-1860	»	29,959	13,292	16,657
1860-1861	197	19,661	10,995	8,666
1861-1862	222	21,757	11,256	10,501
1862-1863	242	19,612	10,964	8,648
1863-1864	(1) Non si hanno le spese di esercizio non liquidate ancora.			
Prodotto medio dell'ultimo triennio		20,343	11,072	9,271

(1) Dall'ultimo rapporto pubblicato dal direttore della Società il prodotto brutto chilometrico di quest'anno 1863-1864 ammonta a L. 19,465, la spesa a L. 12,167.

Garanzie accordate alla Società per decreti 10 *febbraio* e 2 *marzo* 1860, *leggi* 9 *giugno* e 7 *luglio* 1861, *e decreti* 2 *marzo* 1862, e 31 *dicembre* 1864.

Sopra azioni — Linea Firenze-Livorno		79,898	a lire 21 84	1,744,972 00
Sopra obbligazioni — Pistoia-Lucca		37,675	a lire 13 44	506,621 00
— — Firenze-Pistoia (*Serie A*)	20,800			
— — Lucca-Pisa (*Serie B*)	7,100	327,900	a lire 16 00	5,246,400 00
— — Pisa-Massa (*Serie C*)	70,000			
— — Firenze-Fuligno (*Serie D*)	230,000			
Numero	327,900			7,497,993 00
Sopra altri 16 milioni presagiti pel compimento delle linee al 7 30 per 0/0 per interessi e ammortizzazione				1,168,000 00
			Somma	8,665,993 00

La garanzia totale di lire **8,666,000 00** corrisponde ad un prodotto chilometrico di lire **19,000 00.**

La Commissione amministrativa ha stabilito che dopo l'apertura della linea da Montevarchi a Fuligno il prodotto lordo medio chilometrico della rete si ridurrebbe a 17,100, deducendo 9,700 per le spese d'esercizio sulle basi adottate nella Relazione ministeriale, restano 7,400 netto al chilometro ed in complesso lire 3,322,600. In questa ipotesi il carico effettivo annuale dello Stato per la garanzia delle azioni e delle obbligazioni sarebbe di lire 5,322,600.

ALLEGATO **IV.** (*Relazione* **17** *dicembre* **1864**)

QUADRO della situazione economica della Società della strada ferrata Centrale Toscana.

Linea costruita — **Empoli-Siena-Ficulle**, Chilometri 171
» *in costruzione* — **Ficulle-Orte** . . . » 60
} Chilometri 231

Capitale necessario pel completamento dei lavori e del servizio		L.	37,000,000 »
Capitale realizzato:			
per azioni 10,000 a L. 840	L. 8,400,000 »		
per alienazione delle annualità governative	» 3,282,000 »		
per Obbligazioni 14,000 (1ª serie)	» 5,880,000 »		
Id. 34,000 emesse a L. 385	» 12,622,000 »		
TOTALE L.	30,184,000 »		30,184,000 »
Capitale a realizzarsi		L.	6,816,000 »
Carico dello Stato pel servizio delle Obbligazioni, già garantito al 3 per °/₀		L.	1,410,000 »
Pel servizio di altre Obbligazioni per ottenere il suddetto capitale di L. 6,816,000		»	550,070 »
TOTALE del carico dello Stato		L.	1,960,070 »
Prodotto chilometrico di chil. 171 in esercizio *brutto* L. 8,797, *esercizio* L. 4,675, *netto* L. 4,122		L.	704,862 »
Id. id. 60 da completarsi alla stessa ragione		»	247,320 »
		L.	952,182 »
Differenza in meno tra il prodotto netto e la garanzia		L.	1,007,888 »

La Commissione amministrativa ha stimato il prodotto lordo della Centrale Toscana dopo il suo compimento a 9000 lire al chilometro, deducendo da questo prodotto 6000 lire per spese d'esercizio rimangono nette 3000 lire al chilometro ed in complesso per la linea intera . . . . . L. 693,000 »

In questa ipotesi il carico annuale effettivo del Governo per la garanzia delle obbligazioni già emesse sarebbe di » 717,000 »

E per la garanzia delle obbligazioni già emesse e da emettersi il giusto carico annuale effettivo dello Stato sarebbe di . . . . . » 1,267,070 »

ALLEGATO **V.** (*Relazione* 17 *dicembre* 1864)

QUADRO della situazione economica delle strade ferrate Maremmane.

Linea — **Livorno-Chiarone**, Chilometri 202
» — **Cecina-Moie** » 29
} Chilometri 231.

Capitale presunto pel Decreto 8 marzo 1860	L.	33,000,000 »
» più per ottenere il compimento definitivo	»	3,000,000 »
TOTALE	L.	36,000,000 »

Formazione di questo capitale:

		nominale	effettivo
89,100	Obbligazioni già emesse	L. 44,550,000	L. 30,400,220 »
15,112	id. da emettersi	» 7,556,000	» 5,596,988 »
104,212	TOTALE	L. 52,506,000	L. 36,000,000 »

Queste 104,212 obbligazioni a ragione di 25,21 di una per interessi ed ammortizzazione daranno un onere annuo di L. 2,627,184, pari a L. 11,373 a chilometro. La relazione ministeriale calcola su 2,500,000.

Le spese di esercizio importano a forma del contratto con la Società delle Livornesi L. 7,500 al chilometro in ragione delle circostanze eccezionali.

L'introito lordo attuale è di L. 4,000 al chilometro. Si perde così 3,500 al chilometro per l'esercizio, ed in complesso 808,500 pella linea intiera.

L'onere attuale annuale dello Stato ammonta dunque per intiero a 3,435,684 lire.

La Commissione amministrativa ha ammesso che dopo i primi anni il prodotto chilometrico lordo potrebbe essere di 8,000; deducendo la spesa di 7,500 resterebbe netto 500 al chilometro ed in complessivo pella linea 115,500.

In questa ipotesi il carico annuale dello Stato si ridurrebbe a 2,384,500, ammettendo il carico annuale di 2,500,000 lire, come nella Relazione ministeriale.

ALLEGATO VI. (*Relazione 17 dicembre 1864*) **A**

Quadro della situazione della società delle ferrovie Romane.

Lunghezze e garanzie.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZE			GARANZIE		
	sul territorio Italiano	sul territorio Pontificio	totale	sul territorio Italiano	sul territorio Pontificio	totale
Roma a Civitavecchia (senza la traversata di Roma) . . .	»	73	73			
Civitavecchia al Chiarone . .	»	50	50			
Roma-Ceprano	»	122	122	»	1,620,000	1,620,000
Diramazione di Frascati . . .	»	11	11	»	300,000	300,000
Roma a Ancona (senza la traversata di Roma)	233	50	283	5,877,000	1,036,000	6,913,000
Ceprano a Napoli	140	»	140	1,000,000	»	1.000,000
Ancona a Bologna	206	»	206	3,087,000	»	3,087,000
Castel Bolognese-Ravenna . .	41	»	41			
Traversata di Roma (da ripartirsi)	»	10	10	»	250,000	250,000
Totale . .	620	316	936	9.964,000	3,206,000	13.170,000
Deducendo:						
Bologna-Ancona e Ravenna . .	247	»	247	3,087.000	»	3,087,000
Restano . .	373	316	689	6.877,000	3,206,000	10,083,000

Sulla lunghezza totale di 936 chilometri sono in esercizio 594 chilometri.
Id. 689 id. 849 id.

La garanzia totale di dieci milioni per la intera linea Roma a Bologna per Ancona è stata divisa fra le due sezioni Roma-Ancona e Ancona-Bologna proporzionalmente alle spese.

Il prodotto medio lordo chilometrico dei 373 chilometri posti sul territorio italiano è stato stimato dalla Commissione amministrativa a lire 11,870; se sulla base della relazione ministeriale la spesa d'esercizio corrispondente si prende per lire 8,716, il prodotto netto sarà di lire 3,154 al chil., e pel complessivo dei 373 chil. italiani, questo prodotto netto sarà di lire 1,176,700.

Se dalla garanzia del Governo italiano	6,877,000
Si deduce il prodotto netto stabilito di sopra . .	1,176,700
Resta per l'onere attuale del Governo .	5,700,300

Riassunto degli oneri effettivi dello Stato prima della fusione.

Romane	5,700,300
Maremmane	2,384,500
Centrale-Toscana	717,000
Livornesi	5,322,600
Totale .	14,124,400

Segue ALLEGATO **VI.** (*Relazione 17 dicembre* 1864) **B**

Conto delle obbligazioni emesse dalla Società generale delle ferrovie romane a tutto il 31 dicembre 1864.

Dal 1° gennaio 1858 al 28 febbraio 1861	L.	268,617	Obbl. a L.	250	»	L.	67,154,250 »
Dal 15 settembre 1859 al 28 febbraio 1861	»	36,341	» a »	210	»	»	7,631,600 »
Dal 28 febbraio 1861 al 30 giugno 1862	»	103,616	» a »	220	24	»	22,820,676 73
Totali e media Obbl. . . .	L.	408,574	Obbl. a L.	238	89	L.	97,606,526 73
Dal 17 agosto 1862 al 1° marzo 1864	»	168,097	» a »	243	72	»	40,968,698 15
Dal 1° al 31 marzo 1864	»	3,329	» a »	220	»	»	732,380 »
Emissione in marzo 1864	»	80,000	» a »	220	»	»	17,600,000 »
Totali e media Obbl. . . .	L.	660,000	Obbl. a L.	237	73	L.	156,907,604 88

Rimangono inoltre nelle mani della Società:

1° 20,000 obbligazioni disponibili sul numero delle obbligazioni la cui negoziazione fu autorizzata con decreto del 18 giugno 1863;

2° 150,000 obbligazioni la cui creazione fu autorizzata con decreto del 6 agosto 1864.

L'articolo 7° degli statuti della Società generale delle ferrovie romane detta *Pio-Centrale* autorizzava questa società ad emettere delle obbligazioni per un capitale di novanta milioni più cinque milioni eventualmente.

L'articolo 3° di un decreto pontificio, in data del 4 maggio 1860, che approvava la riunione delle due società Pio-Centrale e Pio-Latina, venne in seguito ad autorizzare la società a portare il suo capitale totale in obbligazioni a 122 milioni, senza determinare il numero delle obbligazioni.

Un decreto del Governo italiano, in data del 18 giugno 1863, autorizzò la società romana ad emettere 150,000 obbligazioni.

Un secondo decreto del 6 agosto 1864 l'ha parimente autorizzata ad emettere 150,000 obbligazioni.

Ed insieme 300,000 obbligazioni in forza dei due decreti del Governo italiano.

Per stabilire con questi due dati il numero totale delle obbligazioni che la Società romana fu autorizzata ad emettere dai due Governi pontificio ed italiano, occorre ricercare il numero di obbligazioni corrispondente alle autorizzazioni date in capitale dal Governo pontificio. Ora i 122 milioni autorizzati da questo Governo sono stati realizzati con delle obbligazioni che produssero in media 240 lire circa cadauna, e corrispondono ad un numero totale di obbligazioni 530,000

Se si aggiungono le obbligazioni 300,000 autorizzate dal Governo italiano 300,000

si giunge ad un totale generale di obbligazioni 830,000

Collocate al 31 dicembre 1864 obbligazioni 660,000

Differenza obbligazioni 170,000

La quale differenza rappresenta le obbligazioni, di cui 150,000 sono state ultimamente autorizzate dal Governo italiano, che non sono vendute a prezzo determinato, ma sono state alienate nelle mani degli stabilimenti di credito che hanno coperto il prestito fatto dalla Società nel 1864. Queste obbligazioni, quantunque non ancora in circolazione nel pubblico, devono tuttavia essere considerate come emesse nelle condizioni fatte alla Società romana dai suoi atti di concessione prima della fusione.

PRODOTTO DELLE STRADE FERRATE ROMANE

dal 1861 al 1864

ALLEGATO **VII.** (*Relazione 17 dicembre 1864*) **Prodotto delle strade ferrate**

LINEE	1864		1862	
	Totale	Per chilom.	Totale	Per chilom.
Da Bologna ad Ancona	434,543	9656	2,758,733	13,523
Castel Bolognese-Ravenna	»	»	»	»
Totale della rete settentrionale	434,543	9656	2,758,733	13,523
Roma-Civitavecchia	manca	»	1,033,615	14,159
Roma-Ceprano	id.	»	200,500	5,418
Ciampino-Frascati	id.	»	31,817	1,590
Napoli-Ceprano	243,030	»	1,138,602	12,938
Cancello-Sanseverino	58,414	»	252,843	5,746
Totale delle reti meridionali	»	»	2,657,377	10,142
	»	»	5,416,110	11,622

Romane dal 1861 al 1864

1863		1864		Lunghezza	DATA DELL'APERTURA
Totale	Per chilom.	Totale	Per chilom.		
3,310,640	16,228	3,301,923	16,185	204	1° settembre 1861 Bologna-Forlì chil. 64 — 5 ottobre Forlì-Rimini chil. 46 — 17 novembre 1861 Rimini-Ancona chil. 94.
97,501	6,800	241,874	5,900	41	24 agosto 1863.
3,408,141	15,634	3,543,797	14,464	245	
1,048,714	13,619	1,092,608	13,488	81	16 aprile 1859 per 73 chil., e 1863 per la congiunzione con Roma.
1,072,767	8,793	1,212,587	9,939	122	14 luglio 1856 Roma-Ceprano chil. 14 — 15 ottobre 1859 Ceprano-Albano chil. 15 — 1° dicembre 1862 Albano-Ceprano chil. 93.
40,343	2,017	40,888	2,044	20	14 luglio 1856. Comuni colla linea Ceprano chil. 14.
1,525,069	11,641	1,733,894	12,384	140	1844 Napoli-Capua chil. 44 — 17 novembre 1861 Capua-Presenzano chil. 44 — 25 febbraio 1863 Presenzano-Ceprano chil. 52.
225,507	5,125	242,647	5,514	44	1846.
3,912,400	9,929	4,322,624	10,620	407	
7,320,541	11,961	7,866,421	12,065	652	

ALLEGATO VIII. (*Relazione* 17 *dicembre* 1864)

—

DIMOSTRAZIONE COMPARATIVA

degli effetti della fusione delle quattro Società, e della nuova combinazione sociale, sia rispetto alle Società stesse, sia rispetto all'erario nazionale.

——

NOTA PRELIMINARE.

La fusione delle quattro Società dell'Italia media cominciò a maneggiarsi sino dal principio del 1863. I delegati dei Consigli d'amministrazione della *Società generale delle strade ferrate Romane*, della *Società della strada ferrata Maremmana*, della *Società delle strade ferrate Livornesi* e della *Società della strada ferrata centrale Toscana*, stabilirono, con atto dell'8 maggio 1863, le basi della fusione. La nuova Società, che prima avrebbe voluto intitolarsi delle strade ferrate del Mediterraneo, poi delle strade ferrate Romane e Toscane del Mediterraneo, deliberava infine di prendere il nome di *Società delle strade ferrate romane.*

I delegati delle quattro Società per costituire una solida combinazione, proponevano al ministro dei lavori pubblici le condizioni specificate nella relazione ministeriale del 30 giugno 1864 (pagina 11), che in sostanza portavano la domanda della guarentigia di 20,000 lire di prodotto netto chilometrico, un sussidio di 47 milioni, e l'assicurazione che le linee più difficili, di cui la Società era disposta ad assumere la costruzione, non le avessero a costare più di 250,000 lire al chilometro. La Società però sarebbesi assunta incondizionatamente il carico di costruire le strade ferrate liguri.

Tali proposte dovevano parere esorbitanti. Si riappiccarono le trattative, e infine si segnarono, il 22 dicem-

bre 1863, i preliminari d'un'altra combinazione, che riduceva il sussidio a 38 milioni, e in luogo della guarentigia del prodotto netto, accordava una sovvenzione chilometrica di 12,000 lire nella supposizione che il prodotto lordo di tutta la rete s'avvicinasse a 15,000 lire al chilometro. Si aggiungeva però per parte del Governo l'impegno di rilevare la strada da Bologna ad Ancona a prezzo di costo. (247-B)

Su quest'atto preliminare e dopo aver esaminato il capitolato d'oneri che era stato compilato dopo l'atto stesso, i delegati delle quattro Società facevano vive rimostranze, principalmente sulla valutazione presuntiva del prodotto brutto, che si poteva ottenere su tutta la rete, e sulla stima delle nuove linee di cui volevasi accollare alla Società la costruzione, come quelle della Spezia a Parma e da Terni ad Avezzano. Essi concludevano domandando che la sovvenzione chilometrica fosse portata a 14,000 lire finchè il prodotto brutto non passasse le 12,000 lire.

A questo punto il Ministero rimise la differenza all'esame d'una Commissione speciale composta dall'onorevole senatore Di Pollone, e dagli onorevoli deputati Q. Sella e S. D'Ancona; e questa Commissione, esaminata lungamente, e sotto tutti gli aspetti, la combinazione, concludeva non potersi sperare, che la Società fusa avesse sufficienti forze per superare il primo periodo della costruzione delle linee assegnatele, e dell'esercizio, se si manteneva la infondata supposizione, che i prodotti lordi chilometrici di tutta la rete potessero giungere a 15,000 lire sino dai primi anni; doversi invece supporre un prodotto chilometrico complessivo di circa 12,000 lire; essere quindi necessario assentire una sovvenzione, che stesse tra le 12,000 lire già promesse, e le 15,000 per troppo larga supputazione ammesse come misura del probabile prodotto iniziale.

A queste conclusioni giungeva la Commissione dopo aver esaminato partitamente tanto la costituzione originaria, quanto la definitiva situazione economica di ciascuna delle quattro società, dopo aver messo in bilancio gli oneri a cui già il Governo si era obbligato colle speciali convenzioni stipulate con ciascuna delle quattro società, e gli oneri a cui avrebbe dovuto sottoporsi per compiere o direttamente, o mediante altre combinazioni parziali, le linee che sarebbero state affidate tutte insieme alla società fusa, confrontati cogli oneri rispondenti ai sussidi di capitale ed alle sovven-

(247-B) zioni chilometriche necessarie per dar vita alla nuova società.

La Commissione procedette esaminando e ponendo a perpetuo raffronto le due proposte, quella d'un sussidio chilometrico di lire 12,000 e quella d'un sussidio di 14,000 lire. Essa naturalmente prese in considerazione tutte le condizioni dei preliminari del 22 dicembre 1863, giusta i quali la linea Terni-Avezzano era data definitivamente alla società. Il riprodurre intero il lungo lavoro della Commissione porterebbe, fra gli altri, l'inconveniente di dar cifre e calcoli su una base diversa da quella su cui è fondata la combinazione che ora devesi esaminare, e di sopraggravare la relazione e la discussione con cifre, di cui sarebbe indispensabile e laboriosa la riduzione. Noi abbiamo preferito di fare a dirittura il lavoro, per così dire, di traduzione, mettendo sotto gli occhi della Camera le conclusioni ultime della Commissione modificate secondo le nuove basi adottate nella convenzione 22 giugno 1864, basi che furono, come già accennammo, determinate sulle osservazioni e dimostrazioni della Commissione. Con questo lavoro di riduzione abbiamo anche ottenuto l'intento di persuaderci, con una specie di controprova, dell'esattezza dei calcoli esposti nel rapporto della Commissione, e abbiamo potuto renderci ragione di alcuni cambiamenti introdotti dal Ministero in qualche dato della Commissione, e di cui sarà dimostrata l'importanza in un apposito quadro.

Nelle tabelle IV, V, VI e VII già si è esposta la situazione di ciascuna delle quattro società, come risulta dalla relazione dei tre commissari, e con quelle modificazioni e quelle giunte che sono rese necessarie dal decorso del tempo e che vennero desunte dagli ultimi documenti comunicati dal Ministero.

Ora, seguendo le traccie del rapporto della Commissione, facciamoci un'idea del complesso della situazione delle quattro società che si hanno a fondere in una sola, e che perciò vogliono essere considerate insieme.

Situazione complessiva delle quattro società

Le quattro Società, a mettere insieme i capitali di fondazione, i debiti, le rendite, e le spese, che in modo assoluto o condizionato ciascuna di esse si è obbligata a fare, e portando tutti i calcoli al tempo in cui siano

terminati tutti i lavori di costruzione assunti, o in forza delle convenzioni particolari, o in forza dell'atto di fusione, e in cui siano aperte al pubblico tutte le linee loro concesse o promesse, dovrebbero (247-B)

per compiere tutte le linee, di cui ciascuna Società ha fin d'ora assunto l'obbligo, e che, comprese anche le linee sul territorio pontificio (chilometri 316), prese insieme misurano chilometri . . 1,600

mettere insieme un capitale di L. 460,200,000

il quale sarebbe composto:

a) di sussidi governativi in danaro o in opere corrispondenti al valore di . . . . . » 28,282,000

b) di azioni ordinarie e straordinarie per . . . . . » 127,020,000

c) di obbligazioni emesse o da emettersi per . . . . . » 304,898,000

Per servire gli interessi e il fondo d'estinzione delle suddette obbligazioni e delle azioni privilegiate, richiederebbesi un'annualità di » 23,085,000

nella quale il prodotto netto delle linee non potrebbe concorrere che per . . . . . » 9,708,000

e resterebbe perciò un manco annuale di . . . . . » 13,377,000

Ma ai 1,600 chilometri di antica e parziale concessione, converrebbe aggiungere, nel caso della fusione, le nuove linee definitivamente concesse (Cancello-Sanseverino-Avellino chil. 74; Asciano-Grosseto chil. 96; le Liguri chil. 291), e così un totale di chilometri 460

per costruire i quali occorrerà un capitale di . . . . . » 168,714,000

in cui concorreranno i sussidi governativi per . . . . . » 64,550,000

e quindi rimarranno a cercarsi al credito pubblico sotto forma di emissione di obbligazioni . . » 104,164,000

per l'interesse e il graduale pagamento delle quali si dovrà disporre d'un'annualità di . . . . . » 7,846,000

a cui non può contrapporsi come

(247-B) prodotto netto speciale di queste linee che la somma di . . . L. 2,171,000
e che perciò lascieranno un nuovo carico scoperto di annue . . » 5,675,000
Se poi si aggiungono le linee eventualmente concesse, cioè Parma-Spezia (chilometri 120), Terni-Avezzano (chilometri 92), Avezzano-Ceprano (chilometri 79), che fanno insieme chilometri . . . . » 291
e si considera che la costruzione di queste tre linee costerà . . . » 106,200,000
e necessiterà perciò l'emissione di altre obbligazioni per . . . » 106,200,000
le quali per interessi ed estinzione vogliono un'annualità di . . » 7,752,000
dove i prodotti netti delle linee non entreranno che per . . . . » 1,108,000
si avrà per la Società una nuova passività scoperta di . . . . » 6,644,000
Queste cifre danno per tutta la combinazione una rete di strade ferrate distesa per chilometri . » 2,351
un capitale necessario per menar a fine l'impresa di . . . . » 735,114,000
a formar il quale concorrono:
a) Sussidi governativi tra lavori e denari concessi definitivamente, e lavori lasciati alla Società senza pagamento d'interessi e con obbligo condizionato di rimborso, per » 92,832,000
b) Azioni tra ordinarie e privilegiate per . . . . . » 127,020,000
c) Obbligazioni tra emesse e da emettersi per . . . . . » 515,262,000
onde nasce pel servizio delle obbligazioni ed azioni privilegiate la necessità di pagare ogni anno . » 38,683,000
E siccome il prodotto presumibile di tutte le linee, almeno pei primi anni, si calcola in . . » 12,987,000
così la Società emette un carico effettivo scoperto di annue . . » 25,696,000

Ora siccome il Governo accordando su tutte le linee definitivamente concesse (chilometri 1745) una sov-

venzione chilometrica di 13,250 lire, oltre le sovvenzioni speciali portate dall'articolo 22 della convenzione 22 giugno 1864 per le tre linee eventuali (chilometri 291), così la società per assestare i suoi bilanci potrebbe contare sulla somma di lire 30,021,250 che supera di lire 4,325,250 gli impegni rimasti scoperti pel sopramontare dei carichi fissi sulle rendite presumibili delle linee. (247-B)

Si trova adunque una somma ragguardevole d'avanzo attivo, la quale potrebbe costituire la massa dei guadagni sociali; e a questa somma bisognerebbe aggiungere quella, per verità affatto eventuale, che potrebbe ottenersi quando i profitti della rete centrale della penisola s'approssimassero alla misura che è già stata raggiunta dalla rete dell'Italia superiore, e perciò superassero la misura delle sovvenzioni. Ma non si vuol tacere, che le cifre da noi esposte vanno soggette a parecchie eventualità di riduzione. E innanzi tutto si vedrà dai quadri che seguono, e in cui si raffronta il bilancio istituito dalla Commissione, con quello istituito dal Ministro, come la Commissione avesse calcolato troppo basse le spese d'esercizio, e quindi supposto maggiore di quello che possa essere il prodotto netto dei 1744 chilometri di strade ferrate concessi definitivamente alla società. Per questo solo conto converrebbe diminuire l'ammontare del prodotto netto ricavabile durante il primo periodo dell'esercizio dalle linee sociali, di più d'un milione. Altre deduzioni si avrebbero a fare per le diverse computazioni del valor delle costruzioni. Ma trattandosi di giudizi affatto induttivi, e di elementi che sono necessariamente da qualche lato congetturali, non si crede di procedere più oltre in questa indagine, che riguarda più direttamente l'interesse della Società, bastandoci aver data un'idea approssimativamente esatta dell'operazione.

Ma ad ogni modo è necessario renderci conto, con quella maggior diligenza che in queste materie è possibile, dei pesi che il Governo colla nuova combinazione si assume, e metterli a raffronto dei carichi a cui andrebbe incontro lasciando durare l'attuale stato di cose.

Le tabelle che seguono danno tutti gli elementi del calcolo, tanto secondo le conclusioni a cui è arrivata la relazione dei tre Commissari, quanto secondo le conclusioni che furono adottate dal Ministero, e che servirono di base alla proposta di legge del 30 giugno 1864.

*Seguito dell'*ALLEGATO **VIII.**

RAGGUAGLIO degli oneri dello Stato secondo i dati del rapporto della Commissione amministrativa, in ragione di lire 13,250 per 12,500 lorde

trasportando solo fra le linee eventuali la *Terni-Avezzano*, e calcolando il sussidio chilometrico (Convenzione del 22 giugno 1864.)

LINEE	LUNGHEZZE	GARANZIE DELLO STATO sia come garante che come costruttore prima della fusione	PER CHILOMETRO			PRODOTTI NETTI TOTALI	ONERI EFFETTIVI dello Stato prima della fusione	ONERI EFFETTIVI dello Stato col sussidio chilometrico di lire 13,250 dopo la fusione	AUMENTO DEGLI ONERI dello Stato colla fusione	OSSERVAZIONI
			Prodotti chilometrici lordi	Spese d'esercizio	Introiti netti					
I. — Reti antiche.										
Antica rete romana sul territorio del regno . . .	373	6,877,000	11,870	»	»	1,306,000	5,571,000	4,942,250	»	Gli oneri dello Stato sono stabiliti sopra le cifre definitive della Commissione. Nel calcolare detti oneri non si è tenuto conto degl'interessi delle somme e dei lavori abbandonati dallo Stato o rimborsabili in seguito dalla Società, perchè questi interessi si ritroverebbero nei due elementi da ragguagliarsi.
Perdita dello Stato sulla cessione della linea Bologna-Ancona	»	»	»	»	»	»	»	511,000	»	
Rete delle Maremme	231	2,429,000	8,000	»	»	460,000	1,969,000	3,060,750	»	
Rete della Centrale-Toscana	231	1,458,600	9,000	»	»	924,000	534,600	3,060,750	»	
Rete delle Livornesi	449	8,364,000	17,100	»	»	3,360,000	5,004,000	5,949,250	»	
Totali	1,284	19,128,600	12,500	7,789	4,711	6,050,000	13,078,600	17,524,000	4,445,400	Per la linea Avezzano-Ceprano la Commissione ha calcolato la garanzia attuale sulla formola delle ferrovie meridionali, cioè: lo Stato garantisce lire 29,000 lorde, e paga l'interesse del 7,3 0/0 sull'eccedente delle spese al di sopra di lire 250,000 per chilometro.
II. — Linee nuove.										
Avellino	73	640,500	6,000	»	»	»	640,500	»	»	
Asciano-Grosseto	96	»	4,000	»	»	92,000	92,000	»	»	
Liguria (compresa la Genova-Voltri)	291	7,359,500	15,200	»	»	2,075,000	5,284,500	»	»	
Totali	460	8,000,000	11,400	6,689	4,711	2,167,000	5,833,000	6,095,000	262,000	
Totali per le concessioni definitive	1,744	27,128,600	12,200	7,489	4,711	8,217,000	18,911,600	23,619,000	4,707,400	
III. — Linee eventuali.										
Terni-Avezzano	92	2,680,000	9,000	»	»	230,000	2,450,000	»	»	
Avezzano-Ceprano	79	2,641,000	9,000	»	»	*lordo* 711,000	1,930,000	»	»	
Spezia-Parma	120	3,254,000	15,000	»	»	720,000	2,534,000	»	»	
Totali	291	8,575,000	11,470	»	»	1,661,000	6,914,000	6,900,000	14,000	
Rete intiera	2,035	35,703,600	12,095	»	»	9,878,000	25,825,600	30,519,000	4,693,400	

*Seguito dell'*ALLEGATO **VIII.**

RAGGUAGLIO degli oneri dello Stato — Lo stesso Quadro di quello della Commissione colle cifre della relazione ministeriale 30 giugno 1864.

LINEE	LUNGHEZZE	GARANZIE DELLO STATO sia come garante che come costruttore prima della fusione	PER CHILOMETRO			PRODOTTI NETTI TOTALI	ONERI EFFETTIVI dello Stato prima della fusione	ONERI EFFETTIVI dello Stato col sussidio chilometrico di lire 13,250 dopo la fusione	AUMENTO DEGLI ONERI dello Stato colla fusione	OSSERVAZIONI
			Prodotti chilometrici lordi	Spese d'esercizio	Introiti netti					
I. — Reti antiche.										
Rete romana (italiana)	373	6,877,000	»	»	»	»	»	»	»	La stessa osservazione che nel Quadro precedente circa lo stabilire le guarenzie attuali dello Stato. La garanzia dello Stato per la linea da Ceprano ad Avezzano come costruttore, è calcolata in ragione di 7,3 0/0 della spesa di costruzione.
Rete delle Maremme	231	2,500,000	»	»	»	»	»	»	»	
Rete della Centrale-Toscana	231	1,410,000	»	»	»	»	»	»	»	
Rete delle Livornesi	449	8,666,000	»	»	»	»	»	»	»	
Totali	1,284	19,453,000	12,500	8,350	4,150	5,328,600	14,124,400	17,013,000	2,888,600	
II. — Linee nuove.										
Avellino	74	640,500	»	»	»	»	»	»	»	
Asciano-Grosseto	96	»	»	»	»	»	»	»	»	
Liguria (compresa la Genova-Voltri)	291	7,359,500	»	»	»	»	»	»	»	
Totali	461	8,000,000	11,400	7,800	3,600	1,656,000	6,344,000	6,108,250	235,750	
Totali per le concessioni definitive	1,745	27,453,000	12,200	8,200	4,000	6,984,600	20,468,400	23,121,250	2,652,850	
III. — Linee eventuali.								Sussidio chilometrico Art. 23 della Conv.		
Terni-Avezzano	92	2,680,000	»	»	»	»	»	2,500,000	»	
Avezzano-Ceprano	79	1,973,000	»	»	»	»	»	1,850,000	»	
Spezia-Parma	120	3,254,000	»	»	»	»	»	2,550,000	»	
Totali	291	7,907,000	11,400	7,900	3,500	1,018,500	6,888,500	6,900,000	11,500	
Rete intiera	2,036	35,360,000	12,100	8,168	3,932	8,003,100	27,356,900	30,021,250	2,664,350	

L'aumento degli oneri effettivi dello Stato colla fusione, secondo i dati della Commissione amministrativa e per le concessioni definitive sole, era di . . . . . L. 4,707,400

Secondo i dati del rapporto annesso al progetto, quest'aumento si riduce a . . . . . » 2,652,850

Differenza . . . . . L. 2,054,550

(247-B)

*Seguito dell'*ALLEGATO **VIII.**

Spiegazione delle differenze tra i due quadri.

Le conclusioni dei due quadri sono notabilmente diverse: e a renderci ragione di cotesta diversità conviene esaminare ad una ad una le partite che subirono variazione:

I. Fu soppressa la somma rappresentante la perdita fatta dallo Stato coll'acquisto delle linee Bologna, Ancona e Ravenna e calcolata dalla Commissione amministrativa in . . . . . L. 511,000

dacchè questa perdita si considera compensata dall'utile che viene allo Stato cedendo alla società fusa la linea delle maremme, esercitata in oggi per conto del Governo, con una perdita che può calcolarsi a più di 3000 lire al chilometro, e che perciò supera la perdita fatta per l'acquisto della linea anconitana.

II. Le spese d'esercizio da dedursi dagl'introiti lordi delle linee garantite, calcolate dalla Commissione amministrativa nella media di lire 7500 circa per chilometro, mentre le dette spese nel rapporto sulla legge sono valutate in ragione di lire 8200 per chilometro, donde una differenza di circa 1.219,150 lire.

Questa differenza, che dopo una specie d'inchiesta fatta sulla media delle spese d'esercizio delle strade italiane è pienamente giustificata, sopratutto pel bisogno constatato di rinnovare il materiale, e di provvedere al conveniente ampliamento delle stazioni, riesce tutta in aumento degli oneri effettivi dello Stato, poichè diminuisce il prodotto netto da dedursi in diminuzione dell'aumento trovato dalla Commissione sugli oneri effettivi dello Stato . . . . . » 1,219,150

Da riportarsi L. 1,730,150

Riporto L.		1,730,150
III. Nel quadro della Commissione amministrativa le garanzie attuali dello Stato sono portate a . . . . L.	27,128,600	
nel rapporto annesso al progetto di legge le stesse garanzie sono portate a . . . . »	27,453,000	
Differenza . . . L.	324,400	
Questa differenza è una conseguenza delle maggiori spese che si sono ammesse come necessarie per compiere le linee delle livornesi e delle maremmane, spese per cui lo Stato, il Governo, in ultima analisi, dovrebbe se non avesse luogo a fusione, trovare i capitali e pagare gl'interessi . . . . . »		324,400
Differenza totale . . . L.		2,054,550

Le società per parte loro rappresentarono che l'aumento qui sopra stabilito per gli oneri effettivi dello Stato, in seguito alla loro fusione, non era se non che un indennizzo legittimo, anzi ancora troppo tenue, che lo Stato accordava alle società sia per insufficienze constatate in alcune concessioni emanate anteriormente dal Governo italiano, sia per nuovi carichi imposti alla società fusa, sia finalmente per vantaggi che il Governo si era assicurati nelle stipulazioni riguardanti la fusione.

Le società insistevano articolatamente su varii titoli di compenso, fra i quali ricordiamo i seguenti:

Perdita annuale fatta dalla società romana nella concessione Ceprano-Napoli, fattale dal Governo italiano nel 1861, e risultante dall'insufficienza delle spese previste . L.	1,000,000
Supplemento di garanzia chiesta dalla società della centrale toscana, perchè il prolungamento della linea Firenze-Arezzo è stato diretto su Roma invece d'essere volto verso Ancona . . . . . »	542,000
Utile dello Stato sui trasporti militari, che rimangono intieramente a carico della società fintanto che il prodotto lordo chilometrico non sorpassi la misura di lire 12,500 »	1,000,000
Fornitura del materiale mobile alla linea di Savona, perdita sul suo esercizio al 50 per cento . . . . . »	400,000

(247-B)

Nuovi carichi imposti alla rete romana colla convenzione del 22 giugno 1864 . » 210,000

Perdita fatta dalla società fusa coll'esercizio della linea delle maremme, maggiore dell'utilità della cessione della Bologna-Ancona . . . . . » 300,000

Perdita che deve certamente risultare dall'insufficienza delle stime di spese per le linee della Liguria e d'Avellino . . . . » 700,000

Fra i documenti somministrati si crede dovere aggiungere al presente un quadro fornito dalla società delle strade romane per le spese fatte e da farsi sulle linee di Ceprano-Napoli e Cancello-Avellino, le quali formarono oggetto della legge 21 luglio 1861.

Nota sulla perdita fatta dalla Società romana per la concessione della Ceprano-Napoli.

Stima generale delle spese.

Sezione da Ceprano a Capua

(96 chilometri).

Cottimo per l'ultimazione della linea	L.	14,000,000	
Risezione del binario a dadi	»	500,000	
Ponte provvisorio sul Volturno. Spese diverse	»	500,000	
Totale . . .	L.	15,000,000	15,000,000

Sezione da Capua a Napoli

(44 chilometri).

Risezione intera della linea, ingrandimento delle stazioni	L.	3,500,000

Stazione di Napoli.

Spese a carico della società romana . .	»	5,000,000
Da riportarsi	L.	23,500,000

Riporto L. 23,500,000 (247-B)

Materiale mobile per le sezioni napoletane:

20 macchine, dedotto il valore delle macchine attuali	L. 800,000	
130 vetture per viaggiatori .	» 860,000	
20 vetture, servizio di grande velocità	» 97,000	
250 vetture per merci	» 600,000	
Totale . . .	L. 2,357,000	2,357,000

Perdite sull'esercizio di Cancello-Avellino.

(74 chilometri).

Perdita per otto anni circa	»	2,000,000
Insieme . . .	L.	27,857,000
Interessi, spese generali, ecc.	»	3,143,000
Totale generale . . .	L.	31,000,000

Da dedursi il prodotto della vendita di terreni della stazione attuale di Napoli. (Memoria.)

Nel quadro generale delle spese fatte e da farsi dalla Società romana, la spesa per la linea Ceprano-Napoli è prevista in 29,700,000 lire.

Al 31 ottobre 1864 le spese pagate dalla Società romana fra Ceprano e Napoli, sommarono a L. 17,647,725

Quelle da Cancello ad Avellino, a . . . » 688,897

Insieme . . . . . L. 18,336,622

Gli stabilimenti di Napoli sono appena incominciati, come pure le risezioni delle antiche linee.

Dettaglio delle spese per la stazione centrale a Napoli:

1° Spese comuni alle due Società romana e meridionale, fabbricato pei viaggiatori, stima degl'ingegneri del Governo, non dedotto il ribasso	L. 3,040,000	
Tettoia centrale del detto fabbricato	» 350,000	
Spese fatte prima dell' aggiudicazione del fabbricato pei viaggiatori, espropriazioni, fondazioni, sterri, ecc. .	» 1,040,000	
Totale	L. 4,430,000	4,430,000

(247-B)

	Riporto L.	4,430,000
Ponte sulla stazione per la via Arenaccia	L.	250,000
Viadotto sul canale Arenaccia	»	100,000
Binari delle stazioni ed officine	»	320,000
Scambi, incrociamenti, piastre giranti, ecc.	»	300,000
Sterri generali (1,200,000 metri cubi; gli scarichi pubblici non danno che 80,000 metri cubi)	»	900,000
Espropriazioni complementari, mobilio, banchine di controllo, banchine per le sedie di posta, cancelli di chiusura, lastrico e nettezza delle corti . . .	»	500,000
Insieme	L.	6,800,000
Somma da valutarsi 10 0/0	»	680,000
Totale generale	L.	7,480,000

ossia 7,500,000 lire, la cui metà è di lire 3,750,000:

2° Spese a carico della sola Società romana:

Merci — marciapiedi coperti	L.	100,000
marciapiedi scoperti	»	50,000
Officine	»	500,000
Deposito per 16 macchine	»	150,000
Congiungimento della nuova stazione centrale colle antiche linee	»	375,000
Serbatoi, piastre di deposito	»	50,000
Totale	L.	1,225,000

RICAPITOLAZIONE

Spese, la cui metà è a carico della Società romana	L.	3,750,000
Spese a carico della sola Società romana	»	1,225,000
Totale delle spese a carico della Società romana	L.	4,975,000

ossia 5,000,000.

Dettaglio delle spese fatte per la stazione centrale

di Napoli, prima dell'aggiudicazione del fabbricato pei viaggiatori: (247-B)

1° Dal settembre 1861 al 31 dicembre 1863,			
Amministrazione	L.		94,828 70
Mano d'opera in appalto, legnami, ecc. (officine nazionali)	»		114,643 15
Impresa: lavori di muro nei fondamenti	»		278,371 06
» sopra terra	»		97,442 55
Imposte	»		1,645 96
Indennizzi di terreni	»		56,671 22
Spese fatte dalla Società Talabot (circa)	»		150,000 »
Imprese Rubinacci e Nostri . .	»		194,734 10
Spese fatte dal Governo . . .	»		121,578 47
Totale	L.		1,109,915 31
2° Dal 31 dicembre 1863 al 25 agosto 1864:			
Spese generali . . .	L.	25,525 57	
Spese diverse . . .	»	1,808 46	
Sterri	»	204 40	
Fabbricato per i viaggiatori (nuova impresa) .	»	147,688 82	
Insieme . . .	L.	175,227 25	175,227 25
Ossia, fino al 25 agosto 1864 . .	L.		1,285,142 56
Su questo totale è stato pagato all'impresa attuale del fabbricato pei viaggiatori	»		245,116 95
Spese fuori dell'aggiudicazione del fabbricato pei viaggiatori	L.		1,040,025 61

La legge del 21 luglio 1861 dà alla Società romana la garanzia d'un milione pei lavori fra Ceprano e Napoli, compresi gli stabilimenti di Napoli. Questa garanzia è in solido coll'assieme di quelle delle altre linee della Società, ed è, nel rapporto della Commissione parlamentare, dichiarata sufficiente a coprire il capitale da spendersi; la spesa prevista essendo raddoppiata senza compensazione possibile, la Società intenderebbe domandare che venga anche raddoppiata la garanzia.

ALLEGATO IX. (*Relazione 17 dicembre 1864*)

Confronto fra gli oneri in somma determinata o presuntiva assunti dalla Società che acquista le strade ferrate dello Stato e gli interessi perduti dallo Stato sopra le graduali rimanenze di prezzo di 200 milioni in rapporto alla scadenza delle rate stabilite giusta i patti della convenzione 30 giugno 1864.

ONERI ASSUNTI DALLA SOCIETÀ	SOMMA	INTERESSI PERDUTI DALLO STATO	SOMMA
Stazione di Torino — Somma che si presume necessaria per compierne la costruzione . . . . . L.	1,000,000 »	Interessi sul residuo di 175 milioni, calcolati al saggio del 6 1/2 per °/₀, tenuto a base del prezzo delle linee cedute L.	5,687,500 »
— Valore di terreni permutati col Municipio	368,251 07	Interessi sul residuo di 150 milioni, c. s. .	4,875,000 »
— Officine ed accessori	2,000,000 »	Id. id. 125 » .	4,062,500 »
Tettoie a Novara, Casale e Novi	489,000 »	Id. id. 100 » .	3,250,000 »
Piccole tettoie alle altre stazioni . . .	75,000 »	Id. id. 75 » .	2,437,500 »
Battello a vapore sul Lago di Garda . .	150,000 »	Id. id. 50 » .	1,625,000 »
Fili telegrafici	67,000 »	Id. id. 25 » .	812,500 »
Porto di Genova	3,000,000 »		
Stazione delle merci in Genova	2,000,000 »		
Linea Camerlata-Como	2,000,000 »		
Linea Arona-Sesto Calende	2,000,000 »		
Aumento necessario di materiale. . . .	2,500,000 »		
Perdita sui trasporti per conto dello Stato calcolata in L. 400,000 annue, e capitalizzata al 7 1/2 per °/₀ . .	5,333,333 33		
Perdita nell'esercizio passivo di alcune linee, calcolata in L. 50,000 annue, e capitalizzata come sopra .	666,666 67		
L.	21,649,251 07	L.	22,750,000 »

Differenza in più di interessi perduti L. 1,100,748 93

Nota. Indipendentemente dal bilancio sopra scritto, se tengasi conto che il prezzo di 200 milioni fu stabilito sopra il prodotto netto complessivo di L. 13,259,306 70 a forma del quadro inserito nella relazione Menabrea, n° 247, pag. 31, con la qual somma al corso corrente della rendita dello Stato potrebbero ottenersi in cifra rotonda 172 milioni di numerario effettivo, risulta nel prezzo della cessione un vantaggio a favore dello Stato di circa 28 milioni, che per sè solo supera di gran lunga gli interessi perduti sopra notati.

ALLEGATO X. (*Relazione suppletiva del 20 febbraio 1865*)

STATO APPROSSIMATIVO dei materiali esistenti nei magazzini delle strade ferrate dello Stato al 1° febbraio 1865 distinti per categoria.

Numero delle Categorie	OGGETTI		AMMONTARE	ANNOTAZIONI
1	Legnami greggi	L.	140,147 16	
2	Metalli id.	»	309,187 13	
3	Acidi, colori, droghe, vernici	»	33,192 80	
4	Tele, tessuti	»	139,036 10	
5	Tele metalliche	»	8,770 13	
6	Passamanterie e guerniture	»	25,241 43	
7	Bolloni, chiavarde e viti	»	28,524 91	
8	Lime e raspe	»	37,322 91	
9	Olii, grassumi e resine	»	68,744 37	
10	Materiale fisso delle rimesse e stazioni	»	70,536 49	
11	Pezzi di ricambio per macchine	»	44,998 69	
12	Id. per locomotive	»	488,894 73	
13	Id. per veicoli	»	95,113 80	
14	Attrezzi ed utensili	»	76,318 29	
15	Corami e gomme elastiche	»	24,275 84	
16	Materiale per gli incendii	»	210 80	
17	Lanterne	»	13,567 40	
18	Vetri e cristalli	»	13,564 14	
19	Mobiglia	»	3,258 45	
20	Calce, mattoni e terre	»	12,937 81	
21	Modelli	»	4,335 57	
22	Materiali fuori uso	»	28,550 »	
23	Id. d'armamento delle strade	»	348,035 »	
24	Combustibili	»	550,581 60	
	TOTALE GENERALE	L.	2,565,345 55	

Torino, addì 4 febbraio 1865

L'ispettore dei magazzini
ZINO.

ALLEGATO **XI.** (*Relazione suppletiva del* 20 *febbraio* 1865)

FONDO di combustibile esistente nei diversi depositi delle strade ferrate dello Stato al 1° gennaio **1864** ed al 1° gennaio **1865** comprese le spese di sbarco e di carico sui vagoni.

QUALITÀ DEL COMBUSTIBILE	QUANTITÀ in tonnellate	PREZZO per tonnellata	AMMONTARE	*OSSERVAZIONI*
FONDO AL 1° GENNAIO 1864				
Carbone da locomotive	4,753	43 11	204,901 83	
Id. da *coke*	400	45 »	18,000 »	
Id. da navigazione	535	41 58	22,245 30	
Id. da fucina	8	45 29	362 32	
Id. da gas	25	45 »	1,125 »	
Formelle	986	44 95	44,281 26	
Coke	469	60 »	28,140 »	
Totali . . .	7,176		319,055 71	
FONDO AL 1° GENNAIO 1865				
Carbone da locomotive , ...	2,345	43 11	101,092 95	
Id. da *coke*	3,120	45 »	140,400 »	
Id. da navigazione	259	41 58	10,769 22	
Id. da fucina	545	45 29	24,683 05	
Id. da gas	203	45 »	9,135 »	
Formelle	1,586	44 95	71,490 70	
Coke	683	60 »	40,980 »	
Totali . . .	8,741		398,550 92	

L'ispettore dei magazzini

ZINO.

ALLEGATO **XII**. (*Relazione suppletiva del* 20 *febbraio* 1865)

Nota dei veicoli posseduti dall'amministrazione delle strade ferrate dello Stato al 1° gennaio 1865.

MARCA	INDICAZIONE DEI GENERI DEI VEICOLI	POSSEDUTI AL 1° GENNAIO 1865					CHE VERRANNO AGGIUNTI nel 1° semestre 1865			TOTALI al 1° semestre 1865
		Antiche linee del Governo	Avuti dalla Società V. E.	Costrutti nell'ultimo semestre 1864	TOTALE per veicolo	TOTALE per genere	COMMESSI a stabilimenti esteri	COMMESSI a stabilimenti nazionali	da costrursi nelle officine dell'amministrazione	
	Locomotive	191	42	»	»	233	6	3	»	242
A	Vetture di 1ª classe	46	14	»	60					
B	Id. miste di 1ª e 2ª classe	88	24	»	112					
C	Id. di 2ª classe	124	50	»	174					
D	Id. di 3ª classe	486	94	»	580					
E	Vagoni e bagagli	97	26	»	123					
EC	Vagone cesso	»	»	1	1					
				Totale	1,050	1,050				1,050
F	Vetture reali	6	»	»	6			3		
	Id. salone	1	»	»	1					
	Id. postali	23	»	4	27				2	
	Id. cellulari	20	»	»	20				7	
				Totale	54	54		3	9	66
G	Vagoni *trucks*	41	25	»	66					
H	Id. scuderie	33	15	»	48				4	
				Totale	114	114			4	118
Q	Vagoni coperti per merci . .	665	135	34	834				52	
R	Id. id. per bestiami	614	50	30	694				40	
S	Id. scoperti id.	114	90	»	204				16	
T	Id. a gabbia	51	»	»	51					
V	Id. piatti per merci . . .	1,135	105	130	1,370				80	
X	Id. da legnami	84	46	»	130				8	
Y	Id. per pietre	40	5	»	45					
Z	Id. da materiali	120	10	»	130					
				Totale	3,458	3,458			200	3,658
					Totale dei veicoli N°	4,676		Totale generale		4,892

NB. Le vetture postali sono di proprietà dell'Amministrazione delle Poste e quelle cellulari appartengono al Ministero dell'interno.

Nel primo semestre 1864 non si acquistò nè si costrusse materiale mobile nelle officine dell'Amministrazione.

L'ispettore dei magazzini
ZINO.

ALLEGATO **XIII.** (*Relazione suppletiva del 20 febbraio 1865*).

Prodotto medio delle linee possedute ed esercitate dallo Stato, calcolato il prodotto di quelle già appartenenti alla Società Vittorio Emanuele, *e non calcolato il prodotto della linea di Voltri non compresa nella cessione, desunto dall'ultimo triennio* 1862, 1863 e 1864.

	1862	1863	1864	PRODOTTO MEDIO NEL TRIENNIO
Prodotto brutto . . . . L.	26,651,577 19	26,566,490 95	26,722,544 70	
Prodotti indiretti	1,064,949 80	1,064,949 80	1,187,000 »	
Somma L.	27,716,526 99	27,631,440 75	27,909,544 70	27,752,504 15

Calcolando l'aumento dal 1862, anno di buon prodotto, al 1864, si trova una somma di lire 193,017 71. La cifra tonda presa per misura della guarentigia del prodotto brutto sarebbe quella di lire 28,000,000, la quale presenta una crescenza di meno d'un terzo per cento sul prodotto effettivo del 1864.

ALLEGATO **XIV.** (*Relazione suppletiva del 20 febbraio 1864*)

Bilancio fra le spese ed i fondi destinati a portare a compimento la Stazione di Torino.

SPESE	SOMMA	FONDI	SOMMA
Per lavori eseguiti al netto del ribasso L.	1,997,065 »	Fondi accordati - Legge 21 luglio 1861 L	2,700,000 »
Per lavori da eseguirsi al netto c. s. . .	703,649 75	Id. Legge 1° agosto 1863 .	200,000 »
Per decorazione alla sala reale ed altro .	90,000 »	L.	2,900,000 »
		Somma che dovrà versare la Società acquirente	500,000 »
TOTALE L.	2,790,714 75	TOTALE L.	3,400,000 »

Eccedenza dei fondi sopra le spese L. 609,285 25

Nota. La suddetta eccedenza, anche diminuita della somma di L. 460,000 reclamate dalla impresa Vannotti e Finardi per aumento di lavori, o di quella minor somma da liquidarsi, lascierà sempre un avanzo sopra i fondi assegnati.

DOCUMENTI.

Documento N° 1. (247-B)

Relazione della Commissione istituita dal ministro delle finanze per esaminare se colla cessione di tutte le strade ferrate dello Stato conclusa colla convenzione 30 gennaio 1864, si verifichi il caso contemplato nell'articolo 10 della convenzione 2 luglio 1851, colla quale furono stabiliti i patti del prestito Hambro.

Onorevolissimo signor ministro,

Due sono i quesiti, intorno ai quali siamo richiamati dalla Signoria Vostra Onorevolissima a manifestare la nostra opinione.

1° Se il Governo possa sostenere ed attuare la convenzione con le strade ferrate lombarde e venete senza per nulla venir meno alle fede data agli acquisitori delle cartelle Hambro, ed a tutti quei riguardi di alta equità e di perfetta buona fede con cui il Governo piemontese prima, ed il Governo italiano poi procedettero verso i creditori dello Stato;

2° Se, sciolto affermativamente il quesito precedente, i detentori di queste cartelle abbiano qualche ragione a reclami verso il Governo o la Società, per la conversione dei titoli in azioni delle strade ferrate Lombardo-Venete.

Per risolvere il primo quesito, fa d'uopo anzitutto indagare quale potè essere, e quale fu veramente l'intenzione dei contraenti nello stipulare il patto che si legge nell'articolo 14 della convenzione del 2 luglio 1851 per l'imprestito Hambro.

Dopo aver dichiarato nell'articolo 10 di detta convenzione, che si costituiva un'ipoteca speciale sulle strade di ferro da Genova a Torino e da Genova al lago Maggiore verso la Svizzera, fu convenuto nell'articolo 14: « Che nel caso, in cui il Governo sardo si determinasse a vendere *a qualche Compagnia* le strade di ferro *ipotecate in favore del prestito*, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli *alla pari* contro una somma corrispondente d'azioni *al loro valore nominale.* »

Così alla obbligazione dello Stato e alla costituzione di una ipoteca speciale si aggiunse a benefizio dei portatori dei titoli Hambro la facoltà di convertire in

(247-B) condominio il gius d'ipoteca, quando le strade ferrate fossero dal Governo cedute a qualche Compagnia.

Ma qual fu veramente l'intenzione dei contraenti nello stipular questo patto? Intesero forse che i portatori delle cartelle Hambro avessero facoltà di convertire in condominio il gius d'ipoteca ancora nel caso, che quelle strade ferrate fossero cedute ad una Società già costituita, la quale per pagarne il prezzo non avesse necessità di emettere azioni? O intesero piuttosto che ai portatori dei titoli Hambro l'indicata facoltà spettasse unicamente nel caso che le strade ferrate fossero cedute ad una Società, la quale si costituisse per acquistarle ed emettesse azioni per pagarne il prezzo?

Quantunque l'articolo 14 non sia abbastanza chiaro ed esplicito nè faccia espressa distinzione tra il caso di Società da costituirsi che debba emettere azioni, e il caso di Società costituita con azioni già emesse, tuttavia dal tenor litterale della sua disposizione ben si argomenta che i contraenti intesero parlare di Società, la quale dovesse costituirsi, o emettere azioni speciali per l'acquisto delle strade ferrate da Genova a Torino e da Genova al lago Maggiore verso la Svizzera. Diffatti fu dichiarato all'articolo 14 che nel caso di vendita delle strade di ferro ipotecate i portatori delle cartelle Hambro sarebbero ammessi a permutarle *alla pari*, e che avrebbero dovuto ricevere *al loro valore nominale* le azioni della Società acquirente. E ognun vede, che questo patto di cambiare i titoli *alla pari* e prendere le azioni *al valore nominale* non può congruamente riferirsi al caso della vendita ad una Società, che abbia già emesse o collocate, come si dice, le sue azioni, le quali possono avere un valore effettivo, superiore o inferiore al valor nominale.

Cessa poi ogni dubbio, se oltre al tenore litterale dell'articolo 14 si consideri lo spirito, la ragione del patto, e si ponga mente all'assurdo, alla disuguaglianza, alla iniquità cui condurrebbe una diversa interpretazione.

Raro è, se non affatto impossibile, che le azioni di una Società anonima, una volta emesse, mantengano il primitivo valore. Si negoziano, secondo la dimanda e la offerta, al di sopra o al di sotto del valore nominale. È cosa ovvia. Or che avverrebbe se i portatori delle cartelle Hambro avessero facoltà di convertirle in azioni ancora quando le strade ipotecate fossero cedute ad una Società già costituita? Se le azioni della Società

acquirente si negoziassero ad un saggio superiore alla pari, non v'ha dubbio, i portatori delle cartelle Hambro si prevarrebbero della facoltà di permutare i loro titoli; e all'opposto, se le azioni della Società acquirente si negoziassero ad un saggio inferiore, rinunzierebbero di buon grado alla facoltà della permuta. Così, applicando a questo caso il patto dell'articolo 14, non solamente essi avrebbero facoltà di convertire un diritto di credito e d'ipoteca in condominio, ma dipenderebbe dall'arbitrio loro il procurarsi un indebito lucro; e poichè la Società acquirente non vorrebbe cedere pel valore nominale le sue azioni che avessero in corso un valore maggiore, il Governo sarebbe obbligato a rifondere ai portatori delle cartelle Hambro la differenza, e verrebbe indirettamente a subire una diminuzione del prezzo convenuto per la vendita delle strade. (247-B)

Ciò non può stare, nè certo fu questa la volontà dei contraenti. Chi desse all'articolo 14 sì ampia interpretazione, ne farebbe un patto ingiusto ed iniquo; un patto che avrebbe rimesso al beneplacito di una parte la facoltà di conseguire un indebito lucro e di alterare la correspettività del contratto. No, non è verosimile, nè deve presumersi che oltre alla obbligazione dello Stato, oltre alla garanzia di un'ipoteca speciale si volesse dai mutuanti pretendere e dal Governo concedere il benefizio di un lucro senza correspettività e senza rischio. Si volle, è vero, assicurare ai portatori dei titoli Hambro la facoltà di cambiarli in azioni, ma si volle in modo che, se da un lato potessero preferire il benefizio di diventare comproprietari delle strade ipotecate, dall'altro dovessero correre l'alea di azioni nuove delle quali non si conosce ancora, nè può conoscersi la sorte.

Ritenuta questa come la vera e giusta interpretazione del patto, è agevole il dimostrare che nella convenzione del 30 giugno 1864 non si verifica il caso contemplato dall'articolo 14.

Vi sono due sostanzialissime differenze:

1° Il Governo del re si obbliga a vendere non solamente le strade ferrate da Genova a Torino e da Genova al Lago Maggiore verso la Svizzera, ma ancora per *modum unius*, con unico prezzo, i servizi delle navigazioni sul Lago Maggiore e sul Lago di Garda, e le strade ferrate da Novi ad Alessandria e Piacenza, da Torino a Cuneo, da Torino al Ticino, da Valenza a Vercelli per Casale, e da Torino a Susa.

(247-B) 2° Il Governo del Re non si obbliga a cedere tutte queste strade ferrate e i servizi di navigazione ad una Società da costituirsi che debba emettere azioni, bensì alla Società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale.

Ond'è manifesto che il caso contemplato nell'articolo 14 della convenzione del 1851, relativa all'imprestito Hambro, non si è verificato. E se nullameno si riconoscesse nei portatori dei titoli Hambro la facoltà della permuta, sarebbe lo stesso che ammetterli a conseguire un lucro senza rischio ed a partecipare ai proventi di altre imprese e di altre strade che non furono ad essi ipotecate. Ma si dirà: è dipeso dal fatto stesso del Governo, se il caso previsto nell'articolo 14 non siasi verificato, e repugna alla sostanza di qualunque obbligazione, che ne dipenda l'adempimento dalla libera volontà e dal fatto di una delle parti contraenti.

Ove ciò si dicesse, sarebbe facile replicare coi più noti ed elementari principii del diritto e con altre dichiarazioni che il Governo fu cauto di aggiungere nella convenzione del 2 luglio 1851.

Ed invero, poniamo che in un contratto il promittente dica allo stipulante: *Voi avrete questo diritto e questa facoltà, se vorrò e se mi piacerà.* Certamente in una promessa così concepita mancherebbe qualunque primordio di obbligazione. Non è neppur concepibile obbligazione che totalmente dipenda dalla volontà del promittente. V'è contraddizione nei termini; all'opposto immaginiamo (ed è il caso nostro) che un contraente dichiari: *Se farò la tal cosa, avrete tal facoltà.* Potrà dirsi che un patto così formulato ripugni alla sostanza delle obbligazioni? Se ciò fosse vero, sarebbe un argomento di più contro i portatori dei titoli Hambro. Ma vero non è; imperocchè in questo caso può dipendere dalla volontà del promittente il fare, o non fare la cosa che rende esercibile la facoltà riservata allo stipulante; ma una volta che il promittente siasi deciso ad eseguire ed abbia eseguito il fatto previsto, più non dipende dalla sua volontà l'adempimento dell'obbligazione.

Nè ciò basta. Nell'articolo 15 della convenzione del 1851, conforme all'articolo 5 della legge del 26 giugno di detto anno, fu dichiarato: « La facoltà che il Governo sardo si riserva di alienare le strade di ferro suddette, *non potrà mai venire intesa in modo da rendere la alienazione obbligatoria, nè a determinare preventivamente le condizioni a cui potrà aver luogo.* »

Il Governo adunque si riservò piena libertà, non tanto riguardo alla determinazione di alienare le strade ipotecate, quanto rispetto ai modi e condizioni della vendita. Non si limitò a dichiarare ai portatori dei titoli Hambro, che non lo avrebbero potuto obbligare alla vendita; bensì fu cauto di aggiungere, come gl'imponeva la legge speciale, che col pretesto della facoltà di permutare i titoli dell'imprestito in azioni non avrebbero potuto obbligarlo a vendere in un modo piuttosto che in altro. Venderò se mi piacerà; venderò nei modi e condizioni, che meglio reputerò convenienti all'interesse dello Stato. Questo disse il Governo. E di fronte ad una dichiarazione così esplicita, che era prescritta dalla legge del 26 giugno, e che fu ripetuta nella convenzione del 2 luglio 1851, non è dato impugnare al Governo del Re il diritto di vendere a tal persona e in tal modo, che sia incompatibile colla facoltà riservata ai possessori dei titoli Hambro. (247-B)

Non avrebbe egli potuto vendere ad un privato, ad un singolo compratore, a Rotschild, per cagione di esempio, che senza emettere azioni fosse in grado di pagare il prezzo delle strade ferrate da Genova a Torino e da Genova al lago Maggiore? E, se avrebbe potuto venderle ad un privato, perchè non le potrà cedere ad una Società costituita, che sia proprietaria di altre strade ferrate e che non abbia necessità di emettere azioni?

Perchè unitamente alle strade ipotecate a garanzia dell'imprestito Hambro non potrà, se l'interesse dello Stato lo richieda, alienare altri servizi ed altre vie con un solo contratto e con unico prezzo? E, se questo è nel pieno diritto, nella libera facoltà del Governo, o, per meglio dire, del potere legislativo che deve autorizzarlo, come i portatori delle cartelle Hambro potranno pretendere di valersi della facoltà di permutare i titoli, quando non si è verificato l'evento da cui dipendeva la possibilità di valersene? Potranno essi pretendere di partecipare ai lucri e ai proventi di servizi e di strade, su cui non hanno ipoteca? Potranno pretendere che la Società acquirente emetta azioni, che si assegni alle strade ipotecate un prezzo separato e distinto e si obblighi la Società acquirente ad emettere per quelle strade azioni speciali? Non sarebbe lo stesso che limitare la libertà di vendita e di condizioni che per patto espresso fu riservata al Governo pienissima?

(247-B) Concludiamo pertanto, che il Governo del Re *può sostenere* e *attuare* la convenzione stipulata con la Società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, senza che abbia a temere il rimprovero di aver *violata la fede data agli acquisitori dei titoli Hambro.* Chi si vale del suo diritto non fa ingiuria ad alcuno. Nè solamente il Governo non viola il patto, ma neppure può dirsi ch'ei manchi *ai riguardi di alta equità e di perfetta buona fede.*

Mancherebbe ai riguardi di buona fede, se il sistema adottato per la vendita delle strade ferrate fosse appositamente preordinato a defraudare ed eludere la facoltà riservata ai portatori dei titoli Hambro; supposizione assurda e inammissibile.

Mancherebbe ai riguardi della equità, se i pochi reclamanti anzichè mirare a indebito lucro patissero un danno; e ciò pur non sussiste, poichè se loro è impedito l'esercizio di una facoltà che era eventuale, rimane ferma la sostanza della principale obbligazione, rimangono le loro garanzie e i loro diritti inalterati.

« Lo Stato (si dichiara nell'articolo 3 della convenzione del 30 giugno 1864) *provvederà direttamente per il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro ai termini del decreto reale 22 luglio* 1851 *e della relativa convenzione del 2 dello stesso mese.* »

Rimane adunque inalterata la obbligazione dello Stato rispetto ai portatori dei titoli: nè potrebbe essere altrimenti. Rimane ancora in favor loro la ipoteca sulle strade di ferro da Genova a Torino e al lago Maggiore. Si potrà a mera esuberanza di cautela, se si crede, aggiungerne espressa dichiarazione nella legge approvativa; ma in verità non è necessario, poichè nessuno ignora che mediante la vendita dell'immobile ipotecato non si estingue la ipoteca.

La risposta affermativa, che abbiamo data al primo quesito, vale in pari tempo come risposta negativa al secondo. Ed invero, una volta riconosciuto che il Governo del Re, sostenendo e attuando la convenzione del 30 giugno 1864 si vale del suo diritto e non manca ai riguardi di equità e di buona fede, ne consegue per necessaria illazione che i portatori delle cartelle Hambro non hanno ragione a reclami, nè contro il Governo nè contro la Società acquirente per dimandar la conversione dei loro titoli in azioni delle strade ferrate Lombardo-venete.

Questa è la nostra opinione che, rispondendo alla fiducia del signor ministro, gli manifestiamo col più fermo e unanime convincimento. (247-B)

Firmati all'originale:

DI REVEL — BOMBRINI — REGIS —
C. CORRENTI — AVV. ADRIANO MARI.

Per copia conforme:

Il segretario della Commissione
B. SCOTTI.

(247-B)

Documento N° 2.

Nota sul concorso offerto da provincie e comuni per la costruzione della ferrovia Napoli-Benevento-Foggia.

I delegati delle *provincie* di *Napoli*, di *Terra di Lavoro* e di *Benevento*, nominati dalle rispettive deputazioni provinciali, ed i delegati della *Camera di commercio di Napoli* e del *Municipio della stessa città*, adunati in Napoli sull'invito della deputazione provinciale di Terra di Lavoro, unanimemente deliberarono:

« 1° Che a nome comune delle tre provincie riunite e della Capitanata, ed a nome della Camera di commercio ed arti e del Municipio di Napoli, s' insista con caldi voti presso il Parlamento nazionale e presso il Governo del Re onde vengano soddisfatti gli ardenti desiderii dianzi espressi, ordinandosi a spese dello Stato una linea di ferrovia, che da Napoli per Benevento riesca direttamente a Foggia;

« 2° Che qualora il Governo non voglia far gravare interamente sullo Stato la spesa occorrevole per una linea siffatta, in tal caso si offrono le quattro provincie unite e la città di Napoli di aver parte pel *terzo* nel concorso che potrebbe dal Governo stesso concedersi;

« 3° Che la concorrenza delle provincie venga tra loro regolata dai due elementi complessivi della popolazione e della ricchezza, e per la città di Napoli dal vantaggio che essa verrebbe a ricevere da un' opera siffatta;

« 4° Che si faccia indirizzo ai prefetti delle quattro provincie, Napoli, Terra di Lavoro, Benevento e Capitanata, onde sollecitamente riuniscano in Sessione straordinaria i rispettivi Consigli provinciali per deliberare sul contenuto nel presente verbale; ed eguali pratiche si facciano presso il sindaco di Napoli, onde piaccia tenerne proposito anche al Consiglio municipale, destinandosi dalle provincie medesime e dalla città di Napoli due speciali delegati per ciascuna, con pieni ed irrevocabili poteri, onde definirsi da tutti insieme la rata che ciascuna provincia e la città di Napoli dovessero conferire alla base degli elementi di

calcolo innanzi accennati nel *terzo* del concorso di spesa, che il Governo potesse offrire per l'opera reclamata, quantunque volte di un tal concorso fosse d'uopo indispensabile. » (Verbale del 23 maggio 1864.) (247-B)

Il Consiglio provinciale di Benevento approva alla maggioranza di 17 voti contro 2 contrari ed 1 astenuto la seguente proposta:

« Il Consiglio accoglie intieramente le conclusioni della Commissione tenuta in Napoli delle deputazioni provinciali riunite alla Camera di commercio e Municipio di Napoli. »

Le conclusioni sono quelle stesse sopra riferite, che vennero trascritte nel verbale della seduta. (Verbale 3 giugno 1864.)

Il *Consiglio provinciale di Napoli* approva ad unanimità le proposte seguenti:

« 1° Accogliere la proposta di associarsi con le tre provincie di Terra di Lavoro, di Capitanata e di Benevento e col Comune di Napoli, nel fine di concorrere insieme per ottenere la sollecita costruzione di una via ferrata, la quale, innestandosi sul corso della ferrovia Romana in un punto più conveniente, ed attraversando la provincia di Terra di Lavoro, sia per la Valle Caudina, sia per quella del Volturno e del Calore per Benevento, conduca direttamente a Foggia, in maniera che per Apice e Greci sul lato sinistro del Cervaro si avvicini il più possibilmente ad Ariano e Bovino, ovvero da Napoli per Benevento e Troia meni direttamente a Foggia. Il concorso predetto non s'intende esteso per la linea da Benevento a Termoli;

« 2° Rivolgere di nuovo voti caldissimi al Governo del Re ed anche al Parlamento, affinchè una linea di tale interesse nazionale sia costruita a carico dello Stato;

« 3° Che qualora il Governo del Re non voglia far gravare interamente sul bilancio dello Stato la spesa occorrevole per la linea anzidetta, questa provincia unitamente alle altre tre di Terra di Lavoro, Benevento e Capitanata, ed al Comune di Napoli, assuma l'obbligo di contribuire per un *terzo* al concorso che dal Governo si dovesse concedere al concessionario della linea in proposito, e non per altra qualunque;

« 4° Accettare la misura disegnata nello indirizzo della Commissione intorno al modo di ripartire tra le

(247-B) quattro provincie ed il Comune di Napoli la parte di concorso che dovrà rimettersi al Governo, cioè che le provincie concorrano in proporzione della popolazione e della ricchezza, la città di Napoli secondo il vantaggio che verrebbe a ritrarre da un'opera siffatta;

. . . . . .

« 8° La presente deliberazione non avrà effetto alcuno se le tre provincie suddette e la città di Napoli non accettassero le medesime condizioni votate da questo Consiglio, ovvero se la ferrovia indicata col n° 1° non venisse decretata. » (Verbale del 9 giugno 1864.)

Il *Consiglio provinciale di Terra di Lavoro* all'unanimità approva le proposte seguenti:

« 1° Accogliere la proposta di associarsi colle tre provincie di Napoli, di Benevento e Capitanata, e col Comune di Napoli nel fine di concorrere insieme nel dare impulso alla costruzione di una via ferrata, la quale innestandosi sul corso della ferrovia Romana in un punto più proprio, ed attraversando la nostra provincia, sia per la Valle Caudina, sia per quella del Volturno e del Calore, riesca per Benevento a Foggia direttamente. Il detto concorso non s'intende essere per la linea da Benevento a Termoli;

« 2° Rivolgere di nuovo voti al Governo del Re, affinchè una linea di tale interesse nazionale sia costruita a carico dello Stato;

« 3° Che qualora il Governo del Re non voglia far gravare interamente sullo Stato la spesa occorrevole per la linea anzidetta, questa provincia unitamente alle altre tre di Napoli, Benevento e Capitanata, ed al Comune di Napoli, assuma l'obbligo di rispondere per un *terzo* al concorso che dal Governo si dovesse prestare al concessionario della linea suddetta, e non per altra qualunque;

« 4° Accettare la misura indicata nell'indirizzo della Commissione circa il modo come ripartire tra le quattro provincie ed il comune di Napoli la parte di concorso che dovrà rimettersi al Governo, cioè che le provincie concorrano in proporzione della popolazione e della ricchezza, e la città di Napoli secondo il vantaggio che verrebbe a ricavare da un'opera siffatta;

. . . . . .

« 8° La presente deliberazione non avrà effetto alcuno se le tre provincie suddette e la città di Napoli non accettassero le stesse condizioni votate da questo

Consiglio provinciale, ovvero se la ferrovia indicata col n° 1° non venisse decretata. » (247-B)

Datasi poi lettura d'una petizione del Municipio di Aversa al Consiglio provinciale, tendente ad ottenere l'appoggio della provincia per la prosecuzione della ferrovia di Caserta per Marcianise ed Aversa, nella quale petizione si affermava che il Consiglio comunale di Aversa aveva autorizzato il sindaco *ad offrire un concorso di lire* 100 *mila facendosi iniziatrice la città d'Aversa di un consorzio per quei comuni che avessero risentito lo stesso benefizio;* ed annunciatosi da un consigliere che il municipio di Marcianise ha già votato 30 mila lire di concorso pel medesimo obbietto, il Consiglio provinciale approvò all'unanimità la proposta seguente:

« Il Consiglio provinciale, encomiando i municipi di Aversa e di Marcianise per l'offerto concorso, fa voti al Governo perchè accolga i loro giusti desiderii, e rimetta a' delegati del municipio di Napoli le deliberazioni degli enunciati municipi di Aversa e Marcianise, con la raccomandazione di tenerle presenti ne' loro lavori. » (Verbale del 7 giugno 1864.)

Lo stesso Consiglio provinciale di Terra di Lavoro, ritornando in altra tornata di una posteriore Sessione sulla precedente deliberazione, approvò alla maggioranza di 29 voti contro 3 la proposta seguente:

« Il Consiglio delibera di concorrere al sussidio di una strada ferrata che da Benevento meni direttamente a Foggia, quando il Governo o con intrapresa privata faccia un congiungimento da Benevento alla strada romana, passando per le valli del Calore e del Volturno, o per la valle Caudina per la nostra provincia.

« All'effetto nomina una Commissione che, salva la approvazione del Consiglio, tratti sul sussidio e sul riparto di esso col comune e colla provincia di Napoli, e colle provincie di Capitanata e Benevento, come pure col Governo o con intrapresa privata, bene inteso che le trattative per ciò che concerne il riparto si atterranno ad un sussidio più o meno largo, secondo che la traversa di congiungimento passerà per le valli del Calore e del Volturno, o per la valle Caudina. » (Verbale del 9 settembre 1864.)

Il *Consiglio provinciale di Capitanata* delibera unanimemente quanto segue:

« 1° Che a nome comune delle provincie riunite di

(247-B) Napoli, Terra di Lavoro, Benevento, Capitanata, e possibilmente di Bari e Lecce, nonchè delle Camere di commercio e dei municipi delle dinotate provincie, con a capo la città di Napoli, s'insista con caldi voti presso il Governo del Re e presso il Parlamento nazionale, onde vengano soddisfatti gli ardenti comuni desiderii, ordinandosi a spese dello Stato una linea ferroviaria, che da Napoli per Benevento, Troia e Lucera, per quanto gli studi tecnici possano comportare, riesca direttamente a Foggia;

« 2° Che qualora il Governo non voglia far gravare interamente sullo Stato la spesa occorrente per una linea siffatta, in tal caso si offrono le provincie unite, le Camere di commercio, Napoli ed i municipi delle rispettive provincie di aver parte pel *terzo* nel concorso che potrebbe dal Governo stesso concedersi;

« 3° Che la concorrenza venga regolata tra loro dai due elementi complessivi della popolazione e della ricchezza, e per la città di Napoli dal vantaggio che essa verrebbe a ricevere da tale opera, e per gli altri municipi dalle loro offerte volontarie. » (Verbale del 14 settembre 1864.)

Il *Consiglio comunale di Marcianise* unanimemente delibera:

« Di esprimersi al regio Governo i voti di questa popolazione, perchè la ferrovia Campano-Sannitica, la quale è in progetto di costruzione, da Caserta venga prolungata per Marcianise, e quindi per Aversa a Napoli. Quale prolungamento di via ferrata, ove mai dal Governo venga accordato con fermata e stazione presso questo comune, in tale ipotesi questo comune promette e si obbliga di accedere al consorzio che s'intenderebbe iniziare dal Municipio Aversano facendo aumentare il numero delle azioni di altre lire 30,000, oltre le lire 100,000 promesse dal ridetto municipio d'Aversa; e quando pure dal Governo si esigessero sacrifizi pecuniari, il comune medesimo promette di concorrere effettivamente all'opera con numerario fino alla cifra di lire 24,000 da porsi in rate annuali, le cui scadenze sarebbero fissate a tempo opportuno ed appositamente iscritte in bilancio. » (Verbale del 10 aprile 1864.)

Documento N° 3.

A dimostrare il risparmio che ottiene lo Stato dal trasporto gratuito delle corrispondenze postali, si unisce il seguente documento da cui risulta quale sarebbe la spesa approssimativa che occorrerebbe per questo servizio, qualora non godesse di alcuna esenzione.

Si avverte però che la cifra dei risparmi, risultanti dalle nuove convenzioni, dovrebbe essere aumentata del vantaggio derivante dalla tariffa speciale e ridotta pel trasporto dei militari, dei detenuti, del materiale militare, delle polveri e munizioni, dei tabacchi ed altri generi di privativa. Non è stato possibile di ottenere un computo completo ed esatto di questi risparmi, i quali non possono non ammontare a somma assai ragguardevole.

Tuttavia un calcolo alquanto complicato, gli elementi del quale però non sono per nulla esagerati, proverebbe che, pei trasporti militari sulla rete della nuova società delle Romane, lo Stato, confrontando le antiche tariffe (diminuzione di un quarto per le Livornesi e di due terzi per le Romane) colle nuove tariffe (diminuzione di tre quarti), e fatta ragione dell'aumento dei trasporti nella rete stradale condotta al suo compimento, otterrebbe un risparmio di più di un milione all'anno.

CALCOLO della spesa approssimativa annua del trasporto delle corrispondenze sulle ferrovie del Regno, basato sull'ipotesi che la posta non goda alcuna esenzione per le sue spedizioni.

LINEE		CHILOMETRI	UFFIZI POSTALI AMBULANTI		TRASPORTO di pieghi sciolti due volte al giorno, andata e ritorno. Spesa annua	OSSERVAZIONI
			Numero giornaliero delle corse	Spesa annua per l'andata e pel ritorno		
Torino	Alessandria	91	3	263,062 80	5,845 85	Si è calcolata la tassa per le vetture ad uso degli uffizi postali ambulanti in ragione della tariffa dello Stato (per le vetture *salon*) in lire 1 32 per ogni chilometro percorso.
—	Milano	144	2	277,516 80	9,250 55	
—	Cuneo	87	2	167,666 40	5,588 90	
—	Pinerolo	38	»	»	2,441 15	Il trasporto delle corrispondenze coi convogli che non servono ad uffizi ambulanti lo si è calcolato in base alla tariffa dello Stato per merci spedite a grande velocità in lire 0,044 per ogni quintale metrico, ritenuto che in media il peso delle corrispondenze possa essere di chilogrammi 100 per ciascuna corsa, delle quali furono prese a base del calcolo due al giorno di andata e di ritorno.
—	Susa	53	1	51,070 80	3,404 75	
Chivasso	Ivrea	33	»	»	2,119 90	
Santhià	Biella	30	»	»	1,927 20	
Novara	Gozzano	36	»	»	2,312 65	
Cavallermaggiore	Bra	13	»	»	835 10	
Savigliano	Saluzzo	16	»	»	1,027 85	
Alessandria	Arona	102	»	»	6,552 85	
—	Vercelli	56	»	»	3,597 45	
—	Acqui	34	»	»	2,184 15	
—	Nizza Monferrato	30	»	»	1,927 20	
—	Genova	76	1	73,233 60	4,882 25	Non è calcolata la tassa di trasporto per gli impiegati, serventi, corrieri, ecc.
—	Bologna	244	2	470,236 80	15,674 55	
—	Milano	101	»	»	6,488 25	
Mortara	Vigevano	13	»	»	835 10	Si osserva che, se l'amministrazione delle poste non godesse delle franchigie pei trasporti sulle ferrovie, si sarebbero stipulate convenzioni, mercè le quali si sarebbe ottenuto senza dubbio un risparmio sul trasporto dei dispacci e degli uffizi ambulanti.
Genova	Voltri	15	»	»	963 60	
Milano	Desenzano	129	2	248.608 80	8,286 95	
—	Camerlata	45	2	86,724 »	2,890 80	
—	Gallarate	40	»	»	2,569 60	
—	Piacenza	70	»	»	4,496 80	
Bergamo	Lecco	36	»	»	2,312 65	
Treviglio	Cremona	66	»	»	4,239 85	
Bologna	Ancona	205	2	395,076 »	13,169 20	
—	Pistoia	98	»	»	6,295 50	
—	Pontelagoscuro	52	»	»	3,340 50	
	Da riportarsi	»	»	2,033,196 »	125,461 15	

Segue **CALCOLO della spesa approssimativa annua del trasporto delle corrispondenze sulle ferrovie del Regno basato sull'ipotesi che la posta non goda alcuna esenzione per le sue spedizioni.**

LINEE	CHILOMETRI	UFFIZI POSTALI AMBULANTI		TRASPORTO di pieghi sciolti due volte al giorno, andata e ritorno. Spesa annua	OSSERVAZIONI
		Numero giornaliero delle corse	Spesa annua per l'andata e pel ritorno		
Riporto	»	»	2,033,196 »	125,461 15	
Castel Bolognese . Ravenna	42	»	»	2,698 10	
Ancona . . . . . Foggia.	326	1	314,133 60	20,942 25	
Foggia . . . . . Trani	81	»	»	5,203 45	
Firenze . . . . . Livorno	98	2	188,865 60	6,295 50	
— Pisa	99	»	»	6,359 75	
Pisa . . . . . Spezia	76	»	»	4,882 25	
Livorno . . . . . Nunziatella	194	»	»	12,462 55	
Empoli . . . . . Ficulle.	171	»	»	10,985 05	
Firenze . . . . . Montevarchi.	54	»	»	3,468 95	
Napoli . . . . . Isoletta	137	1	132,013 20	8,800 90	
— Vietri	49	»	»	3,147 75	
Cancello . . . . . San Severino	44	»	»	2,826 55	
Torre Annunziata Castellammare . . .	7	»	»	449 70	
Palermo. . . . . Trabia	32	»	»	2,055 70	
Novi. . . . . Tortona.	19	»	»	1,220 55	
Saline. . . . . Cecina	30	»	»	1,927 20	
Arona . . . . . Magadino.	61	»	»	3,918 65	
Desenzano . . . . . Limone	47	»	»	3,019 30	
			2,668,208 40	226,125 30	
			226,125 30		
			2,894,333 70		

NB. Le cifre chilometriche sopra notate sono state fornite dal Ministero, e desunte dalle misure adottate pei trasporti postali, sebbene alcune non corrispondano con tutta esattezza alle vere lunghezze.

(247-B)

Documento N° 4.

Calcolo dei prodotti probabili delle strade ferrate meridionali.

Per argomentare quali possano essere i prodotti delle strade ferrate meridionali ne' primi anni dell'esercizio, bisogna di necessità fondarsi sulla rendita delle linee fin qui aperte. Ma occorrono due avvertenze.

La prima, che gli anni 1863 e 1864, da cui desumiamo le notizie, sono esclusi dal quadriennio, dacchè la nuova maniera di sovvenzione stabilita dall'atto 28 novembre 1864 non potrà essere applicata che nel corso del 1865. L'altra che le proporzioni tra le linee antiche e già da quasi vent'anni avviate, che la società delle meridionali acquistò dalla società Bayard, e le nuove linee da costruirsi, vengono ogni anno mutando per forma, che dove nel 1863 le linee circumurbane di Napoli, di Castellamare e di Salerno erano più di un terzo di tutta la rete, in fine del primo quadriennio esse non ne saranno che la sedicesima parte ; e verranno loro a contrapporsi, in proporzione strabocchevolmente crescente, le linee lungo le marine adriatiche, e nell'interno delle valli appenniniche, le quali certamente non potranno pigliar valore finchè non sieno aperti i tre varchi di Bovino, di Campobasso, di Aquila, e finchè non siano avviati i commerci d'Oriente attraverso Suez, e i commerci del continente europeo coi mari italiani attraverso le Alpi.

Nei quattro anni adunque che costituiscono il periodo della costruzione, e che danno alla società il favore d'una sovvenzione fissa, le sezioni sconnesse di strade ferrate che si verranno aprendo nell'interno del paese, e la linea lungh'esso le prode adriatiche, non ponno promettere larghe rendite; e sarà merito di straordinaria diligenza, e premio di coraggiosa iniziativa se il movimento crescerà in modo notevole, prima che la rete sia compiuta, che i punti obbiettivi sieno raggiunti, e che le condizioni generali, su cui si fonda l'aspettazione del gran commercio di transito, non siensi

realizzate. Per cui conviene aver presenti le avvertenze che seguono: (247-B)

Nel 1863 e 1864, come più specificatamente si rileverà dal quadro qui unito, si ebbero da un lato le linee del Tirreno, che fruttarono un alto prodotto, il quale non dà indizio di voler crescere o diminuire; dall'altro le strade dell'Adriatico, che danno rendite decrescenti a mano a mano che le linee si allungano e che il movimento si distribuisce sopra una maggiore stesa di chilometri, e si rallenta accostandosi alle estremità, che ancora non hanno ripigliata, per virtù di commerci esteriori, la loro forza vitale. Ora si avverta in quali condizioni deve cominciare, con quali mutamenti deve proseguire il primo periodo della sovvenzione fissa.

Nel 1865 le linee partenopee rimarranno della lunghezza di 80 chilometri e, secondo ogni probabilità, colla rendita che già hanno dato nei due anni precedenti. Le linee adriatiche, che ora già misurano 407 chilometri di lunghezza, dovranno, giusta il progetto di legge che ora si esamina, crescere almeno di 246 chilometri, cioè:

Trani-Brindisi	Chilometri	154
Bari-Gioia	»	53
Brindisi-Lecce	»	39
Totale . . .	Chilometri	246

Così il secondo anno del quadriennio comincierà cogli 80 chilometri tirrenici di lauta rendita, e con 653 di minor rendita, che porterà ad una media meno elevata di quella che si computa nel seguente quadro per l'anno 1865.

E nel corso di questo secondo anno si dovranno aprire ancora almeno 100 chilometri di strada di rendita minima, cioè:

Gioia-Taranto	Chilometri	62
Lecce-Otranto	»	38
Totale . . .	Chilometri	100

Così il terzo anno comincierà coi soliti 80 chilometri di lauta rendita a cui saranno contrapposti 753 chilometri di rendita in calo. E nel corso di questa terza annata si dovranno di necessità aprire, almeno in parte, le sezioni d'accesso ai varchi appenninici. Ma lasciando le supposizioni e attenendoci al certo, sappiamo che per legge dovrà quest'anno darsi compiuta la linea da Napoli a Foggia (chilometri 180). Questa linea porterà a 933

(247-B) chilometri la rete nuova da contrapporsi alla rete antica sempre di 80 chilometri.

Nel quarto anno dovrà la compagnia dar aperto un altro varco apenninico, quello di Campobasso, e compiute le linee di Termoli (chilometri 140) e di Pescara ad Aquila (chilometri 115), le quali porteranno a circa 1200 chilometri la lunghezza della nuova rete.

Compiuto il quadriennio delle costruzioni e delle spese, e portata la rete nuova al compimento totale di 1340 chilometri, in confronto della linea tirrenica, la quale è limitata a chilometri 87, comincerà la sovvenzione a scala mobile, che assicura allo Stato condizioni evidentemente più favorevoli dell'antica guarentigia.

QUADRO

dei prodotti ottenuti sulle ferrovie meridionali negli anni 1863 e 1864.

QUADRO dei prodotti ottenuti sulle ferrovie meridionali negli anni 1863 e 1864.

EPOCA		RETE DEL TIRRENO			RETE DELL'ADRIATICO		
		Prodotti mensili	Prodotto chilometr.	OSSERVAZIONI	Prodotti mensili	Prodotto chilometr.	OSSERVAZIONI
1863	Gennaio	» »	» »		» »	» »	
	Febbraio	» »	» »		» »	» »	
	Marzo	» »	» »		» »	» »	
	Aprile	» »	» »		» »	» »	
	Maggio	128,754 01		Da Napoli a Vietri chil. 56 esercitati dal 1° maggio.	29,358 61		Da Ancona a Pescara chilometri 146 aperti il 18 maggio 1863.
	Giugno: a tutto il 13	59,461 11					
	Giugno	188,215 12	.....	.....	78,853 42		
	Giugno: dal 14 al 30	70,784 58		Da Napoli ad Eboli chil. 80 aperti il 14 giugno 1863.		6,502 57 (2)	
	Luglio	143,416 51			77,957 86		
	Agosto	149,640 16			89,539 40		
	Settembre: a tutto il 14	.....	.....	.....	36,414 42		
	Settembre	143,035 18			312,123 71		
	Settembre: dal 15 al 30	.....	.....	.....	52,099 21		
	Ottobre	175.145 21			83,035 41		
	Novembre	149,767 41			97,562 59		
	Dicembre	142.655 32			97,631 67		
	Totale	974,444 37			330,328 88	6,450 36 (3)	Da Ancona ad Ortona chilometri 167. Aumento di chilometri 21 il 15 settembre 1863.
1864	Gennaio	116,113 65			64,918 90		
	Febbraio	115,429 34			74,900 82		
	Marzo	121,257 03	20,861 12 (4)		117,469 76		
	Aprile: a tutto il 24	.....	.....	.....	70,514 16		
	Aprile	101,933 03			658,132 52		
	Aprile: dal 25 al 30	.....	.....	.....	87,634 04		
	Maggio	145,242 11			207,356 33		
	Giugno	123,853 80			131,533 12	6,218 36 (4)	Da Ancona a Foggia chilometri 325. Aumento di chilometri 158 il 25 aprile 1864.
	Luglio	145,409 85			116,091 95		
	Agosto: a tutto il 10	.....	.....	.....	55,368 80		
	Agosto	146,056 17			597,984 24		
	Agosto: dall'11 al 31	.....	.....	.....	135,023 80		
	Settembre	142,676 46			195,284 81		
	Ottobre	174,912 06			221,830 58		
	Novembre	135,670 62			186,274 64	5,960 75 (5)	Da Ancona a Trani chilometri 407. Aumento di 82 chilometri l'11 agosto 1864.
	Dicembre	145,254 71			215,975 87		
		1,616,808 83			954,389 70		
	Totale	2,591,253 20			1,880,177.58		

SCHIARIMENTI.

(1) Da Napoli ad Eboli chilometri 80. Dal 14 giugno 1863 al 31 dicembre 1864, giorni 567. Il prodotto per questo periodo di tempo essendo di lire 2,591,253 20, si avrà: $\frac{2,591,253\ 20}{567} \times 365 =$ L. 1,668,090 15. Il qual prodotto diviso per 80, dà appunto lire 20,861 12.

(2) Da Ancona a Pescara chilometri 146. Dal 18 maggio 1863 al 14 settembre 1863, giorni 120. Il prodotto per questo tempo essendo di lire 312,123 71, si avrà: $\frac{312,123\ 71}{120} \times 365 = 949,375\ 95$. Il qual prodotto diviso per 146, dà lire 6502 57.

(3) Da Ancona a Ortona chilometri 167. Dal 15 settembre 1863 al 24 aprile 1864, giorni 223. Il prodotto per questo periodo di tempo essendo stato di lire 658,132 52, si avrà: $\frac{658,132\ 52}{223} \times 365 = 1,077,209\ 90$ che, diviso per 167, dà lire 6450 36.

(4) Da Ancona a Foggia chilometri 325. Dal 25 aprile 1864 al 10 agosto detto, giorni 108. Il prodotto essendo stato di lire 597,984 24, si avrà: $\frac{597,984\ 24}{108} \times 365 =$ L. 2,020,964 85; il qual prodotto, diviso per 325, dà lire 6,218 36.

(5) Da Ancona a Trani chilometri 407. Dall'11 agosto 1864 a tutto dicembre detto, giorni 143. Il prodotto per questo periodo di tempo essendo stato di lire 954,389 70, si avrà: $\frac{954,389\ 70}{143} \times 365 =$ L. 2,426,028 25 che, diviso per 407, dà appunto lire 5960 75. Conviene però notare che questo medio prodotto è ricavato dai redditi ottenuti sulla strada nei più favorevoli mesi del secondo semestre. Se adunque si ritenga che generalmente i redditi di una ferrovia qualsiasi sono sempre nel secondo semestre superiori di un quinto a quelli del primo semestre, converrà dedurre dal suddetto prodotto medio un decimo per avere il più approssimativo prodotto medio chilometrico per un anno, il quale nel caso concreto sarà di lire 5364 68.

Ora, dal complesso delle linee meridionali, il prodotto medio pel 1864, quando insieme alla linea del *Tirreno* fosse stata in esercizio per tutto l'anno la linea Ancona-Trani di 407 chilometri, tenuto fermo il detto prodotto medio di lire 5364 68 per la linea adriatica, e l'altro di lire 20,861 12 per la linea del *Tirreno*, sarebbe per tutti i 487 chilometri di lire 7910 29.

Questo prodotto riescirà ancora minore nel 1865, nei primi mesi del qual anno si devono aprire all'esercizio i tronchi da Trani a Brindisi di chilometri 154, e da Bari a Gioia di chilometri 53.

Infatti, tenuto fermo per la linea del *Tirreno* e per la linea da Ancona a Trani le due medie sopra indicate, e ritenuto pure per abbondanza che il tronco da Trani a Brindisi possa raggiungere fino dai primordi del suo esercizio un prodotto medio eguale a quello stabilito per la linea Ancona-Trani in lire 5364 68, e supposto che il tratto da Bari a Gioia possa dare una media di lire 4500, si avrà:

Per la linea Ancona-Brindisi, chilometri 561	L. 3,009,585 48
Pel tronco da Bari a Gioia, di chilometri 53	» 238,500 »
E pella linea del *Tirreno*, da Napoli ad Eboli, di chilometri 80. . . .	» 1,668,889 60
In complesso.	L. 4,916,975 08
che diviso pel totale di 694 chilometri esercitati darà una media generale di .	L. 7,084 98

Documento 5°

Profili delle linee appenniniche nell'Italia meridionale.

Avvertenze.

La scala dei primi cinque profili è di 1 ad 1000000 del vero per le lunghezze, e di 1 a 10000. per le altezze. Gli tre profili che seguono, e che riguardano un breve tratto della linea da Napoli a Foggia, dovettero essere ridotti per agevolarne l'intelligenza a doppia proporzione.

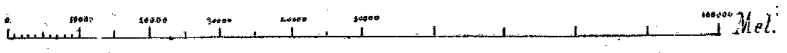
Due passaggi che verrebbero abbandonati sono quelli di Celano e di Conza. Il primo è il più alto che siasi divisato e studiato in tutta la catena dell'Appennino: l'altro invece è uno dei meno alti. Ma vuolsi considerare che esso presenta assai disagevoli e con forti contropendenze; che la Serra di Conza tocca i 700 metri di altezza; che converrebbe forarne la parete con una galleria di 3,800. metri di lunghezza, la quale cominciando a 406. metri di elevazione, salirebbe sull'altipiano di Conza a 486. metri, e avrebbe perciò una pendenza sottocanca di più del 20. p. 1000: che i pozzi per l'altezza della sopra eminente giogaja, potrebbero essere pochissimi e difficilissimi; che perciò il lavoro sarebbe disagiato e assai lungo. Esaminando invece il profilo del terreno tra le valli del Calore e del Cervaro, troviamo una linea regolarmente ascendente; e la vetta dello Scaricatojo, che si potrà sottopassare con una galleria, è alta appena 561. metri: Di modo che la differenza di livello tra Benevento, alto 116. metri, e la vetta naturale detto Scaricatojo è di soli 445 metri distribuiti su 42. Chilometri, dove dal Ponte del Sele [49. metri] alla bocca della galleria di Conza [486. metri] v'è una differenza di livello di 437 metri su soli 351 chilometri di distanza.

Lasciando le altre osservazioni topografiche che potranno essere suggerite dall'esame dei profili e delle carte, solo avvertiamo che la lunghezza della strada da Termoli a Napoli, che nel Rapporto Ministeriale del 30 Giugno 1864 è ragguagliata a 245 Chilometri, e nel profilo appare di 247. deve intendersi secondo il primo tracciamento, che per Caserta e la Valle del Calore va fino a Benevento, e da Benevento attendendo per la vallata flessuosa del Tammaro riesce con lungo giro a Campolattaro.

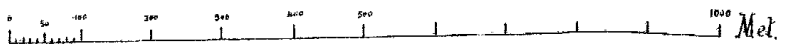
La traccia da Napoli a Caserta per Aversa, e da Telese per una linea più breve da studiarsi lungo le pendici di Montelandolfo e di Casalduni a Campolattaro diminuirebbe la lunghezza di tutta la linea di 46 in 48 Chilometri.

Infine l'Indicazione grafica delle altimetrie della valle Caudina e della Valle del Calore basterà a mostrare come i 69. circa chilometri che intercorrono tra Napoli e Benevento [passando per la gibbosità di Acerra], siano più gravi a percorrersi in ragione di forza e di tempo, che gli 85. circa della linea Napoli – Aversa – e Benevento per la valle del Calore

Scala di 1. a 1000000 per le lunghezze



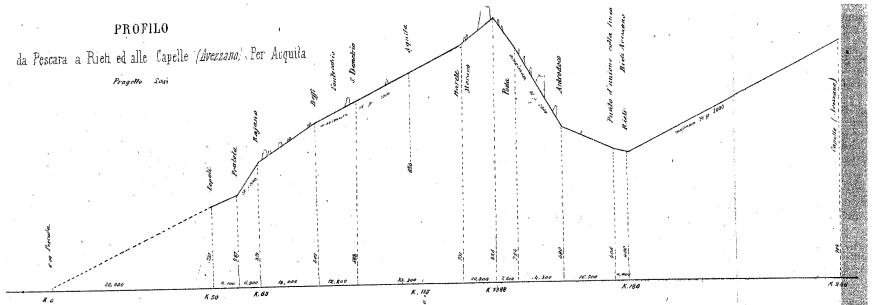
Scala di 1 a 10000 per le altezze



PROFILO

da Pescara a Rieti ed alle Capelle (Avezzano). Per Aquila

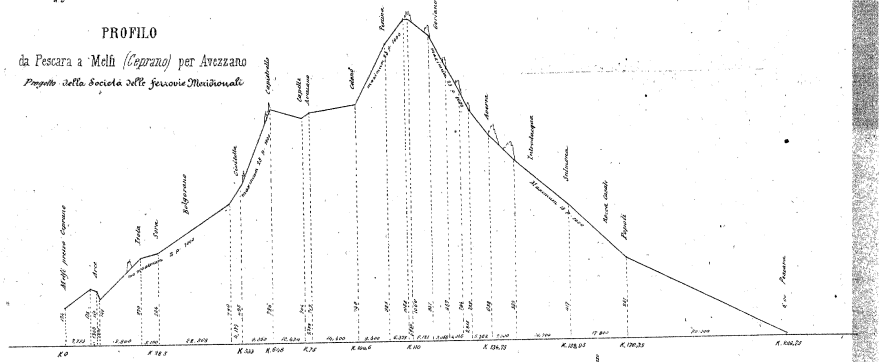
Progetto 1881



PROFILO

da Pescara a Melfi (Ceprano) per Avezzano

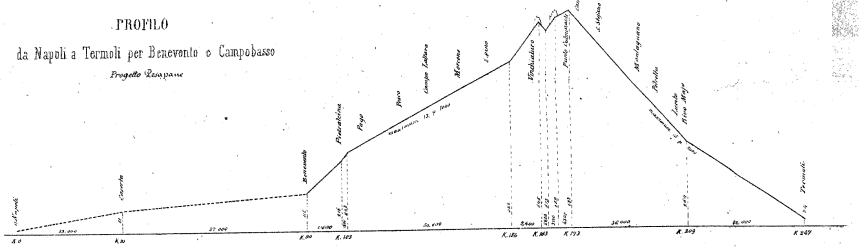
Progetto della Società delle Ferrovie Meridionali



PROFILO

da Napoli a Termoli per Benevento e Campobasso

Progetto Lovisone

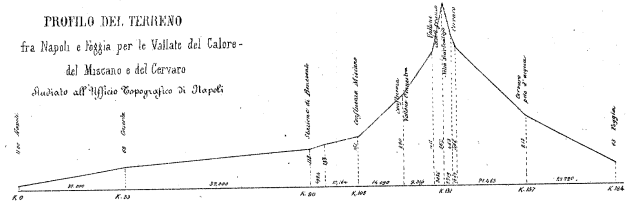


PROFILO DEL TERRENO

fra Napoli e Foggia per le Vallate del Calore-

del Miscano e del Cervaro

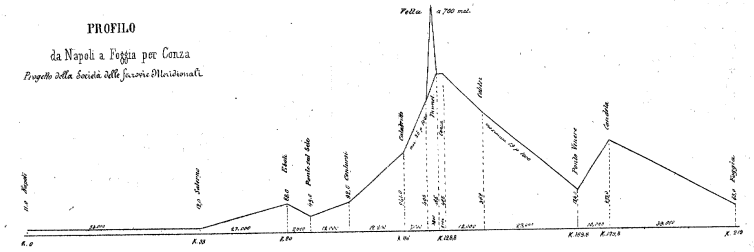
Studiato all'Ufficio Topografico di Napoli



PROFILO

da Napoli a Foggia per Conza

Progetto della Società delle ferrovie Meridionali



Documento N° 6. (247-B)

Rapporto sulla esplorazione per l'andamento d'una ferrovia tra Contursi e Potenza.

A S. E. il ministro dei lavori pubblici.

Torino.

Essendo la città di Potenza situata sul fiume Basente il quale corre al mare Ionio, mentre il fiume Sele seguìto dalla ferrovia ora in costruzione fra Eboli e Contursi, discende al Tirreno, un tronco di ferrovia che congiunga quest'ultima con Potenza dovrà attraversare la catena appennina che divide appunto i due versanti.

Adunque nella ricerca ed esplorazione del miglior possibile andamento del suddetto tronco di ferrovia, scopo precipuo esser deve la scelta del punto in cui debbesi travalicare il colle di displuvio, affinchè la galleria sotterranea, ivi necessariamente occorrente, abbia la minor possibile lunghezza senza che la elevazione della soglia della medesima importi delle forti pendenze nei tratti inferiori. A queste condizioni soddisfa opportunamente la località situata alle origini del fiume Marmo al disopra della città di Tito. Infatti ivi tutti i varchi formati nel versante Tirreno del colle appennino, fra il monte detto *Profaone* e l'altro detto *Petrucco*, trovansi in corrispondenza di altri formati sul versante Ionio dalle sorgenti del fiume Basente.

Onde accedere a queste località dalla valle del Sele, si potrà seguire il seguente andamento.

A circa due chilometri da Contursi, la ferrovia dal Sele volgerà in direzione S. E. rimontando la valle del fiume Tanagro, uno dei più grandi influenti del Sele; la sponda destra di questo corso d'acqua formata da colline agevoli e di dolce acclività, offre facile e sicuro appoggio alla via, nè richiede contorni e sviluppi essendo molto uniforme e regolare.

Qui occorre avvertire che si dovrebbe sospendere la costruzione del ponte attraverso il Sele sotto Contursi, mentre per entrare nel Tanagro, la traversata del fiume dovrebbe farsi circa un chilometro prima del luogo ove ora è progettata. Rimontando il corso del Tanagro con pendenze che non supereranno guari il 5 per mille in media, dopo un percorso di circa diciasette chilometri,

(247-B) passando sotto le pendici del bosco di Bottiglieri, trovasi a sinistra la confluenza del fiume Bianco il quale volge al N. E.; questa valle è pure fiancheggiata da colline agevoli ed uniformi, e la ferrovia potrà conservare pendenze non maggiori del 6 per mille sopra un percorso di circa 10 chilometri.

In prossimità del ponte Buccino si valicherà il fiume per stabilire una stazione sulla sponda sinistra.

Abbenchè la città di Buccino sia posta sulla sponda destra, pur tuttavia sarà utile approssimarsi alla strada nazionale che da Auletta volge a Vietri, e che ivi passa alla distanza di circa tre chilometri. Questa stazione sarebbe destinata a ricevere le provenienze della Calabria pel vallo di Diano. Traversando nuovamente il fiume in prossimità del luogo detto la *Botte* si entrerà nella valle del Platano. Lo sbocco di questo confluente nel Bianco è formato da un singolare squarcio nelle roccie calcaree, le quali formate in banchi di forte potenza, e di qualità molto compatta, hanno resistito all'azione corrosiva delle acque, e lasciano uno strettissimo varco al passaggio delle medesime. Onde evitare gli impacci e le difficoltà della formazione della piattaforma sopra una roccia quasi a picco, sarà miglior partito perforare il masso sporgente con una galleria la quale non avrà più che seicento metri di lunghezza. Qualche difficoltà si presenta pure nel passare sotto Romagnano, ove occorrerà una piccola galleria di non più che duecento metri. Al di là di questa località la valle s'allarga, e presenta un aspetto regolare, e di facile percorso. Sarà bene non ascendere molto sulla mezza costa, onde non impegnarsi in giri e contorni inutili. Seguendo la inclinazione del fiume si avranno pendenze dal 6 al 7 per mille.

Dopo un percorso di circa 19 chilometri, il quale potrà essere interrotto da una stazione situata fra Balvano, e Recigliano, che raccolga i prodotti degli altipiani di Palo, San Gregorio, Buccino e Recigliano, si giunge al luogo ove il Platano perde il proprio nome, e si suddivide in due confluenti, il fiume di Muro, cioè, ed il Marmo. Dovendo la ferrovia seguire il corso di quest'ultimo, sarà necessario stabilire ivi una stazione che servirà al territorio di Muro ed a tutte le provenienze che abbiano facile sbocco dalla vallata di quel fiume.

Rimontando il Marmo si toccherà il territorio di Baragiano, ove si farà una stazione allo sbocco del fiume

Isca che discende da Ruoti ed Avigliano. Questa stazione distarebbe dall'altra di Muro di circa 6 chilometri. Qui occorre far osservare come da questo punto l'altimetria, non che l'andamento planimetrico dell'asse stradale, possa essere subordinato all'altezza della soglia della galleria apennina, nonchè alla località che definitivamente verrà scelta per la medesima. (247-B)

Infatti se viene preferito il varco che trovasi primo a sinistra di chi sale rimontando per circa quattro chilometri la fiumara di Tito, la galleria cadrà al disotto del monte Petrucco, e non avrà che 2200 a 2500 metri di lunghezza. Per raggiungere però l'altezza necessaria si dovrà adottare un piano inclinato dal 20 al 22 per mille da incominciare sotto Tito, oppure ricercare un maggiore sviluppo entrando per poco nella valle dell'Isca, e girato Baragiano, ritornare nel Marmo per una valle secondaria ivi opportunamente situata, ed ottenendo per tal modo un maggiore sviluppo di circa 6 chilometri. Sembrerebbe però che dovesse preferirsi in tal caso il piano inclinato, poichè col seguire la mezza costa, lungo il tratto inferiore del Marmo, ad una certa altezza sul fondo della valle, come avverrebbe infatti girando Baragiano, dovrebbe contorcersi l'asse stradale, in tutti i contorni e sinuosità delle valli secondarie che solcano quelle pendici.

Lungo il corso del Marmo dalla stazione di Muro, fin sotto Tito, per un tratto di circa 24 chilometri, le pendenze non supereranno il 10 o 12 per mille. È da avvertire che tra Baragiano e Picerno sarà utile attraversare il fiume per gettarsi sulla sponda sinistra, avvegnachè sotto Picerno il terreno presenti in alcune località facilità grande a franare. Si seguirà la sponda sinistra fin sotto Tito, ove si farà una stazione che servirà i territori di Tito e Pietrafesa.

Seguendo l'andamento ascensivo si potrebbe raggiungere la radice del colle apennino detto *Serra della Croce* situato fra i monti Arioso e Profaone, ponendo l'imboccatura sud della galleria a circa otto chilometri da Tito. Non è possibile con una semplice esplorazione assegnare in modo assoluto l'altezza della soglia del traforo, ma può ritenersi che partendo da Tito con pendenze fra il 16 e il 18 per mille, si giungerà a tale altezza da avere una galleria di 2600 a 2800 metri di lunghezza.

Scegliendo uno qualunque dei varchi che trovansi a sinistra di chi sale tra Petrucco e Montearioso, si ab-

(247-B) brevia il percorso, ma la galleria supererà sempre i 3000 metri di lunghezza, a meno di adottare pendenze più forti come si è accennato di sopra. In questo caso però sarebbe da preferirsi la scelta del primo dei varchi a sinistra di chi sale perchè in parità di condizioni offrirebbe, come già si è detto, una galleria più corta.

Sboccando la ferrovia in uno dei confluenti del Basente, ne seguirà il corso per un tratto di circa tre chilometri colla pendenza del 16 al 18 per mille e discenderà nell'altipiano di Vignola attraversandolo per raggiungere le falde delle pendici al luogo detto *Madonna del Pantano*. Quivi la pendenza non sorpasserà il 4 o 5 per mille. Fatta stazione al punto ove s'incontra la strada di Vignola a circa 6 chilometri dallo sbocco della galleria, si seguirà il corso del Basente con pendenza dal 6 all'8 per mille sopra un altro tratto di 6 chilometri fin sotto Potenza.

Si annette una tabella indicativa che riassume il sopra descritto andamento.

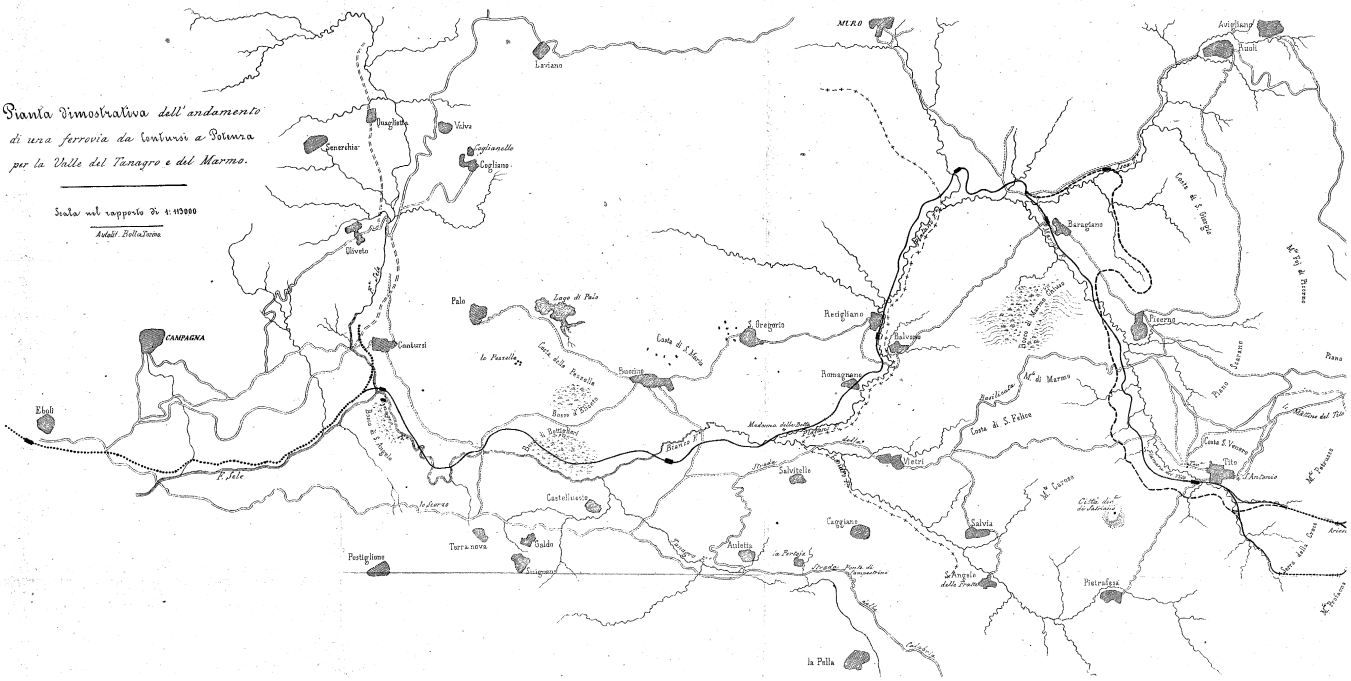
TABELLA indicativa dell'andamento di una ferrovia da Contursi a Potenza.

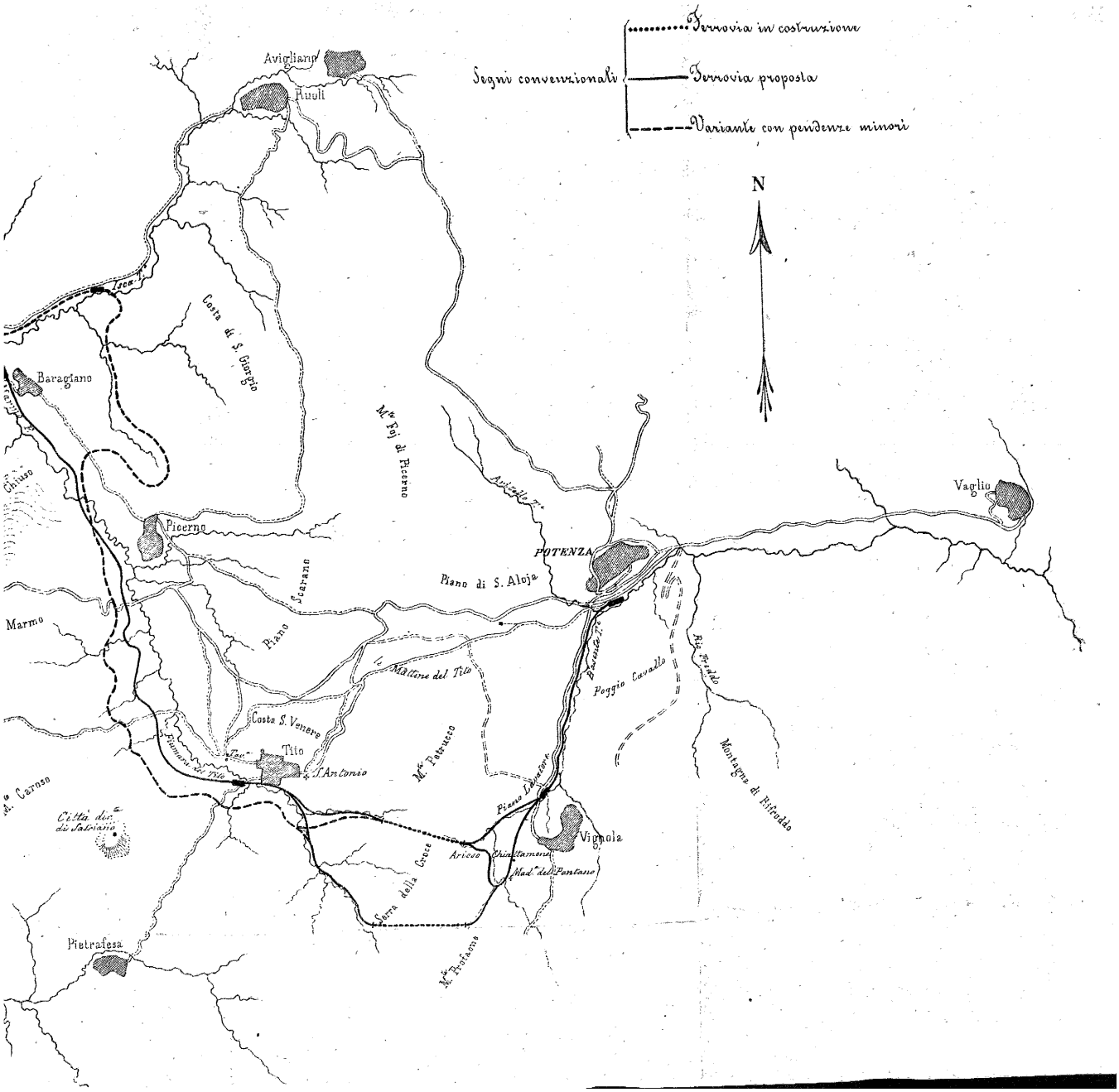
LOCALITÀ PERCORSE	STAZIONI	PENDENZE medie	DISTANZE Parziali	DISTANZE Totali	OSSERVAZIONI
Confluenza del Tanagro nel Sele	Contursi . .				
		0,0035-0,005	23		
Sponda destra Tanagro, bosco di Bottiglieri, sponda destra Bianco fin presso la stazione.	Buccino . . .			23	La stazione di Buccino si farà sulla sponda sinistra del fiume, onde avvicinarsi alla strada nazionale.
		0,005-0,007	13		
Sponda sinistra e destra Bianco, Madonna della Botte, sponda destra Platano, sotto Romagnano.	Recigliano .			36	La stazione di Recigliano è luogo di sbocco naturale del grande altipiano compreso tra Palo, Buccino, San Gregorio e Recigliano. Tocca pure Balvano.
		0,007-0,008	9		
Sponda destra Platano fino al confluente del fiume di Muro.	Muro			45	La stazione di Muro dista circa dieci chilometri dalla città, lo avvicinarsi maggiormente pregiudica l'andamento generale della ferrovia. È facile costruire una strada ordinaria lungo il fiume di Muro fino alla città.
		0,009 »	6		
Sponda destra Marmo. Traversata del confluente Isca e stazione alla sbocco, oppure se abbisogni sviluppo, entrare nella valle dell'Isca, girare Baragiano e tornare nel Marmo.	Baragiano .			51	La stazione di Baragiano raccoglie le provenienze di Ruoti ed Avigliano. Sorpassato il territorio di Baragiano, traversare il Marmo e seguire la sponda sinistra fino a Tito per non passare sotto Picerno ove il terreno è franoso.
		0,010 »	17		
Sponda destra e sinistra del Marmo. Traversata della strada nazionale verso la seconda rampa dopo il ponte.	Tito			68	Uscendo dalla stazione di Tito si traverserà nuovamente il torrente prendendo la sponda destra, così si evita il valicamento di tutti gli influenti della sponda sinistra.
		0,016-0,004	16		
Traversata dell'Appennino con galleria lunga da 2,600 a 2,800 metri rimontando fino sotto il colle della Croce, oppure 2,200 a 2,500 seguendo il primo varco sotto il monte Petrucco, in tal caso pendenza del 0,022. Discesa nei piani di Vignola.	Vignola . . .			84	La stazione di Vignola è situata nel luogo ove la ferrovia interseca la strada da Vignola a Potenza.
Sponda sinistra del Basente.	Potenza . . .	0,006-0,008	6	90	Un luogo acconcio per la stazione di Potenza sarebbe alla confluenza del Basente coll'Aritiello, ma la località potrà sempre subordinarsi all'andamento della ferrovia che discende al Ionio lungo il tratto inferiore del Basente.
Distanza totale da Contursi a Potenza.	»	»	90		

(247-B) Quanto questo andamento sia facile, è inutile ridirlo, avvegnachè la mitezza delle pendenze e la niuna difficoltà per asprezza e qualità di suolo, lo raccomandino, e lo distinguano tra tutti i passi appennini finora eseguiti od esplorati. Egli è vero che potrebbe venire appuntato di soverchia lunghezza, ma è pregio dell'opera accennare che la strada nazionale per Potenza, la quale siegue un andamento più diretto, come chi diresse la corda della gran curva da noi proposta, si intrica in traversate continue ed avvicendate di valli e colli, con tale una negligenza, e, si direbbe quasi, disprezzo dei varchi naturali, da far dubitare non fosser per avventura coloro che la eseguirono ignari affatto del sistema idrografico generale, che configura ed informa le ossature della superficie della nostra penisola.

Sanseverino, 27 dicembre 1864.

L'ingegnere regio sotto-commissario tecnico
FABRIS.


Pianta Dimostrativa dell'andamento di una ferrovia da costruirsi a Polvica per la Valle del Tanagro e del Marmo.
Scala nel rapporto di 1: 115000
Ardolf. BellaTorre
Laviano
Muro
Avigliano
Auoli
Buoglione
Valva
Generchia
Caggianello
Caggiano
Oliveto
Palo
Lago di Palo
Contursi
CAMPAGNA
Ebuli
le Piazzelle
Costa della Pezzella
Costa di S. Maria
S. Gregorio
Ricigliano
Romagnano
Baragiano
Costa di S. Giorgio
Mte Pio di Pietrafesa
Pisenno
Mte di Marmo
Costa di S. Felice
Piano
Tito
Costa S. Vincenzo
Mte Carmo
Mte Pacciano
Salvitelle
Castelluccio
Caggiano
Salvia
Torre nova
Postiglione
Auletta
la Pella
Pietrafesa
Mte Polveroso


Segni convenzionali
Ferrovia in costruzione
Ferrovia proposta
Variante con pendenze minori
N
Avigliano
Ruoli
Baragiano
Costa di S. Giorgio
M.te Figl di Piceno
Picerno
Chiuso
Marmo
Piano
Scorano
Piano di S. Aloja
POTENZA
Vaglio
Malfine del Tito
Costa S. Venere
Tito
S. Antonio
M.te Patrasso
Poggio Cavallo
Montagna di Pietrodolo
Piano Lopasso
Vignola
Arioso
Chiaffamone
Mad.a del Pantano
Serra della Croce
M.te Profano
Pietrafesa
Città dei Saburini

DOCUMENTO N° 7.

TABELLA COMPARATIVA

DELLE

distanze tra i principali punti della rete delle strade ferrate meridionali secondo il nuovo e l'originario ordinamento.

Linee attuali — Ordinamento primitivo		Linee riformate secondo il progetto di legge	
Distanza tra Napoli ed Ancona			
1ª *Per Ceprano-Avezzano-Popoli-Pescara.*		1ª *Per Aversa-Caserta-Campobasso e Termoli.*	
Napoli-Ceprano	140	Napoli-Aversa	14
Ceprano-Pescara	228	Aversa-Caserta	14
Pescara-Ancona	146	Caserta-Telese	30
	514	Telese-Campobasso	70
		Campobasso-Termoli	70
		Termoli-Ancona	239
			437
2ª *Per Ceprano-Roma.*		2ª *Per Ceprano-Avezzano-Terni.*	
Napoli-Roma	261	Napoli-Ceprano	140
Roma-Ancona	297	Ceprano-Terni	174
	558	Terni-Ancona	183
			497
3ª *Per Salerno-Conza-Foggia.*		3ª *Per Benevento-Foggia.*	
Napoli-Conza-Foggia	220	Napoli-Benevento-Foggia	180
Foggia-Ancona	325	Foggia-Ancona	325
	545		505
Distanza tra Napoli e Pescara			
1ª *Per Conza-Foggia.*		1ª *Per Benevento-Foggia.*	
Napoli-Conza-Foggia	220	Napoli-Benevento-Foggia	180
Foggia-Pescara	179	Foggia-Pescara	179
	399		359
2ª *Per Ceprano.*		2ª *Per Campobasso e Termoli.*	
Napoli-Ceprano	140	Napoli-Telese-Campobasso-Termoli	198
Ceprano-Pescara	228	Termoli-Pescara	93
	368		291

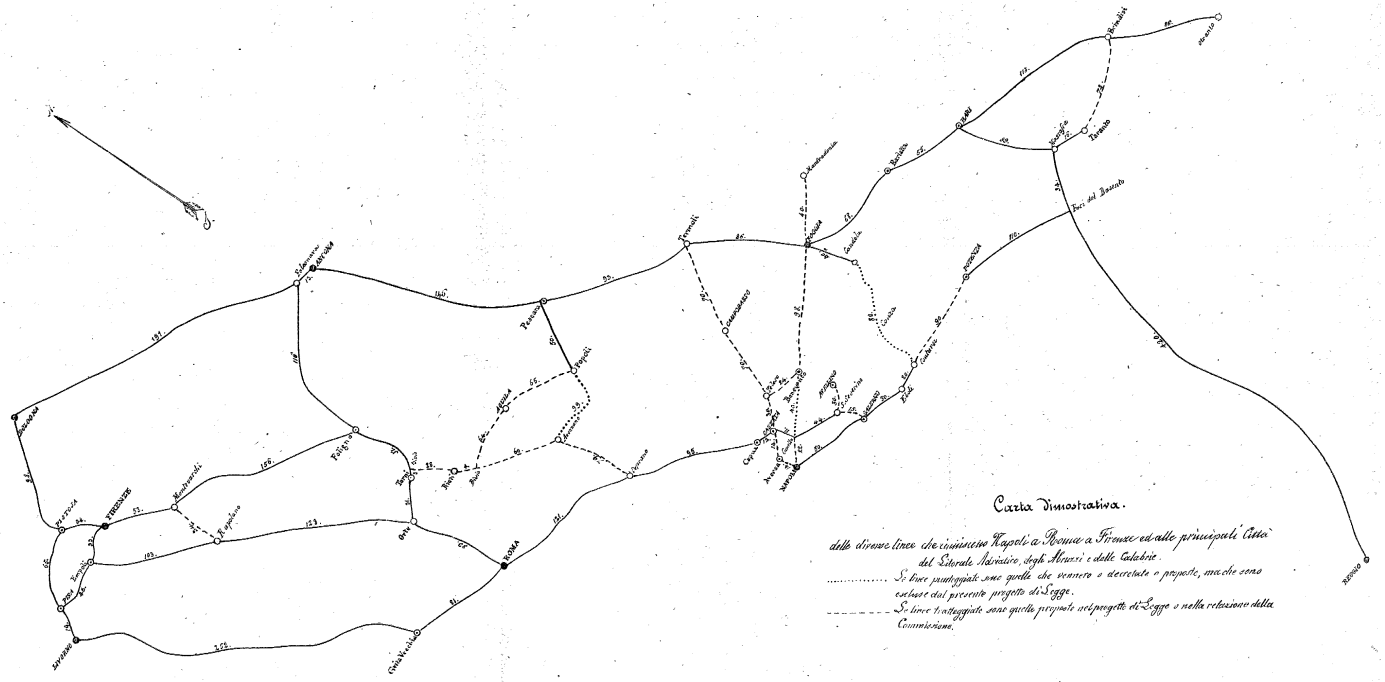
Linee attuali — Ordinamento primitivo		Linee riformate secondo il progetto di legge	
Distanza tra Napoli e Potenza			
Per Conza, Foggia, Bari e Taranto.		*Per Contursi.*	
Napoli-Foggia	220	Napoli-Contursi	100
Foggia-Bari	123	Contursi-Potenza	90
Bari-Taranto	99		190
(deduzione fatta dal tronco comune)			
Taranto-Basento-Potenza	144		
	586		
Distanza tra Napoli e Barletta			
Per Conza-Foggia.		*Per Benevento-Foggia.*	
Napoli-Foggia	220	Napoli-Foggia	180
Foggia-Barletta	68	Foggia-Barletta	68
	288		248
Distanza tra Napoli e Taranto			
Per Conza-Foggia e Bari.		*Per Potenza ed il Basento.*	
Napoli-Foggia	220	Napoli-Potenza	190
Foggia-Bari	123	Potenza-Taranto pel Basento	160
Bari-Taranto	115		350
	458		
Distanza tra Napoli e Brindisi			
1ª *Per Conza-Foggia e Bari.*		1ª *Per Potenza e Taranto.*	
Napoli-Foggia	220	Napoli-Basento-Taranto	350
Foggia-Bari	123	Taranto-Brindisi	72
Bari-Brindisi	113		422
	456	2ª *Per Benevento-Foggia.*	
		Napoli-Foggia	180
		Foggia-Bari	123
		Bari-Brindisi	113
			416

Linee attuali — Ordinamento primitivo		Linee riformate secondo il progetto di legge		
Distanza tra Napoli e Firenze				
Per Roma-Orte e Siena.		*Per Ceprano-Rieti-Terni e Fuligno.*		
Napoli-Roma	261	Napoli-Ceprano		140
Roma-Orte	83	Ceprano-Terni	Ceprano-Avezzano 79 Avezzano-Rieti 64 Rieti-Terni 31	174
Orte-Empoli	231	Terni-Fuligno		54
Empoli-Firenze	33	Fuligno-Firenze		210
	608			578(1)
Distanza tra Pescara e Firenze				
1ª *Per Ceprano e Roma.*		1ª *Per Aquila-Terni e Fuligno.*		
Pescara-Ceprano	228	Pescara-Aquila		115
Ceprano-Roma	121	Aquila-Terni		99
Roma-Firenze per Empoli	347	Terni-Firenze per Fuligno		264
	696			478
Altre linee tra Pescara e Firenze.				
2ª *Per Ancona-Bologna.*		3ª *Per Ancona-Fuligno e Montevarchi.*		
Pescara-Ancona	146	Pescara-Ancona		146
Ancona-Bologna	204	Ancona-Fuligno		129
Bologna-Firenze	132	Fuligno-Firenze		210
	482			485
Distanza tra Napoli e Termoli				
1ª *Per Ceprano e Pescara.*		1ª *Per Telese-Campobasso.*		
Napoli-Ceprano	140	Napoli-Campobasso		128
Ceprano-Pescara	228	Campobasso-Termoli		70
Pescara-Termoli	93			198(2)
	461			
2ª *Per Conza-Foggia.*		2ª *Per Benevento e Foggia.*		
Napoli-Conza-Foggia	220	Napoli-Foggia		180
Foggia-Termoli	86	Foggia-Termoli		86
	306			266

(1) Quando si eseguisca la scorciatoia tra Rapolano-Montevarchi, allora, prendendo la strada Roma-Orte-Rapolano, la distanza tra Napoli e Firenze si ridurrebbe a 560 chilometri

(2) Si suppone compita la linea abbreviativa da Telese a Campolattaro, senza passar per Benevento e la bassa valle del Tammero.

Linee attuali — Ordinamento primitivo		Linee riformate secondo il progetto di legge	
Provenienze della Calabria per Napoli			
Reggio-Taranto (al bivio di Massafra)	454	Reggio alle foci del Basento	420
Dal bivio di Massafra a Bari	99	Dalle foci del Basento a Potenza	110
Bari-Foggia	123	Da Potenza a Contursi	90
Foggia-Conza-Napoli	220	Da Contursi a Napoli	100
	896		720
Napoli-Bari			
Napoli-Foggia per Conza	220	Napoli-Foggia per Benevento	180
Foggia-Bari	123	Foggia-Bari	123
	343		303
Foggia-Roma			
Foggia-Roma per Ancona.		*Per Benevento-Caserta-Ceprano.*	
Foggia-Ancona	325	Foggia-Caserta	152
Ancona-Roma	297	Caserta-Ceprano	107
	622	Ceprano-Roma	121
			380
Per Conza e Napoli.		L'abbreviamento di 100 chilometri almeno per la strada di Roma vale per tutti i paesi al sud e all'ovest di Foggia, e che devono passar per quel crocicchio: Barletta, Bari, Brindisi e Taranto.	
Foggia-Napoli per Conza	220		
Napoli-Roma	261		
	481		


Carta Dimostrativa.
delle diverse linee che riuniscono Napoli a Roma a Firenze ed alle principali Città del Litorale Adriatico degli Abruzzi e delle Calabrie.
Le linee punteggiate sono quelle che vennero o decretate o proposte, ma che sono escluse dal presente progetto di Legge.
Le linee tratteggiate sono quella proposte nel progetto di Legge o nella relazione della Commissione.

DOCUMENTO N° 9.

QUADRO CRONOLOGICO

tutte le concessioni ed ordinazioni delle strade ferrate italiane

fino al 31 dicembre 1864.

DATA della concessione ed ordinazione	INDICAZIONE delle linee concesse ed ordinate	CONCESSIONARI o PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	*Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
1836						
19 giugno, R. Decreto Borbonico	Linea da Napoli a Nocera (ora sezione della linea Napoli-Salerno)	Armando Bayard della Vingtrie.	36	43	43	
Id.	Linea da Torre Annunziata a Castellammare (diramazione della sezione precedente)	Id.	7			
1837						
27 luglio, Sovrana Patente	Linea da Milano a Como diretta (1)	Signori Zanino Volta ed ingegnere Bruschetti	39	39	82	(1) Non fu costrutta quale venne concessa, ma devió per Monza, attaccandosi alla linea Milano-Monza concessa nel 1838: la linea venne così ad avere una lunghezza di 45 chilometri.
1838						
15 ottobre, Sovrana Patente	Linea da Milano a Venezia (la sola sezione Milano-Desenzano) (2)	Società anonima.	129	142	224	(2) Non si tenne conto che della lunghezza della sezione Milano-Desenzano, cadente sull'attuale territorio dello Stato.
— —	Linea da Milano a Monza (sezione ora della linea Milano-Camerlata)	Ditta Holzamer e Comp. di Bolzano	13			
1841						
5 aprile, Dec. Granducale (3)	Linea da Firenze a Livorno	Società anonima della ferrovia Leopolda	98	197	421	(3) Il decreto 5 aprile 1841 era stato preceduto dal decreto 25 febbraio 1840, che approvava gli studi intrapresi fin dal 1838, e fissava le norme per la costituzione della società.
10 dicembre, Decreto del Duca di Lucca; e 30 dicembre, Decreto Granducale	Linea da Firenze a Pisa	Società anonima delle ferrovie *Maria Antonia* e delle Lucchesi	99			
1842						
7 febbraio . . .	Linea da Napoli a Capua (sezione della linea attuale Napoli-Roma)	Stato	45	45	466	
1845						
20 gennaio . . .	Linea da Cancello a Nola (sezione della linea attuale Cancello-Avellino)	Id.	12			
13 febbraio, Regie Patenti	Linea da Torino a Genova	Id.	168 (4)	310	776	(4) Compresi 2 chilometri dalla Piazza del Principe in Genova, alla Piazza Caricamento ivi.
Id.	Sezione da Alessandria a Novara (linea Alessandria-Arona)	Id.	66 (5)			(5) Compresi chilometri 1,00 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
5 giugno, Dec. Granducale	Linea da Empoli a Siena (ora sezione della linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale Toscana	64			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	776	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
		Riporto chil.	. .	. .	776	
1850						
9 luglio, Legge . .	Linea da Torino a Savigliano (ora sezione della linea Torino-Cuneo)	Società anonima. .	52 (6)	52	828	(6) Compresi chilometri 15 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
1852						
5 maggio, Legge .	Sezione da Savigliano a Cuneo (linea attuale Torino-Cuneo)	Società anonima concessionaria della sezione Torino - Savigliano.	35			
14 giugno, Legge .	Linea da Torino a Susa . .	Jakson, Brassey ed Henfrey	53	224	1052	
11 luglio, Legge .	Linea da Torino al Ticino . .	Società anonima . .	110			
Id.	Linea da Cavallermaggiore a Brà	Id.	13			
Id.	Linea da Mortara a Vigevano.	Id.	13			
1853						
29 gennaio, Legge .	Linea da Genova a Voltri . .	Società anonima. .	15 (7)			(7) Compresi i chilometri 4 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
5 giugno	Sezione da Novara ad Arona (linea Alessandria-Arona)	Stato	36	120	1172	
26 giugno, Legge .	Linea da Torino a Pinerolo. .	Società anonima. .	38 (8)			(8) Compresi i chilometri di percorrenza comune colla linea Torino-Genova.
30 luglio, Rescritto Borbonico	Sezione da Nola a San Severino (linea attuale Cancello-Avellino)	Stato	31			
1854						
13 aprile, Dec. Granducale	Sezione da Siena a Torrita (linea attuale Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale Toscana	64			
11 maggio, Legge .	Linea da Vercelli a Valenza per Casale	Società anonima. .	42	139	1311	
23 maggio, Legge .	» da Genova a Sampierdarena (ferrovia a cavalli)	Municipio di Sampierdarena	3			
2 settembre, Legge .	» da Santhià a Biella . .	Feroggio, Crida e Comp.	30			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	1311	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
		Riporto chil.	. .	. .	1311	
1855						
6 febbraio, Legge. .	Linea da Savigliano a Saluzzo.	Società anonima concessionaria della linea Torino-Cuneo	16			
16 aprile, Regio Decreto Borbonico.	» da Napoli a Brindisi per Avellino, Foggia, Barletta e Bari (9)	Sig. Emanuele Melisurgo . .	390			
11 maggio, Regio Decreto Borbonico	» da Napoli agli Abruzzi fino al Tronto (9)	Barone D. Panfilo De-Riseis	315			
Id.	Diramazione della detta linea per Ceprano (9)	Id.	65	1001	2312	
Id.	Diramazione della medesima linea per Popoli (9)	Id.				(9) Tutte queste linee non vennero neppur tracciate, e i concessionari decaddero. Le lunghezze indicate non sono che approssimative.
Id.	Diramazione della medesima per San Severo (9)	Id.	200			
Id.	Diramazione della medesima linea per Teramo (9)	Id.				
8 ottobre, Regio Decreto Borbonico	Linea da Mercato San Severino a Salerno (diramazione della linea Napoli-Brindisi (9)	Sig. Emanuele Melisurgo	15			
1856						
16 gennaio, Convenzione	Linea da Alessandria a Stradella (ora sezione della linea Alessandria-Piacenza)	Società anonima. .	64 (10)			(10) Compresi chilometri 4 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova, decretata con legge 25 luglio 1854.
Id.	Linea da Novi a Tortona (11) (diramazione della linea precedente)	Id.	19			(11) Decretata con la suddetta legge 25 luglio 1854.
8 marzo, Regio Decreto Borbonico	Sezione da Nocera a Salerno (linea attuale Napoli-Salerno)	Armando Bayard della Vingtrie	16	237		
14 marzo, Convenzione	Linea da Milano a Pavia. . .	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	36 (12)			(12) Compresi chilometri 2,10 di percorrenza comune con la linea Milano-Venezia e chilometri 4,40 con la linea Milano-Piacenza.
Id.	» da Milano al Ticino . .	Id.	34			
Id.	» da Milano a Piacenza. .	Id. .	68 (13)			(13) Compresi chilometri 2 di percorrenza comune con la linea Milano-Venezia.
		Da riportarsi chil.	237	. .	2312	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
		Riporto chil.	237	. .	2312	
***Segue* 1856**						
14 marzo, Convenzione	Linea da Rho a Sesto-Calende.	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	45			
Id.	» da Bergamo a Lecco . .	Id.	32			
Id.	» di circonvallazione di Milano	Id.	4			
Id.	» da Treviglio a Cremona per Crema	Id.	66			
17 marzo, Convenzione	» da Piacenza a Bologna .	Id.	147			
Id.	» da Bologna a Pistoia . .	Id.	98 (14)			(14) Compresi chilometri 4 20 di percorrenza comune con la linea Bologna-Piacenza.
Id.	» da Reggio per Borgoforte a Mantova (15)	Id.	55	1321	3633	(15) Questa linea non venne eseguita, e con la convenzione approvata colla legge 8 luglio 1860 si sostituì alla medesima la linea Bologna-Pontelagoscuro.
21 maggio, Decreto Pontificio	» da Bologna ad Ancona .	Società delle ferrovie Romane	206			
Id.	» da Ancona a Roma . .	Id.	240 (16)			(16) Compresi chilometri 15 di percorrenza comune con la linea Bologna-Ancona : non compresi chilometri 57 cadenti sul territorio Pontificio. La lunghezza della linea sarà di chilometri 297.
14 giugno, Legge .	» da Chivasso ad Ivrea . .	Brassey ed Henfrey .	33			
Id.	» da Alessandria ad Acqui .	Società anonima. .	34 (17)			(17) Compresi chilometri 1,00 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
22 settembre, Rescritto Borbonico	Sezione da Capua a Ceprano (linea attuale Napoli-Roma)	Stato	95			
Decreto della Duchessa di Parma	Linea da Piacenza all'antico confine Sardo in congiunzione con la linea Alessandria-Stradella (linea attuale Alessandria-Piacenza).	Società anonima. .	33			
1857						
12 giugno, Legge .	Linea da Arona a Domodossola	Id.	59			
15 agosto, Legge .	» da Susa all'imbocco francese della galleria delle Alpi	Stato e Società *Vittorio Emanuele*	53	112	3745	
		Da riportarsi chil.	. .	. .	3745	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA Di ciascuna linea chilometri	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	3745	
1859						
16 ottobre, Legge .	Linea da Torreberetti a Pavia .	Angelo Vegni e Comp.	44			
19 novembre, Decr. Governo Toscano	Linea da Asciano a Grosseto .	Società della ferrovia Centrale-Toscana (*)	92	136	3881	(*) Le spese di costruzioni devono sostenersi con un prestito speciale fatto dal Governo: all'esercizio però è obbligata la Società, che deve anche curare le opere di costruzione.
1860						
30 gennaio, Decreto Governo Toscano	Sezione da Torrita a Chiusi (linea attuale Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale-Toscana	26			
2 marzo, Decreto del Governo Toscano	Sezione da Pisa a Porta (linea attuale Pisa-Massa)	Società delle ferrovie Livornesi	36			
Id.	Linea di congiunzione delle ferrovie Firenze-Pisa, Pisa-Massa e Pisa-Livorno	Id.	7			
8 marzo, Decreto del Governo Toscano	Linea da Livorno al torrente Chiarone presso Orbetello	Società della ferrovia Maremmana	202			
Id.	Linea dal fitto di Cecima alle Saline di Volterra (diramazione della linea precedente)	Id.	29	698	4579	
5 luglio	Linea da Novara ad Alzo (18) .	Società anonima. .	42			(18) Concessa a cavalli, ma con riserva di esercitarla con locomotive.
8 luglio.	Linea da Bologna a Pontelagoscuro per Ferrara	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	52			
Id.	Linea (diretta) da Treviglio a Coccaglio (19)	Id.	32			(19) Concessione condizionata, articolo 2° del capitolato annesso alla convenzione approvata colla legge 8 luglio 1860.
27 ottobre, Legge .	Linea del litorale ligure, compresa la traversata di Genova	Stato	267 (20)			(20) Non è compresa la linea Voltri-Genova appartenente ad una Società, ma che farà parte di questa linea. Il massimo della lunghezza di questa linea secondo la legge avrebbe potuto essere di 275 chilometri.
Id.	Linea da Avenza a Carrara (diramazione della precedente)	Id.	. 5			
1861						
19 febbraio, Regio Decreto	Sezione da San Severino ad Avellino (linea attuale Cancello-Avellino)	Stato	30			
9 giugno, Legge . .	Sezione da Porta a Massa (linea attuale Massa-Pisa)	Società delle ferrovie Livornesi	6	36		
		Da riportarsi chil.	36	. .	4581	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA Di ciascuna linea chilometri	LUNGHEZZA Totale alla fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale alla fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	36	. .	4579	
(*Segue*) **1861**						
7 luglio, Legge (21)	Linea da Firenze a Fuligno . .	Società delle ferrovie Livornesi	206			(21) Con questa concessione venne sostituita in parte l'antecedente concessione della strada *Aretina*, detta la *Ferdinanda*.
17 luglio, Legge . .	Linea da Vigevano a Milano	Ingegnere Ferrante e Comp.	29			
21 luglio, Legge . .	Sezione da Chiusi ad Orte (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale-Toscana	82			
Id.	Linea da Castel Bolognese a Ravenna (diramazione della linea Bologna-Ancona)	Società delle ferrovie Romane	41	579	5158	
25 agosto, Regio Decreto	Linea da Vercelli a Mortara. .	Ingegnere Ferrante e Comp.	27			
17 novembre, Regio Decreto	Linea da Savona a Torino per Carmagnola (22)	Società anonima . .	112 (23)			(22) Decretate con legge 21 luglio 1861.
Id.	Linea da Cairo ad Acqui (22) (diramazione della linea precedente)	Id.	46			(23) Non compresa la sezione da Carmagnola a Torino comune con la linea Torino-Cuneo.
1862						
10 luglio, Legge . .	Linea da Alessandria a Cavallermaggiore per Alba e Brà	Id.	97 (24)			(24) Compresi chilometri 8,00 di percorrenza comune con la linea Alessandria-Acqui, e chilometri 15,00 con la linea Cavallermaggiore-Brà.
21 agosto, Legge .	Linea da Voghera a Pavia . .	Società Italiana delle ferrovie Meridionali	23			
Id.	» da Pavia a Brescia per Cremona (25)	Id.	124			(25) Decretata con legge 21 luglio 1861.
Id.	» da Ancona ad Otranto (26)	Id.	638	1418	6576	(26) La costruzione del tronco da Ancona a San Benedetto del Tronto fu decretata con legge 25 luglio 1861, ed intrapresa dallo Stato.
Id.	» da Pescara a Ceprano . .	Id.	234			
Id.	» da Foggia a Salerno . .	Id.	170			
Id.	» da Bari a Taranto (diramazione della linea Ancona-Otranto)	Id.	132			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	6576	

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	Totale alla fine d'ogni anno chilom.	Generale alla fine d'ogni anno chilom.	
		Riporto chil.	. .	. .	6576	
1863 4 gennaio, Legge .	Linea da Cagliari ad Iglesias .	Società anonima delle ferrovie Sarde	35			
Id.	» da Cagliari a Porto Torres	Id.	290			
Id.	» da Ozieri a Terranova. .	Id.	65			
11 aprile, Legge. .	» da Gallarate a Varese. .	Cav. Carcano e Socii	18			
25 agosto, Legge .	» da Taranto a Reggio . .	Società *Vittorio Emanuele* per le ferrovie Calabro-Sicule	470			
Id.	» da Potenza alla foce del Basento (diramazione della linea precedente)	Id.	100	1780	8356	
Id.	» da Cosenza alla foce del Crati (diramazione come sopra)	Id.	70			
Id.	» da Messina a Siracusa. .	Id.	165			
Id.	» da Catania a Palermo . .	Id.	244			
Id.	» di diramazione su Licata .	Id.	65			
Id.	» di diramazione su Girgenti	Id.	46			
Id.	Taranto-Brindisi	Id.	72			Eventuali.
Id.	Palermo-Trapani-Marsala . .	Id.	140			Id.

DATA DELLA CONCESSIONE ED ORDINAZIONE	INDICAZIONE DELLE LINEE CONCESSE ED ORDINATE	CONCESSIONARI O PROPRIETARI	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea chilometri	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	

RIASSUNTO GENERALE

1836			43	43
1837			39	82
1838			142	224
1841			197	421
1842			45	466
1845			310	776
1850			52	828
1852			224	1052
1853			120	1172
1854			139	1311
1855			1001	2312
1856			1323	3635
1857			112	3747
1859			136	3883
1860			698	4581
1861			579	5160
1862			1418	6578
1863			1780	8356
	Lunghezza totale delle linee concesse al 31 dicembre 1864		..	8356
	A dedursi per concessioni decadute		985	
	Id. per concessioni variate		55	
	Id. dei tratti di percorrenza comune		78	
	Totale delle deduzioni a farsi		1118	1118
	Lunghezza totale effettiva delle linee concesse al 31 dicembre 1864		..	7238

DOCUMENTO N° 10.

QUADRO CRONOLOGICO

DELLE

aperture all'esercizio delle ferrovie italiane

al 31 dicembre 1864.

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
1840	Tronco da Napoli a Torre Annunziata.	Società delle ferrovie meridionali			13	
18 agosto	Tronco da Milano a Monza (linea attuale Milano-Como)	Società ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	13	13	46	
1843						
20 dicembre . . .	» da Napoli a Caserta (linea attuale Napoli-Roma)	Società delle ferrovie Romane	33	33		
1844						
14 marzo	» da Livorno a Pisa (linea Firenze-Livorno)	Società delle ferrovie Livornesi	19			
19 maggio	» da Napoli a Nocera (linea attuale Napoli-Salerno)	Società delle ferrovie Meridionali	36		120	**Una parte di questa strada era stata aperta antecedentemente Tutta la linea da Napoli a Nocera fu aperta al traffico il 19 maggio 1844.**
19 maggio	» da Torre Annunziata a Castellammare (diramazione Napoli-Salerno)	Id.	7	74		
26 maggio	» da Caserta a Capua (linea attuale Napoli-Roma)	Società delle ferrovie Romane	12			
1845					140	
19 ottobre . . .	» da Pisa a Pontedera (linea attuale Firenze-Livorno)	Società delle ferrovie Livornesi	20	20		
1846						
17 febbraio . . .	» da Milano a Treviglio (linea attuale Milano-Venezia)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	32	44	184	
3 giugno	» da Cancello a Nola (linea Cancello-Avellino)	Società delle ferrovie Romane	12			
1847						
21 giugno	» da Pontedera ad Empoli (linea attuale Firenze-Livorno)	Società delle ferrovie Livornesi	26	26	210	
1848						
3 febbraio	» da Firenze a Prato (linea Firenze-Pisa)	Id.	18			
10 giugno	» da Empoli a Firenze (linea Firenze-Livorno)	Id.	33	59	269	
24 settembre . . .	» da Torino a Moncalieri (linea Torino-Genova)	Stato	8			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	269	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	269	
1849						
20 ottobre . . .	Tronco da Empoli a Siena (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale-Toscana	64			
15 novembre . . .	» da Moncalieri ad Asti (linea Torino-Genova)	Stato	49	145	414	
6 dicembre . . .	» da Monza a Camerlata (linea attuale Milano-Como)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	32			
1850						
1° gennaio . . .	» da Asti a Novi (linea Torino-Genova)	Stato	56	56	470	
1851						
10 febbraio . . .	» da Novi ad Arquata (linea Torino-Genova)	Stato	12			
7 luglio	» da Prato a Pistoia (linea Firenze-Pisa)	Società delle ferrovie Livornesi	16	28	498	
1853						
10 febbraio . . .	Tronco da Arquata a Busalla (linea TorinoGenova)	Stato	19			
16 marzo	» da Torino a Savigliano (linea attuale Torino-Cuneo)	Id.	52 (1)	107	605	(1) Compresi chilometri 15 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
16 dicembre . . .	» da Savigliano a Fossano (linea attuale Torino-Cuneo)	Id.	12			
18 dicembre . . .	» da Busalla a Genova (linea Torino-Genova)	Id.	24			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	605	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	605	
1854						
22 aprile	Tronco da Desenzano a Coccaglio (linea Milano-Venezia)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	46			
25 maggio . . .	Linea da Torino a Susa . . .	Stato	53			
3 luglio	Tronco da Alessandria a Novara (linea Alessandria-Arona)	Id.	66 (2)			(2) Compresi chilometri 4 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
5 luglio	Linea da Torino a Pinerolo .	Id.	38 (3)			(3) Compresi chilometri 8,00 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova: esercitata dallo Stato mediante il 50 per 100 sull'introito lordo.
				236	841	
20 agosto	Tronco da Fossano a Centallo (linea Torino-Cuneo)	Id.	12			
24 agosto	Linea da Mortara a Vigevano (4)	Id.	13			(4) Esercitata dallo Stato mediante il 50 per 100 sull'introito lordo.
16 ottobre . . .	Tronco da Centallo all'Olmo (linea Torino-Cuneo	Id.	8			
1855						
14 giugno	» da Novara ad Arona (linea Alessandria-Arona)	Id.	36			
5 agosto	» dall'Olmo a Cuneo (linea Torino-Cuneo)	Id.	3	52	893	
4 ottobre	Linea da Cavallermaggiore a Brà (5)	Id.	13			(5) Esercitata dallo Stato mediante il 60 per 100 sull'introito lordo.
1856						
17 gennaio . . .	» Linea da Nola a Sarno (linea Cancello-Avellino)	Società delle ferrovie Romane	14			
8 aprile	» da Genova a Voltri . .	Stato	15 (6)			(6) Vedi nota n° 5 riguardo all'esercizio compresi chilometri 4 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
				80	973	
8 settembre . . .	» da Santhià a Biella	Id.	30			
10 novembre . . .	Tronco da Pisa a Lucca (linea Firenze-Pisa)	Società delle ferrovie Livornesi	21			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	973	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	973	
1857						
1° gennaio	Linea da Savigliano a Saluzzo	Stato	16			
22 marzo	Tronco da Valenza a Casale (linea Valenza-Vercelli)	Id.	19			
				180	1153	
12 ottobre . . .	» da Treviglio a Coccaglio (linea Milano-Venezia)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	50			
20 ottobre . . .	» da Torino a Novara (linea Torino-Milano)	Stato	95			
1858						
3 gennaio	Linea da Alessandria ad Acqui	Stato	34 (7)			(7) Compresi chilometri 1 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova. — Vedi nota n° 5 riguardo l'esercizio.
25 gennaio . . .	» da Novi a Tortona . .	Id.	19			
25 gennaio . . .	Tronco da Alessandria a Casteggio (linea Alessandria-Piacenza)	Id.	48 (8)			(8) Compresi chilometri 4 di percorrenza comune con la linea Torino-Genova.
22 luglio	» da Casteggio a Stradella (linea Alessandria-Piacenza)	Id.	16			
				201	1354	
22 agosto	Linea da Genova a Sampierdarena (ferrovia a cavalli)	Id.	3			
18 ottobre. . . .	Tronco da Novara a Magenta (linea Torino-Milano)	Id.	21			
18 ottobre. . . .	» da Magenta a Milano (linea Torino-Milano)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	27			
12 novembre . . .	Linea da Chivasso ad Ivrea . .	Stato	33			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	1354	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	1354	
1859						
3 febbraio . . .	Tronco da Pistoia a Lucca (linea Firenze-Pisa)	Società delle ferrovie Livornesi	44			
1° luglio	Linea da Piacenza a Bologna .	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	147	249	1603	
19 settembre . . .	Tronco da Siena ad Asinalunga (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale Toscana	58			
1860						
19 gennaio . . .	» da Stradella a Piacenza (linea Alessandria-Piacenza)	Stato	33			
1° agosto	» da Nocera a Vietri (linea attuale Napoli-Salerno)	Società delle ferrovie Meridionali	14			
17 agosto	» da Casale a Vercelli (linea Vercelli-Valenza)	Stato	23	102	1705	
29 ottobre . . .	» da Asinalunga a Torrita (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Toscana Centrale	6			
20 dicembre . . .	« da Rho a Gallarate (linea Rho-Sesto Calende)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	26			
1861						
17 febbraio . . .	» da Sarno a San Severino (linea Cancello-Avellino)	Società delle ferrovie Romane	17			
15 aprile	» da Pisa a Viareggio (linea Pisa-Massa)	Società delle ferrovie Livornesi	22			
14 ottobre . . .	» da Capua a Presenzano (linea attuale Napoli-Roma)	Società delle ferrovie Romane	42			
14 novembre . . .	Linea da Milano a Piacenza .	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	68 (9)	363	2068	(9) Compresi chilometri 2 40 di percorrenza comune con la linea Milano-Venezia.
17 novembre . . .	» da Bologna ad Ancona .	Società delle ferrovie Romane	204			La prima sezione Bologna-Forlì (64 chilometri) era stata aperta al servizio dei viaggiatori il 1o settembre, e la seconda Forlì-Rimini (46 chilometri) il 5 ottobre dello stesso anno.
12 dicembre . . .	Tronco da Viareggio a Pietrasanta (linea Pisa-Massa)	Società delle ferrovie Livornesi	10			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	2608	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	. .	. .	2068	
1862						
26 gennaio . . .	Tronco da Bologna a Ferrara (linea Bologna-Pontelagoscuro)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	47			
1° febbraio . . .	» da Pietrasanta a Querceta (linea Pisa-Massa)	Società delle ferrovie Livornesi	3			
15 aprile	» da Ferrara a Pontelagoscuro (linea Bologna-Pontelagoscuro)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	5			
10 maggio	Linea da Milano a Pavia . . .	Id.	36 (10)			(10) Compresi chilometri 2. 1 comuni colla linea Milano-Venezia, e chilometri 4. 4 con la linea Milano-Piacenza.
10 maggio	» da Torreberetti a Pavia (11)	Stato	44	244	2312	(11) Vedi per l'esercizio la nota n° 5.
24 luglio	Tronco da Torrita a Chiusi (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale Toscana	26			
18 agosto	» da Bologna a Vergato (linea Bologna-Pistoia)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	39 (12)			(12) Compresi chilometri 4. 2 comuni colla linea Bologna-Piacenza.
1° settembre . . .	» da Firenze a Pontassieve (linea Firenze-Fuligno)	Società delle ferrovie Livornesi	20			
1° novembre . . .	» da Querceta a Massa (linea Pisa-Massa)	Id.	7			
15 dicembre . . .	» da Chiusi a Ficulle (linea Empoli-Orte)	Società della ferrovia Centrale Toscana	17			
		Da riportarsi chil.	. .	. .	2312	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea o sezione chilom.	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
		Riporto chil.	. .	. .	2312	
1863						
1° gennaio	Tronco da Treviglio a Soresina (linea Treviglio-Cremona)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	40			
25 febbraio . . .	» da Presenzano a Ceprano (linea Napoli-Roma)	Società delle ferrovie Romane	53			
16 marzo	» da Soresina a Casalbottano (linea Treviglio-Cremona)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	9			
5 aprile	» da Pontassieve a Montevarchi (linea Firenze-Fuligno)	Società delle ferrovie Livornesi	34			
28 aprile	» da Palermo a Bagheria (linea Palermo-Catania)	Società *Vittorio Emanuele* per le ferrovie Calabro-Sicule	13			
1° maggio	» da Casalbottano a Cremona (linea Treviglio-Cremona)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	17			
15 maggio . . .	» da Sarzana a Massa (13) (linea del Litorale Ligure)	Società delle ferrovie Livornesi	17			(13) A senso della convenzione annessa alla legge 9 giugno 1861, l'esercizio fu assunto dalla detta Società
18 maggio . . .	» da Ancona a Pescara (linea Ancona-Otranto)	Società delle ferrovie Meridionali	146			
14 giugno	» da Salerno ad Eboli (linea Napoli-Foggia)	Id.	24			
24 agosto	Linea da Castel Bolognese a Ravenna (diramazione della linea Bologna-Ancona)	Società delle ferrovie Romane	41			
15 settembre . . .	Tronco da Pescara ad Ortona (linea Ancona-Otranto)	Società delle ferrovie Meridionali	21			
20 ottobre. . . .	» da Livorno a Follonica (linea Livorno al Chiarone)	Società delle ferrovie Maremmane	104			
		Da riportarsi chil.	519	. .	2312	

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA Di ciascuna linea o sezione chilom.	LUNGHEZZA Totale al fine d'ogni anno chilom.	LUNGHEZZA Generale al fine d'ogni anno chilom.	OSSERVAZIONI
		Riporto chil.	519	. .	2312	
(*Segue*) **1863** 20 ottobre	Tronco dal Fitto di Cecima alle Saline di Volterra (diramazione linea precedente)	Società delle ferrovie Maremmane	29			
4 novembre . . .	Linea da Bergamo a Lecco	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	32	614	2926	
1° dicembre . . .	Tronco da Vergato a Pracchia (linea Bologna-Pistoia)	Id.	34			
1864 10 marzo	» da Novara a Gozzano (linea Novara-Alzo)	Stato	36			
25 aprile	» da Ortona a Foggia (linea Ancona-Otranto)	Società delle ferrovie Meridionali	159			
20 luglio	» da Follonica alla Nunziatella (linea Livorno al Chiarone)	Società delle ferrovie Maremmane	90			
25 luglio	» da Bagheria a Trabia (linea Palermo-Catania)	Società *Vittorio Emanuele* per le ferrovie Calabro-Sicule	19			
4 agosto	» da Sarzana alla Spezia (14) (linea del Litorale Ligure)	Società delle ferrovie Livornesi	16	448	3374	(14) Vedi nota n° 15.
11 agosto	» da Foggia a Trani (linea Ancona-Otranto)	Società delle ferrovie Meridionali	81			
13 ottobre . . .	» da Cantalupo a Nizza (15) linea Alessandria-Cavallermaggiore)	Stato	22			(15) Vedi nota n° 5 per l'esercizio.
3 novembre . . .	» da Pracchia a Pistoia (linea Bologna-Pistoia)	Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale	25			
		Totale chil.	. .		3374	

RIASSUNTO GENERALE

DATA DELL'APERTURA ALL'ESERCIZIO	INDICAZIONE DELLE LINEE O SEZIONI DI LINEE APERTE	INDICAZIONE DI CHI ORA NE ESEGUISCE L'ESERCIZIO	LUNGHEZZA			OSSERVAZIONI
			Di ciascuna linea o sezione chilom.	Totale al fine d'ogni anno chilom.	Generale al fine d'ogni anno chilom.	
1840			»	13	13	
1843			»	33	46	
1844			»	74	120	
1845			»	20	140	
1846			»	44	184	
1847			»	26	210	
1848			»	59	269	
1849			»	145	414	
1850			»	56	470	
1851			»	28	498	
1853			»	107	605	
1854			»	236	841	
1855			»	52	893	
1856			»	80	973	
1857			»	180	1153	
1858			»	201	1354	
1859			»	249	1603	
1860			»	102	1705	
1861			»	363	2068	
1862			»	244	2312	
1863			»	614	2926	
1864			»	448	3374	
	Totale al 31 dicembre 1864		..	..	3374	
	A dedursi per le percorrenze comuni		..	..	44	
	Totale reale al 31 dicembre 1864		..	..	3330	

Documento N° 11.

DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA

delle strade ferrate secondo lo stato attuale, col confronto delle novità introdotte dal Progetto di legge del Ministero, riformato dalla Commissione.

Strade ferrate dell'Italia superiore.

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
Torino-Genova	Costruita ed esercitata dallo Stato.	173	173	»	Società delle strade ferrate dell'Italia superiore.
Genova-Passonuovo-Sampierdarena.	Id.	3	3	»	Id.
Del Litorale Ligure	Costruita dallo Stato	266 (*)	34	232	Società delle strade ferrate Romane.
Avenza-Carrara	Id.	5	»	5	Id.
Alessandria-Piacenza . . .	Acquistata ed esercitata dallo Stato.	(a) 97	97	»	Società delle strade ferrate dell'Italia superiore.
Novi-Tortona	Id.	19	19	»	Id.
Torino-Cuneo	Id.	(a) 87	87	»	Esercizio alla società dell'Italia superiore.
Savigliano-Saluzzo	Id.	16	16	»	Id.
Torino-Susa	Acquistata in parte ed esercitata dallo Stato.	53	53	»	Id.
Susa all'imbocco nord dell'Alpi.	Costruita dallo Stato	53	»	53	Rimane allo Stato.
Torino-Ticino	Acquistata ed esercitata dallo Stato.	110	110	»	Società dell'Italia superiore.
Savona-Carmagnola. . . .	Società della strada ferrata di Savona.	112	»	112	Società di Savona. (Esercizio eventuale della società delle Romane.)
Cairo-Acqui	Id.	46	»	46	Id.
Genova-Voltri	Società anonima. Esercizio dello Stato.	(a) 15	15	»	Società delle Romane.
Alessandria-Cavallermaggiore.	Id.	(a) 98	52	46	Società anonima. Esercizio alla società dell'Italia superiore.
Alessandria-Acqui	Id.	(a) 34	34	»	Id.
Torino-Pinerolo.	Id.	(a) 38	38	»	Id.
Chivasso-Ivrea.	Id.	33	33	»	Id.
Santhià-Biella.	Id.	30	30	»	Id.
Torreberetti-Pavia	Id.	44	44	»	Id.
Mortara-Vigevano	Id.	13	13	»	Id.
	Da riportarsi .	1345	851	494	

(*) Lunghezza media presuntiva. La lunghezza massima delle Liguri, secondo la legge del 27 ottobre 1860, sarebbe di chilometri 275.

(a) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388

Segue **Strade ferrate dell'Italia superiore.**

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
	Riporto .	1345	851	494	
Vigevano-Milano	Ingegnere Ferrante e Comp.	36	»	36	Società anonima. Esercizio alla società dell'Italia superiore.
Valenza-Vercelli	Stato	42	42	»	Società delle strade ferrate dell'Italia superiore.
Alessandria-Arona	Id.	(a) 102	102	»	Id.
Novara-Alzo	Società particolare .	42	36	6	Il solo esercizio alla società dell'Italia superiore.
Arona-Domodossola . . .	Società della linea d'Italia.	59	»	59	Società della linea d'Italia.
Gallarate-Varese	Società particolare .	18	»	18	Il solo esercizio alla società dell'Italia superiore.
Milano-Ticino	Società ferrovie Lombarde e Italia centrale	35	35	»	Id.
Milano-Camerlata	Id.	45	45	»	Id.
Milano-Desenzano	Id.	128	128	»	Id.
Treviglio-Coccaglio(diretta)	Id.	32	»	32	Id.
Treviglio-Cremona	Id.	66	66	»	Id.
Rho-Sesto-Calende	Id.	45	27	18	Id.
Bergamo-Lecco	Id.	32	32	»	Id.
Milano-Pavia	Id.	(a) 36	36	»	Id.
Milano-Piacenza	Id.	(a) 68	68	»	Id.
Piacenza-Bologna	Id.	147	147	»	Id.
Bologna-Pontelagoscuro .	Id.	52	52	»	Id.
Bologna-Pistoia	Id.	(a) 98	98	»	Id.
Voghera-Pavia	Società strade ferrate meridionali.	23	»	23	Società delle ferrovie Meridionali.
	Da riportarsi	2451	1765	686	

(a) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388.

Segue **Strade ferrate dell'Italia superiore.**

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
	Riporto . . .	2451	1765	686	
Pavia-Brescia	Società strade ferrate meridionali.	124	»	124	Società delle ferrovie meridionali.
Camerlata-Como al confine svizzero.	Società delle Lombarde e dell'Italia centrale.	(*b*) 10	»	10	Società delle ferrovie dell'Italia superiore.
Sesto Calende-Arona . . .	»	(*b*) 8	»	8	Id.
Castagnole - Asti - Casale - Mortara.	»	93	»	93	Società speciale. L'esercizio alla società dell'Italia superiore.
Torino-Ciriè	»	20	»	20	Concessionario Ingegnere Capuccio.
Mondovì-Bastia-Cuneo . .	»	34	»	34	Decretata soltanto. Esercizio eventuale alla società delle Romane o dell'Italia superiore.
Cremona-Mantova	»	40	»	40	Soltanto decretata.
Parma-Spezia	»	120	»	120	Concessione eventuale alla società delle Romane.
Monza-Calolzio	»	29	»	29	Decretata. Esercizio alla società dell'Italia superiore.
Ivrea-Aosta	»	60	»	60	Id.
	Totale . . .	2,989	1,765	1,224	
	Tronchi comuni da dedursi	52	52	»	
		2,937	1,713	1,224	

(*b*) La lunghezza di queste linee è soltanto approssimativa.

Strade ferrate dell'Italia media.

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE			ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
Pisa-Massa	Società delle ferrovie Livornesi	42	42	»	Società delle strade ferrate Romane.
Firenze-Livorno	Id.	98	98	»	Id.
Firenze-Lucca-Pisa	Id.	99	99	»	Id.
Firenze-Fuligno	Id.	210	54	156	Id.
Livorno al Chiarone . . .	Società della strada ferrata Maremmana	202	194	8	Id.
Dal fitto di Cecima alle Saline di Volterra . . .	Id.	29	29	»	Id.
Empoli-Orte	Società della Centrale-Toscana	231	171	60	Id.
Asciano-Grosseto	Stato. Esercizio della Centrale-Toscana	96	»	96	Id.
Bologna-Ancona	Società delle Romane	206	204	2	Società delle strade ferrate Meridionali.
Castelbolognese-Ravenna .	Id.	41	41	»	Id.
Ancona-Roma	Id.	(a) 240	13	227	Società delle Romane. (Non compresi chilometri 57 dello Stato pontificio.)
	Totale . . .	1494	945	549	
	Tronchi comuni da dedursi	13	13	»	
		1481	932	549	

(a) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388.

Strade ferrate dell'Italia meridionale.

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
Ancona-Otranto	Società delle strade ferrate Meridionali	647	407	240	Società delle Meridionali.
Pescara-Aquila-Rieti . . .	Id.	183	»	183	Id. non compresi 4 chil. comuni colla linea Avezzano-Rieti.
Napoli-Aversa-Benevento-Foggia.	Id.	180	»	180	Id.
Napoli-Campobasso-Termoli.	Id.	(a) 198	»	198	Id.
Terni-Rieti-Avezzano . . .	»	92	»	92	Società delle Romane. (Concessione eventuale.) Non compresi 3 chil. comuni colla linea Roma-Ancona
Avezzano-Ceprano	Strade ferrate Meridionali.	79	»	79	Id. (Concessione eventuale.)
Bari-Taranto	Id.	115	»	115	Società delle Meridionali.
Napoli-Eboli	Id.	(a) 80	80	»	Id.
Napoli-Castellammare . .	Id.	27	27	»	Id.
Napoli-Ceprano	Società delle Romane	140	140	»	Società delle Romane.
Cancello-Sanseverino . . .	Costruita dallo Stato (esercitata dalle Romane).	44	44	»	Id.
Sanseverino-Avellino . . .	Costruita dallo Stato	30	»	30	Id.
Salerno-Avellino	»	10	»	10	Concessione eventuale.
Foggia-Candela	»	40	»	40	Concessione a un consorzio eventuale. Esercizio alla società delle Meridionali.
Popoli-Solmona	»	18	»	18	Id.
Popoli-Ceprano	Società delle Meridionali.	178	»	178	Soppressa.
Foggia-Eboli	Id.	140	»	140	Soppressa.
	Totali . . .	2201	698	1503	
	Da dedursi perchè soppressi, chilometri	318	»	318	
		1883	698	1185	
	Tronchi comuni da dedursi	78	20	58	
		1805	678	1127	

(a) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388.

Strade ferrate dell'Italia Insulare e della Calabria.

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	ASSESTAMENTO secondo la legge proposta
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
Taranto-Reggio	Società *Vittorio Emanuele* per le Calabro-Sicule.	(*a*) 470	»	470	Società *Vittorio Emanuele*
Potenza alle foci del Basento.	Id.	110	»	110	Id.
Potenza-Contursi-Eboli. .	Id. (eventuale)	91	»	91	Concessione definitiva alla società *Vittorio Emanuele.*
Cosenza alle foci del Crati	Società *Vittorio Emanuele.*	63	»	63	Id.
Messina-Siracusa	Id.	179	»	179	Id.
Catania-Palermo	Id.	236	32	204	Id.
Caltanisetta-Licata	Id.	65	»	65	Id.
Campofranco-Girgenti . .	Id.	46	»	46	Id.
Taranto-Brindisi.	Concessione eventuale alla società *Vittorio Emanuele.*	72	»	72	Concessione eventuale alla società *Vittorio Emanuele.*
Palermo-Trapani-Marsala	Id.	140	»	140	Id.
Cagliari-Iglesias.	Società delle ferrovie Sarde.	35	»	35	Società delle ferrovie Sarde.
Cagliari-Porto Torres . .	Id.	290	»	290	Id.
Ozieri-Terranuova	Id.	65	»	65	Id.
	Totale . . .	1862	32	1830	
	Tronchi comuni da dedursi	15	»	15	
		1847	32	1815	

(*a*) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388.

Strade ferrate sui territorii non annessi al Regno.

INDICAZIONE delle LINEE	PROPRIETARI o CONCESSIONARI attuali	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
		totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
		Chil. lin.	Chil. lin.	Chil. lin.	
Ceprano-Roma	Società delle ferrovie Romane.	122	122	»	
Roma-Frascati.	Id.	(a) 20	20	»	
Roma-Civitavecchia. . . .	Id.	81	81	»	
Civitavecchia al Chiarone	Id.	50	»	50	
Ancona-Roma	Id.	57	»	57	Sezione della linea Ancona-Roma sul territorio non annesso al Regno.
	Totale sul territorio Pontificio.	330	223	107	
Desenzano-Venezia. . . .	Società dell'Austria meridionale.	157	157	»	
Venezia-Nabresina	Id.	205	205	»	
Verona-Mantova	Id.	36	36	»	
Padova-Rovigo	Id.	44	»	44	
Verona-Bolzano.	Id.	150	150	»	
	Totale sul territorio Veneto	592	548	44	
	Totale generale	922	771	151	
	Tronchi comuni da dedursi	14	14	»	
		908	757	151	

(a) Vedi il quadro dei tronchi comuni, pag. 388.

DISTRIBUZIONE

delle strade ferrate italiane tra le società industriali che le costruiscono o le esercitano secondo il nuovo progetto di legge.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE appartenenti alle società			LUNGHEZZA DELLE LINEE non possedute ma esercitate dalle società		
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi
Società delle strade ferrate dell'Italia superiore.						
Torino-Genova	173	173				
Genova-Pontedecimo-Sampierdar.	3	3				
Alessandria-Piacenza (*a*)	97	97				
Novi-Tortona	19	19				
Torino-Cuneo (*a*)	87	87				
Savigliano-Saluzzo	16	16				
Torino-Susa	»	»	»	53	53	
Torino-Ticino	110	110				
Alessandria-Cavallermagg. (*a*)	»	»	»	98	52	46
Alessandria-Acqui (*a*)	»	»	»	34	34	
Torino-Pinerolo (*a*)	»	»	»	38	38	
Chivasso-Ivrea	»	»	»	33	33	
Santhià-Biella	»	»	»	30	30	
Torreberetti-Pavia	»	»	»	44	44	
Mortara-Vigevano	»	»	»	13	13	
Vigevano-Milano	»	»	»	36	»	36
Valenza-Vercelli	42	42				
Alessandria-Arona (*a*)	102	102				
Novara-Alzo	»	»	»	42	36	6
Gallarate-Varese	»	»	»	18	»	18
Milano-Ticino	35	35				
Milano-Camerlata	45	45				
Milano-Desenzano	128	128				
Da riportarsi	857	857	»	439	333	106

(*a*) Vedi la tabella dei tronchi comuni, pag. 388.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE appartenenti alle società			LUNGHEZZA DELLE LINEE non possedute ma esercitate dalle società		
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi
Seguito delle linee della Società delle strade ferrate dell'Italia superiore.						
Riporto . .	857	857	»	439	333	106
Treviglio-Coccaglio (diretta) .	32	»	32			
Treviglio-Cremona	66	66				
Rho-Sesto Calende	45	27	18			
Bergamo-Lecco	32	32				
Milano-Pavia (*a*)	36	36				
Milano-Piacenza (*a*)	68	68				
Piacenza-Bologna	147	147				
Bologna-Pontelagoscuro . . .	52	52				
Bologna-Pistoia (*a*)	98	98				
Camerlata-Como al confine . .	10	»	10			
Sesto Calende-Arona	8	»	8			
Castagnole-Asti-Casale-Mortara	»	»	»	93	»	93
Totale . .	1451	1383	68	532	333	199
Da aggiungere . .	532	333	199			
Totale generale . .	1983	1716	267			
Da dedursi tronchi comuni .	48	48	»			
Totale definitivo per la società	1935	1668	267			

(*a*) Vedi tabella dei tronchi comuni, pag. 388.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Strade ferrate dello Stato.				
Susa all'imbocco nord della galleria del Cenisio.	53	»	53	
Totale . .	53	»	53	
Società delle strade ferrate Romane.				
1° *Definitive:*				
Roma-Ancona (*a*)	240	13	227	
Firenze-Livorno	98	98		
Firenze-Pisa.	99	99		
Pisa-Massa	42	42		
Firenze-Fuligno	210	54	156	
Livorno al Chiarone	202	194	8	
Dalla Cecina alle Moje	29	29		
Empoli-Orte.	231	171	60	
Asciano-Grosseto	96	»	96	
Del Litorale-Ligure	266	34	232	
Avenza-Carrara.	5	»	5	
Genova-Voltri (*a*)	15	15		
Napoli-Ceprano.	140	140		
Cancello San Severino	44	44		
San Severino-Avellino	30	»	30	
Totale . .	1747	933	814	
Tronchi comuni da dedursi . .	17	17		
	1730	916	814	
2° *Eventuali:*				
Parma-Spezia	120	»	120	
Terni-Avezzano.	92	»	92	
Avezzano-Ceprano	79	»	79	
Totale . .	291	»	291	
Totale sul territorio del Regno . .	2021	916	1105	Vedi pagina 387.
Totale sui territorii non annessi . .	316	209	107	
Totali per la società . .	2337	1125	1212	

(*a*) Vedi la tabella dei tronchi comuni, pag. 388.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Società delle strade ferrate Meridionali.				
Bologna-Ancona	206	204	2	
Bologna-Ravenna	41	41		
Ancona-Otranto	647	407	240	
Pescara-Aquila-Rieti	183	»	183	
Napoli-Aversa-Benevento-Foggia	180	»	180	
Napoli-Campobasso-Termoli (*a*)	198	»	198	
Bari-Taranto	115	»	115	
Napoli-Eboli	80	80		
Napoli-Castellammare (*a*)	27	27		
Totale	1677	759	918	
Voghera-Pavia	23	»	23	
Pavia-Brescia	124	»	124	
Totale	1824	759	1065	
Tronchi comuni da dedursi	78	20	58	
Totale definitivo per la società	1746	739	1007	

(*a*) Vedi la tabella dei tronchi comuni, pag. 388.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Società delle strade ferrate Calabro-Sicule.				
1° *Definitive:*				
Taranto-Reggio (*a*)	470	»	470	
Potenza alla foce del Basento	110	»	110	
Potenza-Contursi-Eboli	91	»	91	
Cosenza alla foce del Crate	63	»	63	
Messina-Siracusa	179	»	179	
Catania-Palermo	236	32	204	
Caltanisetta-Licata	65	»	65	
Campofranco-Girgenti	46	»	46	
Totale . .	1260	32	1228	
2° *Eventuali:*				
Taranto-Brindisi	72	»	72	
Palermo-Trapani-Marsala	140	»	140	
Totale . .	212	»	212	
Totale generale . .	1472	32	1440	
Tronchi comuni da dedursi . . .	15	»	15	
Totale definitivo per la società . .	1457	32	1425	

(*a*) Vedi tabella dei tronchi comuni, pag° 388.

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Società delle ferrovie Sarde.				
Cagliari-Iglesias	35	»	35	
Cagliari-Porto-Torres	290	»	290	
Ozieri-Terranuova	65	»	65	
Totale	390	»	390	
Società delle ferrovie della linea d'Italia (Sempione).				
Arona-Domodossola	59	»	59	
Totale	59	»	59	
Società della ferrovia di Savona.				
Savona-Carmagnola	112	»	112	
Cairo-Acqui	46	»	46	
Totale	158	»	158	
Concessionario della ferrovia di Ciriè.				
Torino-Ciriè	20	»	20	
Totale	20	»	20	
Linee decretate non ancora concesse.				
Mondovì-Bastia-Cuneo	34	»	34	
Cremona-Mantova	40	»	40	
Monza-Calolzio	29	»	29	
Ivrea-Aosta	60	»	60	
Salerno-San Severino	10	»	10	
Foggia-Candela	40	»	40	Consorzio eventuale; esercizio dalla Società delle ferrovie meridionali.
Popoli-Solmona	18	»	18	
Totale	231	»	231	

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Ferrovie sui territorii non annessi al regno. — Società del sud-Austria.				
Desenzano-Venezia	157	157		
Venezia-Nabresina	205	205		
Verona-Mantova.	36	36		
Verona-Bolzano.	150	150		
Padova-Rovigo	44	»	44	
Totale . .	592	548	44	
Idem. — Società delle Romane (Stato pontificio).				
Ceprano-Roma	122	122		
Roma-Frascati (*a*).	20	20		
Roma-Civitavecchia	81	81		
Civitavecchia al Chiarone	50	»	50	
Ancona-Roma	57	»	57	
Totale . .	330	223	107	
Tronchi comuni da dedursi . .	14	14		
Totale definitivo per la società . .	316	209	107	

RIASSUNTO DELLE TABELLE STATISTICHE DELLE STRADE FERRATE ITALIANE.

I. — Distribuzione geografica delle linee. — Deduzione fatta dei tronchi comuni.

Ferrovie	dell'Italia superiore	2937	1713	1224	Comprese le Liguri fino a Massa.
Id.	dell'Italia media	1481	932	549	
Id.	dell'Italia meridionale . . .	1805	678	1127	Comprese le linee degli Abruzzi e quella di Avezzano a Terni.
Id.	Calabro-Sicule e Sarde . . .	1847	32	1815	Compreso il tronco Eboli-Contursi.
Id.	delle provincie non annesse al regno	908	757	151	
	Totale . .	8978	4112	4866	

RIASSUNTO.

II. — Distribuzione delle linee per società industriali. — Deduzione fatta dei tronchi comuni.

DENOMINAZIONE DELLE SOCIETÀ	LUNGHEZZA DELLE LINEE			OSSERVAZIONI
	totale	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	
Società delle ferrovie dell'Italia superiore	1935 (1)	1668	267	(1) Proprietà della società per chilometri 1420; le altre in proprietà d'altre società e soltanto esercitate dalla società dell'Italia superiore.
Strade ferrate dello Stato	53	»	53	Compresa tutta la galleria del Cenisio.
Società delle ferrovie Romane	2021	916	1105	Tutte esercitate e possedute: dalla società delle Romane.
Id. Meridionali . . .	1746	739	1007	Tutte esercitate e possedute: dalla società delle Meridionali.
Id. Calabro-Sicule . .	1457	32	1425	Tutte esercitate e possedute: dalla società *Vittorio Emanuele*.
Id. Sarde	390	»	390	Tutte esercitate e possedute: dalla società Sarda.
Id. della linea d'Italia	59	»	59	Tutte esercitate e possedute: dalla società della linea d'Italia.
Id. di Savona . . .	158	»	158	Proprietà della società di Savona, esercizio eventuale dalla società delle Romane.
Id. Torino a Ciriè . .	20	»	20	Concessione particolare.
Linee decretate non ancora concesse . .	231	»	231	Consorzi eventuali 58 chilometri; con esercizio dalle Meridionali.
Società delle ferrovie dell'Austria meridionale	592	548	44	Tutte possedute ed esercitate dalla società del sud-Austria.
Società delle ferrovie dello Stato Pontificio	316	209	107	Tutte possedute ed esercitate dalla società delle ferrovie Romane.
Totale . .	8978	4112	4866	

Nota. Paragonando i totali dei quattro quadri, si noterà qualche differenza, che vuol essere spiegata. Il quadro cronologico delle concessioni non porta, come è naturale, che le indicazioni presuntive fatte al tempo in cui si approvavano i progetti per così dire economici delle linee ferrate. Il quadro cronologico dell'apertura delle linee a tutto dicembre 1864, confrontato colle cifre delle linee in esercizio ammesse nei due ultimi quadri, presenta una differenza in meno di 25 chilometri. Infatti la somma delle linee in esercizio nel territorio del regno, giusta il quadro riassuntivo che vedesi in questa stessa pagina, sarebbe di 3355 chilometri, fatta deduzione di 757 chilometri nei territorii non annessi al regno, e il quadro cronologico delle aperture non ne darebbe che 3330. A spiegare codesta differenza si noti che il quadro cronologico non poteva tener conto dei 9 chilometri ultimamente aperti al pubblico dopo il 31 dicembre 1864 sulla linea da Cavallermaggiore ad Alessandria; e oltre a ciò ha trascurato le linee di congiungimento tra le stazioni delle grandi città, che solo a Torino, a Milano ed a Genova fanno circa altri 9 chilometri; e infine non prese nota del tronco tra Vietri e Pastena, non ancora aperto alla vaporiera, ma computato nelle linee esercitate dalla Compagnia delle Meridionali.

INDICAZIONE DEI TRONCHI COMUNI

richiamati nelle precedenti tabelle colla lettera (*a*)

INDICAZIONE DELLE LINEE	LUNGHEZZA DELLE LINEE definitiva	in esercizio	in costruzione	
1ª linea Torino-Cuneo . . . . metri	13,000	13,000	»	Comuni colla linea Torino-Genova.
2ª id. Alessandria-Arona	800	800	»	Id. Torino-Genova.
3ª id. Alessandria-Piacenza	4,000	4,000	»	Id. Torino-Genova.
4ª id. Genova-Voltri	4,000	4,000	»	Id. Torino-Genova.
5ª id. Cavallermaggiore-Alessandria	8,000	8,000	»	Id. Alessandria-Acqui
6ª id. Alessandria-Acqui	1,000	1.000	»	Id. Torino-Genova.
7ª Id. Torino-Pinerolo	8,000	8,000	»	Id. Torino-Genova.
8ª id. Milano-Piacenza	2,100	2,100	»	Id. Milano-Desenzano.
9ª id. Milano-Pavia	6,500	2,100	»	Id. Milano-Desenzano
		4,400	»	Id. Milano-Piacenza.
10ª id. Bologna-Pistoia	4,200	4,200	»	Id. Bologna-Piacenza.
11ª id. Ancona-Roma	12,690	12,690	»	Id. Ancona-Bologna.
12ª id. Taranto-Reggio	15,706	»	15,706	Id. Bari-Taranto.
13ª id. Napoli-Castellammare . . .	20,000	20,000	»	Id. Napoli-Eboli.
14ª id. Napoli-Termoli	(*b*) 58,000	»	58,000	Id. Napoli-Foggia.
15ª id. Roma-Frascati	14,000	14,000	»	Id. Roma-Ceprano.
Totale . . .	171,996	98,290	73,706	

(*b*) La lunghezza di questa linea comune è soltanto approssimativa.

SESSIONE 1863-1864 — N° 247-D

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

intorno al

riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del Regno

presentata colla relazione 17 dicembre 1864, e modificata secondo le conclusioni della relazione suppletiva del 20 febbraio 1865.

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 22 giugno 1864 per la fusione in un'unica Compagnia delle Società delle strade ferrate livornesi, maremmane, centrale-toscana e romane, e per la concessione alla medesima Compagnia delle nuove linee indicate nella convenzione succitata (Allegato *A*).

Quest'approvazione è vincolata all'esecuzione dei patti contenuti negli atti addizionali 23 novembre 1864 (Allegato *B*), 6 febbraio 1865 (Allegato B^2) ~~17 dello stesso mese ed anno (Allegato B^3)~~

~~V. alinea a) dell'articolo 1 della proposta Menabrea.~~

~~V. articolo 1 della proposta Jacini.~~

~~— Atto addizionale alla convenzione 30 giugno 1864, pag. 215.~~

~~— Atto di accettazione delle modificazioni proposte dalla Commissione, pag. 245.~~

Art. 2.

Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

a) Quella conchiusa il 30 giugno 1864 tra i ministri della finanza e dei lavori pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato an-

~~V. alinea b) c) d) dell'articolo 1 della proposta Menabrea.~~

~~— Atto suppletivo alla convenzione del 22 giugno 1864.~~

~~— Lettera dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze circa l'accettazione da parte della società delle modificazioni proposte dalla Commissione, pag. 233.~~

La società è autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa per sostituirvi quanto alla prima il giro del Capo Mesco, e quanto alla seconda il giro verso Campiglia a condizione per altro che stia dentro i limiti del contratto originario quanto alle pendenze ed alla lunghezza totale ed alle curve della strada.

~~La strada dovrà essere aperta~~ entro il 1870 ed a questa condizione il Governo abbuonerà alla compagnia due milioni in compenso dei lavori che per il cambiamento della traccia resteranno inutili, e della spesa che dovrà sostenere per applicare dei mezzi straordinari di perforazione quando si mantenesse la traccia attuale.

~~Accettato in nome della società contraente, in forza delle facoltà ricevute.~~

~~Torino, 4 aprile 1865.~~

nesso alla convenzione (Allegato *C*) : ferme le modificazioni risguardanti tanto la convenzione quanto il capitolato, che sono state convenute coll'atto suppletivo 2 febbraio 1865 (Allegato C^2) e colle successive variazioni e aggiunte assentite con atto del 17 febbraio 1865 dai rappresentanti della Società (Allegato C^3);

b) Quella conchiusa nel predetto giorno 30 giugno colla Società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (Allegato *D*);

c) Quella pur conchiusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (Allegato *E*);

d) Quella conchiusa il giorno 21 maggio 1864, e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno, coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio d'una linea di ferrovia da Torino a Ciriè (Allegato *F*).

Art. 3.

Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessandria al lago Maggiore, contemplate nella prima convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della legge del 26 giugno 1851 e del relativo regio decreto 22 luglio successivo.

Quest'ipoteca costituita per legge non abbisogna, ond'essere conservata, di alcuna formalità.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente con la Società italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione 28 novembre 1864 annessa alla presente legge (Allegato *G*) con le modificazioni ed aggiunte accettate con atto dei 9 febbraio 1865. (Allegato G^2)

Art. 5.

Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione delle strade ferrate da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra diretta a Termoli per Campobasso, e di quella da Popoli a Rieti per Aquila, dovranno concorrere a forma di consorzio, per la durata d'anni 20, nei maggiori carichi assunti dal Governo allo scopo di costruire le succitate linee. Tale concorso è stabilito in un'annua somma di lire 500,000, che sarà ripartita tra

Art. 6.

Il Governo del Re presenterà nella prossima Sessione legislativa un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per la costituzione di consorzi provinciali e comunali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementarie della rete ferroviaria del regno.

Qualora nell'ulteriore sviluppo della rete delle ferrovie si riconoscesse la convenienza di eseguire le due linee di Popoli-Avezzano e di Conza, e la società delle strade ferrate meridionali non volesse giovarsi del diritto di prelazione, essa e le altre società concessionarie esistenti saranno in obbligo di cedere al Governo o alle società concessionarie, mediante compensi, il diritto di passaggio e l'uso delle stazioni da Foggia a Candela e da Napoli a Conturs, da Pescara a Popoli e da Avezzano a Ceprano.

i corpi contribuenti in proporzione del vantaggio che potranno rispettivamente ritrarne.

Ove le provincie e i comuni interessati non riescano, entro 3 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, a porsi d'accordo per le rispettive quote di contributo, verranno determinati con decreto reale i corpi morali che dovranno entrare nel consorzio, e la quota di ciascheduno di essi, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali e il Consiglio di Stato.

Art. 6.

Il Governo è autorizzato:

a) A concedere all'industria privata un tronco di strada ferrata, che congiunga per la comunicazione più diretta Salerno a Sanseverino ed Avellino;

b) A dare una sovvenzione annua di lire ~~15,000~~ per la costruzione di una strada ferrata da Solmona all'incontro della linea da Popoli a Rieti;

c) Ad accordare, colla garanzia di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000, la concessione d'una linea da Cremona al confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova e il rannodamento colle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le convenzioni vigenti colla Società lombarda e italo-centrale.

Art. 7.

È fatta facoltà al Governo di conchiudere, entro 4 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona una convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l'impresa, e che in nessun caso potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la detta Società rinunzi agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni, e alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, come risulta dalla convenzione approvata colla legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che sieno adottate pei trasporti militari, e per tutti gli altri fatti a conto del Governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

Art. 8.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione d'una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia

b) A far costruire da alcuna delle società concessionarie delle linee già in esercizio da Napoli a Salerno e da Cancello a San Severino, nel punto del loro maggiore avvicinamento, nonchè della maggior convenienza, i chilometri di ferrovia necessari per lo allacciamento di dette linee.

I nel più breve termine possibile

~~Aggiunto dalla Commissione.~~

~~Aggiunto dalla Commissione.~~ L. 100,000.

~~V. articolo 3 della proposta Jacini.~~

in modo che questo tronco possa servire a far capire la intersecazione da Solmona a Sulmona, quando, costruita la linea da Sulmona a Cepranno, venisse riconosciuta la utilità del valico di Sacino.

A concedere anche all'industria privata una strada ferrata da Candela fino presso a Melfi e la fiumana di Atella con una sovvenzione annua di lire centomila, ed a fare eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia.

~~V. articolo 5 della proposta Menabrea.~~

1) A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per lunghi tratti a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che pronunciandosi alle spese necessarie senza aggravio del pubblico tesoro provvedano sulle condizioni generali stabilite dalla legge sopra opere pubbliche, e per la durata di anni 99. incominciando con le eccezioni e franchigie più ampie negli art.i 39. 40. 43. 44. 55. del capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Novara con legge 11 Agosto 1862.

o a Carrù sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione, che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno, 6 mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata e aperta all'esercizio.

Art. 9.

~~V. articolo 7 della proposta Menabrea.~~

Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle convenzioni 22 e 30 giugno di cui nell'articolo primo e nell'alinea *a)* del secondo articolo della presente, sino alla concorrenza delle somme che devono rispettivamente essere somministrate dalle nuove società delle strade ferrate dell'Alta. Italia e delle Romane, a mente delle convenzioni suddette.

Art. 10.

~~Aggiunto dalla Commissione.~~

Il Governo, contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà mediante decreto reale, a forma dell'articolo 21 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la Società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli.

Art. 11.

~~Aggiunto dalla Commissione.~~

Il Governo, entro ~~due anni dalla promulgazione della presente legge~~, presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avezzano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia.

Art. 12.

~~V. articolo 6, alinea della proposta Jacini.~~

Con decreto reale sarà ordinata l'inscrizione nel bilancio passivo del ~~1864~~ della maggior somma dovuta alla Società italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata sulle basi stabilite all'articolo 9 della convenzione autorizzata coll'articolo 4 di questa legge.

~~V. articolo 8, alinea 1ª della proposta Jacini.~~

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia sulla linea Castagnole-Casale e Mortara ed eventualmente per quello sul Ticino fra Arona e Sesto Calende, nonchè per il versamento a farsi alla Società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta incassati dal Governo sugli stipendi degl'impiegati ed agenti che passano al servizio di detta Società, giusta quanto

fu stabilito all'articolo 31 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno conclusa colla Società delle strade Lombarde e Italo-Centrale.

Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel ~~1864~~ 1865 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla Società delle strade ferrate meridionali in conformità dell'articolo 11 della suddetta convenzione.

~~V. articolo 6, alinea 2° della proposta Jacini.~~ I 1865.

Saranno anche nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l'iscrizione delle rate a corrispondersi dalla Società concessionaria delle linee dello Stato, nonchè per le quote di concorso che, secondo è stabilito, la medesima e la società delle strade ferrate romane sono tenute a prestare.

~~V. articolo 8, alinea 2° della proposta Menabrea.~~

Inoltre nella parte attiva del bilancio per l'esercizio 1865 sarà iscritta la somma di lire 500,000 che, come è prescritto nell'articolo 5 della presente legge, dovranno contribuire le provincie ed i comuni.

~~Aggiunto dalla Commissione.~~

Approvato nella Tornata del 12 Aprile 1865.

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

4020. Torino, 19. Settembre 1864.

Segretariato Generale

Divisione 3ª Sezione 2ª
N° 2626. d'Ufficio

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N. della presente.

Oggetto
Documenti relativi al progetto di legge per riordinamento delle Strade ferrate italiane

Compiendo alla riserva contenuta nella nota di questo Ministero delli 22. agosto u. s. ho l'onore pregiarmi di inviare alla S. V. Onorevolissima la relazione ed il progetto di legge riguardante la riorganizzazione dei gruppi delle Strade ferrate italiane, ma nel tempo stesso egli deve rinnovare alla S. V. la preghiera di sospendere la distribuzione e la stampa, dappoichè le trattative per nuove combinazioni promettendo di riescire a qualche risultato, sarà molto probabile che l'indicato progetto di legge venga ritirato dal Ministero per apportarvi alcune importanti modificazioni ed aggiunte.

Il Ministro
A. Peruzzi

All'Onorevolissimo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati

Torino

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale

Divisione 3ª Sezione 2ª
N° 14693 - 632

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N. della presente.

Torino, li 27. Marzo 1865

Prem. 1680

Oggetto

Ferrovia Napoli - Benevento - Foggia

Il Sottoscritto si pregia di trasmettere alla S. V. Ill.ma, perchè piaccia le dare comunicazione alla Commissione che si occupa del progetto di legge relativo al riordinamento ed all'ampliazione delle reti ferroviarie del Regno, l'unito rapporto originale dell'Amministrazione delle ferrovie meridionali in data 21. corrente nel quale rapporto è esposto il risultato degli ultimi studii fatti eseguire dalla Società per verificare le condizioni di tracciato fra Napoli - Benevento e Foggia per le Valli Caudina e del Calore.

Il Ministro

All'Onorev.le Sig. Presidente della Camera dei Deputati

Torino

Alla Commissione 247 per le ferrovie Deputato Correnti relatore

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

4934. Torino, li 18 Marzo 1865

Segretariato Generale

Divisione 3ª Sezione 2ª
N.° 572 d'Ufficio

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N. della presente.

Oggetto
Trasmissione di documenti sul progetto di legge riguardante il riordinamento delle ferrovie del Regno

Onorevolissimo Sig.r Presidente.

Il sottoscritto si reca a premura di trasmettere qui unite alla S. V. Onorevolissima le nuove documenti riguardanti il progetto di Legge sul riordinamento delle Strade ferrate del Regno che vennero richieste nel giorno 17 corrente dai Sig.ri Deputati Valerio, Depretis e Capone.

I documenti suddetti sono descritti in apposito elenco, ed il Sottoscritto sarà grato alla S. V. Onorevolissima se vorrà compiacersi di accusargliene ricevuta.

Il Ministro
S. Jacini

All'Onorevolissimo Signore
il Presidente della
Camera dei Deputati.
Torino

alla Commissione per le ferrovie N 247

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

N. 1495 B. Torino, 23 Marzo 1865

Segretariato Generale

Divisione 3ª Sezione 2ª
N.° 11524-621

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N. della presente.

Oggetto

Trasmissione di documenti riguardanti il progetto di Legge sul riordinamento delle Strade ferrate del Regno

In riscontro alla nota di codesta Onorevolissima Presidenza delli 20 corrente mese, ricevuta soltanto questa mattina, il sottoscritto pregiasi di comunicarle la quì annessa nota del signor Ing.re Poisée rappresentante della società delle Strade ferrate Romane colla quale si forniscono schiarimenti sul prestito fatto nel 1864 dalla società medesima vincolando le obbligazioni che aveva ancora disponibili e ciò ad evasione della richiesta fatta al N.° 3 della nota de nuove documenti presentati dalli signori Deputati Valerio, Defendis e Capone.

Il Ministro
S. Jacini

All'Onorevolissima Presidenza
della Camera dei Deputati
Torino

Alla Commiss.ne per le Ferrovie N. 215

Roma

Carissimo Amico

Solo adesso ebbi la relazione
completa. Temo che la copia sia
piena d'errori, e quindi ti rimando
la dattilografata. Perciò ti
consiglio a non servirtene, e ti prego
di restituirmela appena potrai.

Marchi a Confronti le copie dei
pareri legali.

Non ho ancora quel compenso che
devo dare a Coronati, ma gli farò
presto tutto

Tanti saluti cordiali dalla
Tua affezionatissima
Adele

Onorevole Sig

a norma della permissione
datami ieri da V.S. Ill.ma ho
l'onore di trasmetterle
i documenti relativi alla
lite della questione delle miniere,
con riserva di esporle la
verità delle menzionate;
e spero che tali documenti
varranno a togliere ogni
dubbio al riguardo

Le rinnovo con distinta
considerazione

Di V.S. Ill.ma

12 Xbre 61

Obbl.mo Servo
Bona

On.le Collegio
Deputato
Torino

Onorevole Signore

Mi affretto a trasmetterle, a
tergo della presente, il corso dei
Prestiti Messicano e Romano
fatto alla Borsa di Parigi del 25
novembre corrente. Non mi è stato
possibile trovare nè sul Moniteur Univer-
sel, nè sull' Economist, nè sopra altri
giornali francesi e inglesi, il prezzo
del prestito Americano.

Tanto in risposta al suo pregiato
biglietto, nel mentre ho il piacere
di confermarmi con distinta stima

Di Lei

Firenze 28 Nov. 1864

Devmo Servo

B. Corsi

Borsa di Parigi del 25 Nov.re 1864

Imprestito Messicano (1. Ottobre 1864) 51 3/4, 5/8, 7/8

id Romanno (1 luglio 1864) 347.50, 346.25

COMMISSARIATO TECNICO
DELLE
FERROVIE MERIDIONALI

Linea
da

N.

Oggetto

Torino li 9. Novembre 1864.

Ill.mo Sig.r Presidente

Avendo seguito alla comunicazione che ebbi l'onore di fare ieri a codesta Commissione dei disegni descritti nel giunto elenco riguardanti l'andamento e l'altimetria delle nuove linee della rete ferroviaria Meridionale in discussione, le trasmetto accordo i giunti schiarimenti intorno alle condizioni tecniche delle tre nuove linee proposte ed ai motivi che hanno consigliato l'abbandono della linea di Cuneo e di parte di quella da Pescara a Foggia, pronto a darle quelle altre informazioni che Ella crederà di chiedermi.

Mi pregio di professarmi con tutto il rispetto

di V. S. Ill.ma

Dev.mo Servitore

L. Rovere

All'Onorevole Sig.r Deputato
Berti-Pichat Presidente della
Commissione per le ferrovie
Meridionali
Torino

COMMISSARIATO TECNICO

DELLE

FERROVIE MERIDIONALI

Linea

da ....

Roma 24 Luglio 1864

Ill.mo Sig. Ingegnere

A compimento dei progetti della linea da Foggia ad Ariano le trasmetto

1° Piano e profilo del tronco da Foggia - Candela -.

2 Piano e profilo del tronco successivo da Candela a Lavello

Ho il bene di esserle con tutta la stima

Suo devot.mo Servo

L. Bonanni

Al Sig.r Ingegnere

Cav. Giordano

Roma

Torino 22 Xbre 1562

Ill.mo Sig.r Padrone

Quando il Sig.r Vescovo entrò in questa
terra mandò a visitare il Rettore del Vicario
topografico proposto per due Parochie
e furono l'una di Chieri e contiene
l'altra di Centallo e Magliolla -

Attende per tempore a quella proposta
da certa quadrettata per la nuova
opera del proposto generale della S.
Casa di Loreto per quanto

Il Suo Servo di Cuore
Alberto

Il Segretario Padrone
Osservandissimo
Cavino

5 Dicembre 64.

Onorevole Collega

Non so se troppo tardi: comunque però ho promesso darvi alcuni dati di fatto in ordine alla convenzione colla società delle ferrovie Lombarde per la vendita delle ferrovie dello Stato e qui ve li trascrivo perchè ne teniate quel conto che crederete.

Ho dovuto assentarmi per due giorni da Torino e spero fra la causa del ritardo.

Con sensi di perfetta stima mi vi dichiaro

Devot.mo
Aw. Chiapusso

Torino 3 Dicembre 1864

Onorando Sig. Deputato

Le mando la carta d'Italia colorata giusta i nuovi gruppi. Ne unisco un'altra nella quale, a colori, sono indicate le combinazioni in cui oggi trovasi divisa la rete Italiana, desiderato che non abbiasi dal Sig. Comm. Correnti prima di fare seguire di questione inviare altra due copie della prima.

Ho progetto mio e annunciato il mio collega Cobauville a darle gli schiarimenti da lei richiesti sulle gallerie di Biaya ecc.

Ora poco mi occorre pure dal Sig. Berardi la due tabelle richiestemi jer; e rilguardo pure alle domande mosse or or fattemi dal Sig. Deputato Vigna

Vero con tutta considerazione

D. L.

Devmo Mmarsh

Torino 11 Luglio 1866

Secondo la risposta che Ella mi
faceva colla pregiata sua 8 corr.
a nome della Ditta Fenzi Bonino e comp.a
le unisco la ricevuta di fatti
grazie.

Sto lavorando attivamente al compi-
mento della nota suvolta proposta
che avrò luogo oggi. Se mi fosse
l'uso di macchina disponibile si
procurerebbe di spedire tratto di
documento che potrà servire d'esempio
utile.

Le presento i miei saluti
e mi professo con tutta la stima

Devotissimo

Devotissimo
Oberty

All'Egr. Sig.r Gustavino
Ministro del Commercio
Dipartimento di Finanza

All'Onorevole Correnti
Relatore della Commiss.e

A scanso di equivoci lo scrivente
Dichiara, che nel suo emendamento
all'art. 6.o per la linea proposta
Lecce – Gallipoli le 15,000 lire
s'intendano lorde —

D. Brunetti

Verbali della Commissione

Torino 5. Genn. 1865

Ill.mo Signore

Le comunico la Relazione
della Sig.a Ripamonti del
4. 8bre 1863. intorno al
progetto Bonvicini. Cerruti.

Su questa Relazione verrà
la ragione che hanno consi-
gliato a comunicare la loro
non compiacenza circa
per Bonvicini e queste ragioni
sembrano tali da dover escludere
ogni idea di trasferire per
Bonvicini piccola Città di
circa 4/mila abitanti.

Del resto gradirò sempre

le imposte che si faranno per un trascinto a presumere di un altro merito un grande imbarazzo nel Bosco quantitativo regolare mancanza dei commestibili facendo grande non si hanno ancora progetti abbastanza studiati e tale è certamente quello del Rapporto come più volte detto dalla semplice ispezione del progetto presentato - è tuttavia sempre bene di compiere nel caso di cui si tratta il perchè già nella Convenzione inserito quanto di spettanza obbligato la Città di Campobasso lato luogo della Stazione del Molise anzichè Bojano - e questo perchè risulta come sopra; dalla suddetta Relazione -

per questa stessa Relazione fanno poi indicati altri trasporti dalla linea, ma non convenne ancora di darli come altri punti obbligati di passaggio - ed è per ciò convenuto che la Commissione non accetti una disposizione che potrebbe da qualche Impresario essere presupposta per inserire altri congegni tra quelli tracciati studiati in massima e che potrebbe avere andar soggetto a modificazioni per ragioni tecniche ed economiche. Nella relazione è fatto cenno di un progetto generale che io non ebbi in comunicazione dal Ministero - Finisco

al Cav. Marzi di Imola
in commemorazione ove le
ritenga amico grato si
lieto —
Il mio pensiero ritenga che
saranno oggi attorno a
te ricordando il bene si
fu conosciuto da tutto
fine dunque l'elogio
L. Ferrari

Dal Collegio Vescovile
si rilascia che
il Signore [illegible] ha
frequentato [illegible]
[illegible] a [illegible] mesi
della [illegible]
6. [illegible] non [illegible]
[illegible] per le spese
[illegible] non [illegible]
[illegible]
[illegible] —
[illegible] essere le [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] a [illegible] mesi —
[illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible]

che il governo garantisce
il 6 per %. Sulla somma
effettivamente spesa per
eseguire le opere, ma
è facile che anche
tale somma non potrà
mai eccedere i 96 milioni

I

1864 21. 9mbre ore 8 3/4. pom

Intervengono tutti i commissari

Eletto a Presidente Bert. Pichat

Segretario Castagnola

V. Voti degli uffizi

1mo Uffizio Bert. Pichat. Raccomandato ai commissari di esaminare pacatamente il progetto senza occuparsi delli urgenti finanziria la quale non si ravvisava nel caso concreto di occuparsi esclusivamente della vendita delle ferrovie

2do Uffizio Bodi. Riconosciuta ommeniamo d'urgenza del progetto. Dato mandato di fiducia ai commissari.

3zo Uffizio Conenti. Esaminato il progetto specialmente sotto il punto di vista finanziario. Dato incarico di dividere il progetto in tre leggi. Dato il mandato di promuovere combinazioni migliori della vendita come di emettere obbligazioni garantite sulle ferrovie e quanto meno migliorare il contratto della vendita. Quanto alla questione tecnica l'uffizio non ha nessuna pronunziare

4to Uffizio Giuliani. Non ripetuta urgenza finanziaria non si discute per ora il progetto. Del rimanente voto di fiducia

5to Uffizio Gerardi. Discusso tutto il progetto. Necessario il riordinamento delle ferrovie. Utile di vendere le ferrovie: non si ripulì rovinoso il contratto. Non si occupi delle ferrovie meridionali: oppure gli altri articoli senza discussione. Quanto al contratto della società per le opere del porto di Genova che detta convenzione venga trattata come gli altri.

6te Uffizio (Fiorenzi) Esaminò tutta la legge non con buona che il Governo si faccia iniziatore della fusione di ferrovie. Per le società delle romane Governo farebbe forti sacrifizj; entrate originariamente buone ma cattiva amministrazione non è facciano nuovi sacrifizj - Respinti l'articolo sesto della convenzione, ad ogni non garantire oltre le 10 mi lire a chilometro.

Vendita delle ferrovie - non si faccia se i pesi tralasciare.

Nuova concessione approvata quella del Piemonte - le altre linee non si concedano se non è provata l'utilità e l'economia della medesima -

4ma (Castagnola) Esaminata solamente la parte che concerne la vendita approvata - Dato in carico al Commissario di attuare l'attenzione della Giunta sulla gestione delle ferrovie di Stato della - Cuneo per il riscatto delle azioni del prestito Hambro per la conversione delle cartelle del prestito in azioni delle ferrovie compagnie acquistate - Esterni il desiderio che per l'avvenire non si rimettano di subito la decisione delle questioni che sorgono tra il Governo e le compagnie.

8va (Nisco) Esaminò tutta la legge specialmente sotto il rapporto finanziario; approvata la vendita perchè fosse indispensabile pei bisogni del tesoro e non occupasi delle altre parti. Ammessa pei la necessità del riordinamento della rete ferroviaria - Del gruppo settentrionale si vede la necessità della vendita - si raccomanda la linea da Spezia a Parma - Per la linea centrale si raccomanda la linea da Pistoja a Empoli - quella da Pisa a Livorno - ferrovie meridionali migliori ordinamento e collegamento di Napoli

9ma Ufficio. Divisione della questione finanziaria dalla tecnica - vendita delle ferrovie non sembra molto buono, ma non si respinge. Per la questione tecnica non possibile dare un giudizio. Troppi grandi sacrifizi per la fusione delle società romana e toscana e perciò ufficio la respinge. Quanto alle ferrovie meridionali si eseguisca la legge di convenzione malgrado la galleria di Conza.

La Giunta delibera di chiamare nel suo seno i Ministri per le finanze e pei lavori pubblici onde abbiano a dare gli opportuni chiarimenti. Incarica il Presidente di conferire coi medesimi per fissare la adunanza.

Si nomina una sottocommissione (tecnica) composta dei Deputati Finzi Giudici e Bodio coll'incarico di studiare la parte tecnica.

Si nomina altra sottocommissione per la questione finanziaria composta degli onorevoli Correnti Bertoli - ~~Finzi~~ e Sirio

Una terza per le questioni legali formata di Conforti - Castagnola

La seduta è sciolta alle ore 11. pom.

Castagnola - Segrè

11

1864 22 9mbre ore 8. 3/4.

Intervengono tutti i Commissari ed il Ministro pei lavori pubblici e quello delle finanze

Il Presidente interroga il Ministro sullo stato in cui versa la questione della vendita della strada ferrata dello Stato.

Il Ministro comunica diversi documenti in via confidenziale — cioè lettera del 20 9mbre del Ministro delle finanze del Sig. Landau — lettera del 4. 9bre del medesimo del Ministro pei lavori pubblici — lettera del 14 9mbre del Sig. Landau — Lettera 19 9mbre del Ministro dei lavori pubblici al Sig. Landau - &c.

Prende la parola il Ministro per le finanze e fa alcuni schiarimenti.

Comunica i pareri degli Avvocati Generali e consegna relativi al prestito Hambro.

La seduta è sciolta alle ore 10 1/2 pom.

Castagnola Segretario

~~III~~

30. Novembre 1865 ore 9. pom.

Intervengono tutti i commissari d'eccezione al Castagnola

Dopo lettura del progetto di legge relativo alle ferrovie meridionali, il Segr.to Bordi propone, quanto all'Appendice della convenzione colla Società riunite delle ferrovie Romani, contenuta nell'Allegato A della stessa intendersi che, qualora l'Appendice stessa non venisse approvata dalla Società interessate, intende che rimanga fermo il primitivo contratto, qualora s.co si riconosca ammissibile. La proposta è approvata

La seduta è sciolta alle ore 9. pom.

Castagnola Segretario

IV

19 mbre 1864 ore 8 3/4 pom

Son presenti ~~tutti~~ i commissari ~~di finanze~~

Il Presidente comunica le risposte che gli ebbe dal Ministro per le finanze relativamente ai diversi quesiti e domande che gli furono fatte per parte della Commissione — comunica la rapporto del Barone Hambro.

Prende la parola Corenti relatore della sottocommissione finanziaria. Dopo i fatti alle proposte ministeriali — Le convenzioni portebbero spese migliorie non si meglio accettarle che respingerle — se non si pensa ad un impegno economico e finanziario dovremo arrestarci nel compimento delle reti ferroviarie

3. Lago — ricordano il servizio — condizione — compimento — approfitto della stato attuale, dei progetti delle ferrovie di avere vantaggi per le finanze.

Vendita delle ferrovie — i primi fu sempre sui 200 milioni; in definitiva 147 milioni? Dove prenderli? per abbiamo venduto di 13 milioni — si vende al 7 1/2 p.c — ci siamo preoccupati del costo; ma non si poté sapere speciali nella linea di Genova — accenna alle difficoltà poste dalle società — lombarda — per esempio data la gli stata del Veneto; si oppongono anche le linee piemontesi; rifiuti di bel nuovo. accenna ai molti pesi imposti alla società — muri tonchi

esercizio di un trimestre decorso – migliora-
mento nelle tariffe di trasporto – ribasso di
tre punti – in alcuni casi di cinque per cento
a carico di 3/ milioni per il porto di Genova
maggiori spese per le stazioni di Genova pagamento dei
impiegati – servizi della società
– fatto a condizioni più favorevoli – obbligo del
doppio binario e il reddito eccede di fr. 35/m a chilometro
– le tariffe alle stazioni – esperimento delle materiale

Finanze crede il proposito conveniente – però si
deplora potrebbe produrre di più

Giulini osserva che si preferisce la riduzione
della fusione delle romane colle tariffe ivi
si propone di rimborsare tutto il costo – furono
fatte obbiezioni politiche – ma si non le fanno ai
settentrionali – è una tariffa che deriva dall'esperienza
la Svizzera ci mancano tutti gli elementi delle altre –
obbiezioni militari – tecnicamente questo progetto
può più servire meglio a completare le romane
– le ricevute finanziarie di tariffa – ma altrimenti
non crede che più un buon affare

Visco. Crede che rendita più ricevuta finanzia-
ria. Nota fa distinzione finanziaria – 200 milioni per le
esercizio 1864. questi i servizi di cassa – Gestione
finanziaria deficienza 317 milioni – Somma dei 4 milioni
beni ricevuti – anticipazioni imposte 176 milioni – 56 milioni
anticipazioni beni del tesoro – 1855 – deficienza 285 milioni
– 60 milioni di risparmi – 40 milioni di maggiori imposte
– debiti finale 337 milioni – come fu fatto? Due ele-
menti prestiti e rendita. Prestiti di rovinosi il nuovo
debito pubblico – condizioni finanziarie attuali – la

prima impiantit turco, americano - napoleone - dolenze
più di conto di prestito. Altra cosa di cui è d'uopo
bisogna occuparci nella Andrè. — Ma tutti hanno
fede nel nostro movimento della capitale; niuno
crederà giusto l'apertura a Firenze. Dunque
vendita o beni demaniali o strade ferrate. Ma
appelli d'oppositori! ma non siamo ragione costituita
per venir guerra; siamo a capo dell'appello.
Ma della vendita è il fatto — valuta è 19 milioni
— fatto il calcolo alla ragione corrente importa 194
milioni — la Provincia acquistarla avremmo avuto sol-
tanto per 200 milioni. — Interessi importano 106
milioni che venivano a perdere — ma già stesso che do-
vremo pagar per i prestiti. Ma ci son speranze
Monarchici delle elezioni che dispongano taluni
vantaggi già accennati da Correnti.
Risponde agli obbietti del Giulini — Assicura
militare stato valutato in Francia decina nove
mila uomini; d'industriali tengono otto stato — Grande ca-
pitali meglio dannato che quelli della città — ma unità
Francia amministrativa tutti regionali.
La seduta è tolta alle ore 11. 3/4 pom.

Cantagrelli Segretario

VI

1864 Gennajo a ore 8 1/2 pom.

Presenti tutti i commissari

Fusione delle ferrovie romane
colle toscane

Correnti della romana quante società e quante linee. prima anche molte società di più – di futuro si una società de quante volte. Meno la società centrale le altre furono fondate dal fatto. A seguito dell'insurrezione si dovranno emettere nuovi obbligazioni che saranno garantite dal governo – Peggio per le Maremmane. I loro godono di una rendita sulle stato; tutti non portano d'obbligazioni di lire 500 nominali – ciascheduna godono di l. 25 di rendita.

Vista di alcuni chiarimenti di cosa risulta il pro d'anno che deriva dallo stato per contratto delle maremmane

Correnti riprende. Maremmane loro e società; i loro non hanno preso

Comunica una stato per le società romane. Nessuno tutte le di del Papa. È una società fallita. Le Società che si vorrebbero separate, vorrebbero poi unite. Nell'anno scorso per fortificare; debbi e continuare le linee

Finanze. È contestato d'una che i loro sacrifizi finanziari per parte del Governo tanto per le romane quanto per le toscane.

Dalle conseguenze del fallimento delle Romane. Dovrebbe abbandonare, tutte rimborsare

in mano del Governo. Si troverà altra società che continuerà. Per certe obbligazioni botti e le azioni botto 1100 mila lire ma ciò bisogna fermarsi: azioni allocate in mano dei prodotti. Fecero male: loro interessi che importa — malversazioni Per la Toscana, contratti del governo provvisorio non è tenuto ad osservarli bastato come Per le maremmane; ma assenti di prodotti quanto si vede a Civitavecchia che ci prenderà l'esercizio delle ferrovie Italiane, ma ciò possibile anche comunicazioni. Bisogna che siano riservate le vie minori. Quanto alla Toscana bisogni interdire l'illimitata facoltà di spendere. Dunque la garanzia bisogna di molto limitarla.

Pisco risponde a Finenza. Non si tratta una società quanto il fallimento offende un capitale unicamente collocato. Per la Toscana necessario ritenere le gravi difficoltà in cui si trovava la governo provvisorio Toscano. Se altre linee è pure ricordabile nel governo — Maremmane certo attualmente tre esercizi esigui delle maremmane £ 2400 — Contratto Lesino. Era un 18 mila lire a Kil. non la pena altro obbligo Fanno se il servizio nitidezza del abbia del 20 Pc — se fanno i ribassi del 7 Pc ci avrà — ci è il vantaggio di un milione e cinque lire

Due vantaggi: mantenimento una società, la rete completa le altre linee e le quali fruttifere — facciamo anche risparmi di spesa.

non spenderemo più per le linee toscane.

Giuliani crede doversi accettare per i precedenti, le società meno sovvenzionate dal Governo più prospere - esempio le romane fabbricherebbero; ma la questione l'altra bisognerebbe anche prender in esame.

- Fratteni ritiene per la comunicazione con Roma che possiamo ajutare le romane abbandonando le livornesi. I contratti ci sono; non si possono impunemente. Centrale va bene - Maremmana è una buona - Importanza della linea da Spezia a Roma crede che sia necessario renderla obbligatoria - C'è un po' d'illusione nel ritorno dei trasporti giacchè col sistema delle garanzie quello che non si prende da un modo bisogna prenderlo da altro.

Corsini - Livornesi desiderano vincolarsi per legge un voto che parla l'enumerazione dei vantaggi arrecati al governo.

La seduta è sciolta alle ore 12. pomerid.

Castagnola Segretario

Ore 3 1/2 pomeridiane
2 Dicembre 1864

Presenti tutti i commissari di esercizio di Firenze

Il Presidente pone alcuni chiarimenti

continua la discussione sulla vendita delle ferrovie

Prende la parola Castagnola in senso favorevole alla vendita.

Seguono alcune spiegazioni.

Giuliani vorrebbe che fosse accennata bene la necessità finanziaria nel rapporto.

Correnti sostiene che il contratto è buono considerato anche in se stesso.

Castagnola appoggia Giuliani - Berti Pichat

La Commissione accetta la proposta di vendita delle ferrovie considerata sotto il punto di vista finanziario, e l'accetta all'unanimità dei presenti.

Conforme a norma della sotto commissione degala riferisce sulla questione Sterbini - La sotto commissione crede che se la lettera sembra sfavorevole alla pretesa del Governo lo spirito invece è favorevole al medesimo.

Correnti vorrebbe che nella legge si inserisse una frase per cui intanto che le linee passano alla Società vincolate le ipoteche.

Giuliani vorrebbe che si eliminasse le semplici disposizioni per quanto riconosce che la commissione si debba tutto accettare o respingere.

Corenti non vorrebbe che nella relazione si accennasse alcun che della corrispondenza

tenuta tra la Società lombarda ed il Ministero.

Giuliani insiste a che si dichiari nella relazione che per quanto fosse tolta intiera della commissione debba dirsi emendabile fino quanto era impossibile il modificare la convenzione pel timore che venga altra respinta.

A questo punto interviene nella commissione l'Ispettore generale dei lavori pubblici Bruno e il segretario Marsi.

Prende la parola Giuliani relatore della commissione tecnica. Pensa che se si fosse potuto differire di qualche giorno si sarebbero potuto organizzare meglio e ristrettamente i gruppi.

Correnti chiede a Bruno perchè non si faccia entrare la società lombarda nelle spese del servizio? perchè come si sarebbe utilizzare

Risponde Bruno che Minghetti che ne era capo da quando fu fatta la convenzione per ottenere più cose per poterne proporre

Dice poscia che ciò torna a danno dello stato piuttosto che a vantaggio. - che noi si fece a perdere 13/ milioni: Castagnola e Bellati appoggiano.

Giuliani osserva che forse il governo potrà cedere volendo minacciare la società di cedere i diritti di esercizio della ferrovia.

La seduta è sciolta alle ore 5 1/2 pom.

Castagnola Segretario

1864 Dombre 3. ore 3 3/4 pom

Intervengono tutti i commissari più l'Ingegnere Severe Da alcuni schiarimenti richiesti che gli furono fatti.

Linea da Capua a Pescara venne abbandonata perchè troppo costosa. Comincia una memoria in proposito. Vi sarebbe un contributo di più di 50/m lire a kilometro; l'estimo (di costo) a 300 mila lire a kilometro abbandonandola il governo risparmia 50/m l. a kil.

2ª Questo. Perchè non si fa la diramazione a Benevento per accorciare di 25 kilometri la strada ferrata

3ª questo. Supplemento di convenzione per 9 mila lire a kilometro. art. 17. della convenzione viene a 1 milione e ben m. fr. 9 la società paure d'esser degli speculatori. Un impresa per 35/milioni dovea fare il tronco da Eboli a Salerno. Ripiende la linea aspettatore reclama indennità anche pei subaspettatori; chiede 9 milioni. Altra impresa da Conza a Candela abbandonata anche questa da Candela. Foggia (fatto) - l'aspettatore ha un indennità tra la 4 mil. 0/0 e 2/m 1/2 - per taranto tre milioni pel primo tratto e quattro pel secondo. - Di stazione d'ancona provvisoria binario che la metta in relazione col mare - e porto 1.800/m fr. - Di opere di difesa de' ponti ed al mare; manca con

contenere ricevere per ottava mano di divisione, naturalmente materiale mobile. Insomma si prevede un totale di 20 milioni.

Nisi spera che questi 20 milioni sono compensati dal vantaggio delle provincie e delle minori spese che s'incontrano nella nuova linea.

Firenze sostiene che si deve ~~fare~~ fare un sistema più ottimo quello che è necessario.

Confronti lavori furono fatti tra Ebol. da Ebol a Conza tutto 0.45 Kil. da Pontecorvo a Candela 45 Kil. Da Candela a Ebol. 100 Kil. - guadagno di 2 milioni circa all'anno.

Berardi. Non è possibile tralasciare la linea Benevento e Foggia?

Roveri risponde; si risparmia molti Kilometri; ~~ma~~ si percorrono 50 Kilometri senza neppure incontrare una casina; percorre la valle dell'ofanto mettono; si vicinanza dei boschi di Montecalvo e di Castiglione; necessari dintorni permanenti.

Vitelleschi dimostra la convenienza della nuova linea; punto obbligato è Napoli. Napoli è città di 600 mila abitanti, ha bisogno d'industria; ora ha perduto il commercio delle Puglie; fate la strada la più diretta da Napoli. Egli è del dep. presentano

progetto di legge; relazione fu favorevole ordinare del giorno fatta proposta. ~~Fatta~~

Detta domanda del Presidente, ~~Ministro~~ rispondeva che per Benevento c'è la sola galleria dell'Appennino - Per Longano società ha tempo 6 anni ma proporrà di ~~ten~~ meglio; col suo progetto forse risparmia di tempo perchè gallerie più brevi. Difatti Società ci è incaricata di fare in tre anni.

Ad altra domanda risponde che dare il voto comparativo delle linee, l'aumento chilometrico della rete, la lunghezza delle gallerie - Galleria di Longano non fu mai inserita per la diversità ~~del~~ nel accettato dal progetto. Studiati diversi progetti e sempre emendabili - Sospensione perchè ~~il~~ tutti l'Aberdam già altre volte ~~di portarla avvolgere bocciatura~~

Soprajunge Mori e da alcuni schiarimenti per Cerisia Società vuole sol pagare i 19 milioni ad opera finita e nemmeno subito; Ministero credette che in seguito avrebbe avuto di più.

La seduta è sciolta alle ore 5 1/4 pom

Cartagnola Segretario

VIII

1864 Dmbre 3. ore 9 1/4 pom.

Intervengono tutti i commissari ~~in eccezione di Giuliani~~

Ferrovia ligure

Correnti prende la parola. Società romana prenderebbe 6. milioni in più ~~per~~ 2. in più per la traversata di Genova; 2 per Savona.

Ferrovie romane e toscane

Fiorenzi espone i suoi calcoli. È da un milione e ½ o 1. di più alla toscana; per quale motivo? per cui regione il ragguaglio alla genovesi ed alla livornesi.

Boldi attesta quanto disse Fiorenzi. Per la maremmana percepisce 38/milioni

Giuliani - Governo deve anche attualmente garantire le spese di riparazione per la maremmana - ora invece abbiamo uno determinato. Quindi bisogna cambiare il ragguaglio. Livornesi con più legittime attualmente, perciò il 1/3 anni e 1/3 unire alla romane alle meridionali, alle ligure. Se devono far parte della società cumulativa è naturale che abbiano pretensioni. Per la maremmana contratto di 26 milioni. Due milioni e mezzo per l'esercizio del tronco. È un'economia. Opera di seria amministrazione pone un confine.

Fiorenzi. I contratti debbono essere interpretati secondo equità; le pretese toscane non sono ammissibili; almeno non si dia un centesimo di più. Si aggiungono alla toscana le 900/m lire di più della ligure.

Giuliani. Ma non leggi del Parlamento; ma la legge della ragione; sulla stessa base. Si può desumere nella relazione l'ammessa del contratto.

Vice. Marcuzzi - ammette che un tratto transatlantico; gli azionisti partecipano agli utili e alle perdite; non concorrono alla formazione del capitale. Contratto con Rubattino 27.500, ma + acquisto di terreni - 2 381/m. per servizi delle obbligazioni - aggiungere il tratto sino alla meta. - B. 281/m. lire spende attualmente il Governo. Le 15/m. l. a Tirl. abbiamo di meno 400/viaggi m. lire - ci veniamo a guadagnare le altre ferrovie toscane importano l'obbligo di garantire la emissione indefinito delle obbligazioni.

Correnti. Non bisogna considerare le cose troppo particolarmente ma complessivamente. Ammette anche che la Toscana ~~complessivamente~~ sia favorita. Bisogna contrappesare ~~il~~ i vantaggi di ottenere le comunicazioni nuove linee che si adottano. Egli definisce il contratto la disgrazia di molte città ecc. Non si propone annullare le concessioni della Toscana.

Berti Pichat. favorevole 1° perchè la libertà è una verità la di cui ragione può influire nelle finanze italiane. 2° per terminare un obbligo indeterminato. Non conviene nella diminuzione economica del sacrificio. Crede che sacrificio maggiore di 2/m. e 600/m lire - bisogna ben stabilirlo. Linea da eseguire e eseguirsi ~~sarà~~ sarà l'onere; bisogna riferire il calcolo.

Correnti. Esprime i bisogni della società e dei vantaggi.

Giuliani. Si faccia risaltare la necessità del rimedio

Bodeli. Se ci fanno i per tutte insieme le non finite tra le tasse di fronte agli attuali loro contratti, non avranno gli esonisti che il 5 p.°; e tolte Firenze l'avvenire di giudizi giusti potrebbero sperare.

Correnti ricorda i carichi nuovi - stanza ligna, esempio della tassa - stanza biet. zucchero - compimento della Maremma - la Toscana va inglobata nella Lombardia più nella Spezia Parma - legge la sua emendazione della Direttazione poi ancor da lui deposta - Minghetti per la stazione.

Firenze Quali nuovi carichi? le nuove linee hanno garanzia - sarà però necessario che le società diano gli appalti.

Correnti - Insiste di non fare al sistema che attuale amministrazione adopera per ottenere dei sussidi. Che questo è sistema definitivo; bisogna dichiarare responsabile il Governo. Espone piccole società parassite

Giuliani. abbiamo adottato il sistema. pretese che industria privata faccia imprese grandi spese. altrove si sviluppi poco a poco. - per si sviluppi l'agiotaggio che si rifugia nel Governo. Dati mezzi d'influire sulle società. commissari regi inviati per antagonismo perchè mancano d'appoggi nella loro gestione. Ripugnerebbe che fosse amministrazione nominata in parte dal Governo. Votare fusione. Bisogna discorrere anzi della combinazione tecnica

Firenze commissari regi flagello. Meglio che

impiegati governativi: notajen Carlo Ant. C. fu.
Società responsabile in proprio.

La seduta è sciolta alle ore 11. 3/4 pom.

Carlo Segrè

IX

1864. Dombre li ore 2 3/4 pom.

Intervengono tutti i commissari ~~meno~~ Finenzi

Giuliani comunica la risposta del Ministro dei L. P. sulla galleria di Pietrasanta e sulla traversata di Genova (N. 1 documenti). = Osserva che quindi vi è una somma di due milioni e 661/m lire da spendersi in più per la traversata.

Corrente la verità che entrambi i studi molti pesi.

Si procede alla votazione della fusione della società delle romane toscane.

Finenzi domanda la divisione

Bernardi e Bordi si oppongono; entra Castagnola e Giuliani.

Finenzi ritira il suo voto vista la nota presa dei varchi. Berti Pichat vota pure favorevolmente perchè i varchi non eludono la previsione ministeriale

Bordi allora è meglio chiarire i dubbi.

Bernardi meglio respinge la discussione

Corrente da alcune spiegazioni

Giuliani vorrebbe che si prendesse in considerazione la linea eventuale

Bernardi fa formale istanza perchè si riapra la discussione; meglio che respinta la legge che veder mancare la ~~maggioranza~~ maggioranza alla Camera

Corrente vota con riserva domanda che votazione non è nulla.

Berti Pichat rinunzia alla riserva

Bersani crede che meglio riassumere la comunicazione il calcolo fatto della sua commissione di finanze

Giuliani crede necessario l'ordine fra l'una la costruzione di due linee di Brind. - crede necessaria linea Spezia Parma. bisogna ordinare al presto

Castagnola combatte la proposta Giuliani

Giuliani risponde che gli studi furono fatti secondo ordine Menabrea. si potrebbero dare tre anni per cominciare i lavori. altrimenti noi lasciamo passare buone occasioni. crede necessario eseguire queste domande

Comparti. Governo è in una condizione assai buona verso la Società; meglio interpellare il Ministro

Botta osserva a Castagnola che anzi egli dovrebbe stare la convenzione.

La seduta è sciolta alle ore 5 1/4 pom.

Castagnola Segretario

X

1864. Dombe 4 ore 3/4 pom.

Intervengon tutti i commissari d'esecuzione di Bodio il Ministro pei lavori pubblici e l'Ispettor Revere

Giuliani più favorevolmente osservebbe se si aggiungesse altra linea. L'ispettore che non si potea cambiare la convenzione, ma si potea invitare il Ministero a che le linee eventuali diventasser una realtà. L'obbietto l'appoggio della finanza; meglio lusinga che lo faccia una legge speciale. Altra si restringe a che voglia assumer l'impegno di presentar detti progetti entro tre anni. Più specialmente parla della linea Spezia Parma e la linea di Firenze ed una città della Romagna. Necessarie linee longitudinali e Trasversali - l'obbietto onere della finanza; ma tempo di tre anni a cominciare i lavori e cinque o sei anni per finirle

Presidente Pichat. Commissione non prese deliberazione

Sulla linea Spezia Parma è opportuna e necessaria per cat militare. Bisogna fissata e per cui fu contemplata. Che la Compagnia che deve assumerla è impegnata in molte costruzioni e non è più obbligata ora e non ha difficoltà d'impegnarsi per un progetto, quanto al tempo bisogna che prenda notizia delle condizioni della società non può quindi ora determinarsi per esso il termine utile. Quanto alla altra linea

di Firenze pure di portata fra le città delle Provincie. (è commissione che studierà la proposta.

Berardi. Studi di Arezzo è compresa è già compresa? oppure eventualmente?

Luzzi. Lo è nella categoria di quella di Parma. Resta a vedere quando cominceranno a percepire i tre anni

Berardi. Nella relaz. nella pari media. È studio d'importanza secondaria. Alcuni Dep. bramano di stabilire quota di contributo del Gov. e delle Pr.

Jacini. Dipende dagli studi che si faranno, e delle deliberaz. delle Deputazioni provinciali

Visconti. Arezzo è compresa? Prof. Alcuni vorrebbero che tenuta Colonna spendesse di più nel conto della popolazione che rimane a 60 / m. abitanti

Luzzi. Natura è avverso — distanza di 18 Kil. per Terreno roccioso. Vedere se esistono un pozzo ma richiederebbe locomotive speciali; quindi sto avvicinarsi più che sia possibile, eccetto il pozzo in omnibus; nessuno si può pretendere la Casa

Visconti. Se si facesse concorso Gov. non darebbe sussidio?

Jacini. Bisognerebbe allora che Gov. portasse un risparmio sulla linea principale Darebbe un sussidio ma che risparmio.

Luzzi. Per qual ragione è tralasciata linea Perugia Ceprano.? è

Jacini fu abbandonata per l'enorme costo

Se i incontra - linea delle più difficili, uguali alle alpine. Se pel compimento del tronco fuino e per prospettive avvenga di potersi fare i fori.

Giolitti - Linea Terni Rieti sarebbe presentata con legge speciale - E ci Tiene moltissimo per impedire le speculazioni che si verificano le linee pontificie - altre tutte accepisce tra le Camere e l'onorevole.

Sacchi - Fori perchè deliberata spesa che ne spenda - Per la Ca. di Savoia non più per molto.

Giolitti - Savoia e Lecce si tratta in condizione finanziaria inferiore a quella di Carnia; con elementari molte spese.

Sacchi questione di tempo

Finocchi - linea da Macerata - Giolitti nuova perizia Ministero concetta non esatti; comunque ha per obiettivo Roma, ha ci devono condurre le linee; i passi non sono nelle valli ma in cima dei monti; i provvisori le linee sui mod. da gittare Credo che studi utile sarebbe da accordare

Adamoli - Sacchi linea di Macerata molto utile per congiungersi al sistema stradale

Confortato voti delle strade ferrate questione Plumbo - esaminato: che passi all'ord. del g.

Approvazione della Ministro delle finanze

Confetti continua la commissione a esaminare nel seno del Governo; ma esistono molte difficoltà.

Della Stufa accenna a questione sul tesoro di spiriti e del credito. Pare evidente che i detentori hanno ipoteca, inoltre per la conversione bisogna riflettere se si debbano quindi offrire pubblicamente.

Orlando: ripetibile ciò: è somma gravissima. Stamboulian: credito cattivo, però è convinto che non bisogna dirlo. Forlenza: pensa di più; crederebbe d'imitare d'emettere i suoi pareri in una commissione.

Bert: Richiesta bombardamento aperto emette portatori avranno diritti, non più che obbligazioni.

Berenini: per quali motivi nella non fu via ottenuta: non si va a Roma?

Ferrovie meridionali

Berenini: disposizione linea Ancona Bologna — come calcola se i maggiori carichi?

Nuovi furono calcolati — in ragione di L. 20/m a chilometro attualmente la redditi di L. 15/m. — costo di esercizio 7 od 8 mila lire; ma la linea di Ancona a Roma molto difficile; Ferrovie meridionali daranno prima 6. o 5. mila lire a chilometro; poi l'allungamento più difficoltoso gl'introiti.

Votazione sulla ferrovia della
Stazione della romana

Approvata all'unanimità

La seduta è levata alle ore 11. 1/2 pom.

Cantagalli Segretario

XI

1864 Dicembre ore 1 1/4.

Intervengono tutti i commissari ad eccezione di Baldi.

Si legge la risposta dell'Ispettore Favara ai quesiti che gli furono fatti (V. 9 verbale).

Si delibera di far questa sera ai Ministri i seguenti quesiti

1. Quale preferita fra il Governo cedendo la strada Ancona e Bologna applicando a questa tronco il sistema per le ferrovie meridionali?

2. Furono calcolate tutte le conseguenze della vasta rovina e per quale motivo lo si preferisce al sistema attuale?

3. Perché la linea di Conza non è stata aperta nel termine dalla legge fissato? Vedi

4. Per qual ragione si è abbandonata la linea e se ne sottrae altra?

5. Perché si ripiegò sempre, sino quest'ultimi giorni, che detta linea sarebbe non stata compiuta?

6. Perché non si attivò la grande officina pel materiale della strada ferrata meridionali e che pensa di fare in proposito il Governo?

7. Perché si progettano due traversate dell'Appennino al di sopra di Benevento con vicine tra di loro, mentre a nord non si trova altra traversata che a Città Ducale e inferiormente fino a Potenza?

8. È indispensabile per adesso la costruzione della linea Termoli Foggia per Benevento?

9. Vi è realmente un gran vantaggio
a costruire un nuovo tronco da Napoli
a Caserta invece di ampliare l'attuale?
10 Perchè si diede sempre preferenza
a Solofra che avrebbe avuto la sua strada ferrata?
La seduta è levata alle ore 5 1/2 pom.

Cartagnola Segretario

XII

1864. Dombre 6 ore 8 1/2 pom.

Intervengono tutti i commissari ad eccezione di Bordi e dei Ministri delle finanze e dei lavori pubblici

Si legge loro i giornali pervenuti questa mattina

Quanto al primo

Si riserva di rispondere

Al secondo

Sella risponde dimostrando la convenienza. Situazione finanziaria è prova oggi di provvedere per una alla emergenza delle finanze; l'appresi è rimandato al tempo buono quando le finanze saranno migliorate. L'ultima linea è un'espediente politico per accattivarsi la Società che ha interesse a costruire negli Abruzzi

Sul terzo

Varini per le gravi difficoltà incontrate conforti di finora fu sempre in pieno! ma fece l'ufficio in Napoli, l'arresto a Longobucco obbligarono fare un sacrificio di 16 milioni. Da tre anni i lavori a Messina facevano sperare continuo che i fondi bastassero. Messina disse è un grande errore; Mentovicino Napoli da Brindisi — Ingegneri dissero che impossibile proseguire la linea per Potenza. Che figura facciamo!

Varini tutti ripetevano che la linea di Longobucco fu un errore materiale

Conforti: fu prescritta da Napoli che credeva troppo tempo proposta per Longobucco; ma col nuovo progetto si ottiene tre anni.

Varini la linea è più breve; linea di Benevento traversa territori più ricchi e popolosi. Dunque avrebbe maggiore entrata.

se si fosse la linea di Benevento a linea di Congo avrebbe servito alle 50 o 60 m/. abitanti trascurate dalle nuove linee di più che quei decidere di Salerno e avrebbe dato una linea che la continua a Brindisi da cui Basilicata

Nella / già nel 1862 si aveva fatto dubbio della linea di Congo – si voleva congiungere direttamente all'Italia settentrionale ~~della~~ la nuova linea tirreni: quanti più industriali – oppure inoltre Da un ingegnere delle miniere della Maiella che la aveva studiato per la argilla mobile – due tempi – uno in cui caviamo dalle bilancie questa spesa di 65 milioni ma non era possibile. fatta a spese dello Stato, non si poteva continuare – un periodo in cui data alla industria privata; / l'altro in cui si modificherebbe il tracciato.

Bucini. nel 1860. Talabot quando il Governo era ancora a Napoli venne in Piemonte a trattare già delle ferrovie napolitane e volea la linea di Congo; tutto era l'unico progetto studiato. Disse di permettere di quel progetto originale negli altri progetti. colla linea da Benevento quella di Congo era inutile.

9 no quesito

Nella linea di Pontecorvo vi è sempre vantaggio a forbe

Si ritiene il terzo quesito

Giudizio contrario all'abbandono della linea progettata, non oppugna il cambiamento della linea di Formia. volle andare in modo, cambiamento portava seco grandi indennità. abbiamo linea continua per Genova perchè Polcevera permetteva col passo di S. Pietro.

Ciò posto e non ammesso il tenero soggetto deve ora giudicare sulla carta. Si fa menzione che si facciano due progetti così proposti; e una distanza si prende ai punti estremi; non si propone distribuire meglio la traversata.

Varia la linea di Sud è la linea normale - Roccetta - più diretta, ma lunga di tutto la difficoltà è linea anormale - la linea Benevento è normale; l'altra del Sabato è per non escludere quella Provincia del movimento ferroviario.

Finanze appoggia Giuliani; non cede alla proposta che fanno altri stati la compagnia; gioca per la linea di Conza

Varia Per la linea da Roma a Napoli necessari guadagno di 16 mi/li più sussidi delle Provincie

Vitale non è giustificare personale ma da proposizione; non dice che si tolga la linea di Conza ma non direi mai si faccia Conza con quella di Roma — di appoggio tutte le deliberazioni dei Consigli Provinciali della Campania e delle Puglie. Chiede dopo quello che venne deliberato ai due rami del Parlamento a creda di fare la linea di Benevento

Varia questa è indispensabile e perciò meglio opera non potendosi fare due

Conforti: si dice che si vuol evitare il danno della compagnia della galleria

Varia la situazione delle finanze non ci permette di fare le due linee

Giuliani 16 milioni di indennità perchè compagnie si vuol proporre di opinione come lo sono? perchè non opinioni o un pagamento di opinione lavori

Varia è un fatto interno della Società, lo riferirà al Board.

Benevento Roccetta Giuliani appoggia Roccetta Finanze appoggia Giuliani Roma Napoli Conforti Vitale Varia

6ta Questo

Jacini Jeri fu tornare insieme

Berti Ruini si sente di 16 milioni.

Correnti se invece di 16 fosse 8 milioni sarebbe meglio; quindi bisogna che la Commissione giri diffusa. a di Commissione giri rivolgersi?

Jacini si rivolga a Bona la ferrovia per venire per tornare alle tre pure.

La commissione accetta.

Correnti dice che occorsero un errore di cinque milioni nella ferrovia di Savona

Jacini. Governo vuol salvare la ferrovia ma non gli altri lavori che si raggruppano intorno; necessaria transazione; Bona non basta la garanzia dal 6 p.% di 56 milioni bisogna anche di 56 milioni

Sal 6 m

Jacini è non la vede; si avvicinerebbe il più che si può; si andrebbe ad ogni modo vicino a Pistoia

Depretis Questo rimetterà il Governo abbandonando la linea di Lucca?

Jacini È indicato nel progetto di legge.

La seduta è sciolta alle ore 11 3/4 pom.

Cancelliere Segretario

XIII

1864 Dmbre 6 ore 2 1/2 pom.

Intervengono tutti i ~~Deputati~~ Commissari di eccezione di Bodio, Bona Direttore Generale delle ferrovie meridionali e l'Ispettore Bovero

Corsini chiede schiarimenti a Bona sulle indennità pretese dagli appaltatori Peruzzi e Nonotti; non si potè capire come si debbano enormi compensi per la perdita delle azioni

Bona la legge sui lavori pubblici da il 10 p.% in caso di ribassi; ma appaltatori invocarono il Diritto comune, il buon diritto. Le azioni non entrano che incidentemente. Appaltatori Peruzzi prendono azioni a quel ribasso. Ma oppure ciò stando il 10 p.% i due appaltatori hanno un profitto di 30/milioni. Prima domanda che vale 9. milioni stando al Codice Civile. Nonotti chiedono tre milioni. Bisogna contemplare anche la linea di Pescara, quale indennità fu promessa; cumulando le due linee abbiamo 12/milioni + 6. milioni di lavori fatti a forza quindi 5. Crede che Bona prenderà 5. milioni sulla linea di Ancona. Peruzzi ci chiedeva rispetti di 20 milioni; ma questi non ci devono; bisogna aumentare il capitale per compiere le nuove linee. Società non sarà rimborsata che tra dieci o quindici ~~anni~~ anni.

Rivera Rothschild non vuole accettare gli stessi per Pescara pretendendo che importasse 400/m. l. a chil. - Ma questa è una linea sotto condizione che cioè il Governo non voglia spendere più di 250/m. lire a chilometro.

Bona crede che non si possa pretendere delle indennità per Pescara; i tre appaltatori

Desina che non pronti a fare che hanno offerto di 260/m. lire; il contratto da loro ragione di forza.

Confort Sulle indennità per Pescara

Bona Il criterio è misto; contiene conto gli appaltatori le tasi della Commissione; ma vincerà?

Berardi per quel comma fu fatto l'appalto di Pescara? è appaltato per più di 250/m lire ma oltre la società

Bona Fatto per 210/m lire contratto unico per tutte le linee; gli appaltatori hanno calcolato il danno delle linee di Longa e Pescara

Corsanti Fatto contratto generale; molte linee costarono ~~200~~ 100/m lire, certe da traversate per l'appennino; ma appunto sopprimiamo quelle di Pescara. Quanto a Longa vi dispe[n]sa ~~gli appaltatori~~ gente d'una compagnia; ma questo criterio non entra nell'indennità

Bona Jacuzzi fece 300 + 400/m. p. di lavori Vostri 5 milioni.

Confort questione unica se le pretese siano esagerate

Bona Poggi ha stato l'indennità, società sarà contenta.

Giuliani Come non avendo eseguito che i pochi lavori non si trovi in ritardo.

Bona C'è il tunnel da Eboli a Salerno in cui ~~la costruzione~~ [illegible] passano anni sempre di lavoro non è in ritardo.

Severa giustifica il Governo pel ritardo nell'approvare i progetti, spaccati; dovettero essere i progetti, furono diverse volte emendati.

Bona passava fece provvista di rails, ha maggiori, provviste, fondi.

Berti Pichat. La società potrà dire agli

appaltatori non ebbero danni indennità e tra-
lasciate linee difficili.

Roma. È vero è in parte fatta, parte
difficile un contratto unico; nel riparto fatte
fatte le parti difficili non calcolate di più
Correnti Società meridionali generale, fece contratto
con altra società generale sperimentata di tutti
i lavori per 210/m. l. a Kil. Italiani e
altri non collaudisti. Quindi bisogna provare
un danno all'insieme; converebbe transigere
per somma minore.

Roma I subappaltatori hanno diritto ad
indennità. Termina col dire che la Società
è contenta del poco ribasso di quanto spe-
rava spender
ed analoga domanda del contegno la
risponde

Roma Strade ferrate regionali si hanno
Stato, vendute di fuori rotti; servizi si fa
nelle stesse modi, si compongono i conduttori
i interruzioni molte settimane, quindi si
fece un inventario - ci vuole tutto sotto pei
2. milioni

Visto Ufficio di fuori a Napoli.
mi fatti reclami continui, bisogna fuori
non dare che alcuni impiegati si lagnino
perché li mi si fanno .: vagoni mentre le
calabre linee si fanno fuori a Pistoia.

Roma. Già progetti fatti - .: 6 tron.:
non crede bene aver stelion proprio,
meglio costituire altri stabilimenti. Gli
stabilimenti si fuori; più da un anno tiene un
Ingegnere stipendiato a 12./m. lire all'anno.
Quanto alle commissioni date fuori gli è perché
a Napoli non ve ne è stato. Se a fuori a Pistoia

non un grande beneficio, egli stesso lo vede che lo ammise. Società meridionale con più o ha è una linea tutt'affatto, come gli sbarchi. Troppo forte sacrificio finché la linea non sia continua da Napoli

Nisco. Gli stabilimenti di Napoli son i migliori d'Italia

Presidente Bonin - Nisco

Correnti fa la seguente proposta a nome della sottocommissione di finanze

Linee meridionali - per quattro anni vota subito non si attende; vi è dunque un vantaggio che il governo non pare abbia calcolato - anche circa di otto milioni che dovrà il governo

Sembra a parlare dell'indennità: propone che invece di Nisco accordare dieci mille di più per chilometro si accordi intanto di 500. a titolo d'indennità.

Nisco propone che il Governo l'incarichi esso della liquidazione delle indennità.

Finenzi fa una terza proposta

Bernardi preferisce la proposta Correnti perché non è molto evidente quella fatta da Finenzi e Nisco; eventualmente accetta proposta Nisco, purché una volta che sia realmente utile.

L'on. Presidente propone al Ministro la proposta Correnti

La seduta è tolta alle 5. pom.

Il Segretario Segni

XIV

1864 Dembre 6 ore 8 3/4 pom.

Intervengono tutti i commissari d'esposizione di Correnti e Cialdini. Interviene anche il Ministro dei L. P.

Nino 5. 600 di opere maggiori per la ferrovia Ancona Bologna - detratte le opere pagabili in più 2. milioni alla medesima - Commiss. non fu permesso che si dovesse dare un equo benefizio per la costruzione del contratto. Non si crede dovuta indennità per la linea di Pesaro - Venendo a Lugo si dice che si dovrano 9. milioni d'indennità per un ottavo di 44. milioni. Il Governo non riconosce tanti appaltatori. Si dice a dirsi per 4. anni 2. milioni son due milioni; se ne aggiungiamo altri 12. ne diamo appunto 20. Dunque daremo solo 600./m. l. a chilometro. Facciamo comprendere alla ministeriale che conviene accettarla. Così non giustificheremo che non daremo compenso ad una società costituita in modo così anormale che la destra di là un'altra società.

Jacini. Ha riveduti quei calcoli; esaminò l'argomento in altra seduta. Intera agli appalti se vi sieno tutti i vantaggi in genere. Se errore di calcolo allora va bene; altrimenti vi ha pericolo di ottenere ribasso; compagnia vorrebbe che poter liquidare lo stesso.

Berardi completa l'esposizione.

Sopraggiunge Correnti.

Correnti - Linea Ancona Bologna presenta vantaggi per la Società - si deve calcolare che si risparmierà se a ricorrere sulla rete mobile - ma poi per 40 anni la rete mobile non esiste - rimane veri vantaggi per la Società - si guadagna 2. milioni all'anno.

Torini. In quest'ultimi anni non si hanno
le 29 m/lire

Corrent. Questa linea deve aumentare
andando a Bari e a Roma. Esperate cifre dei ~~introiti~~
compensi — includendo ad Affrie 500 lire a chilometro

Torini Da trasformazione delle compagnie
frattanto c'è diminuzione dei prodotti lordi; ha quella
sola lire per chilometro - altrimenti si vedrebbe dovuto
dare ~~da~~ 24 o 26 m. l.

Corrent. Noi diamo anche con la società;
~~Accanto che~~ ha un vantaggio certo.

Ferrovia di Savona

Torini fa l'esposizione della pratica dalla
quale risulta che si tratta di fare un sacrificio
per la Città di Torino

La seduta è levata alle ore 11. 3/4 pom.

Cartagnola Segretario

XV

1864 Dmbre 7 ore 3 1/4

Intervengono tutti i commissari ad eccezione di Scialoja e Rodi, più il Ministro per le finanze dei lavori pubblici

Il Ministro comunica una lettera del Direttore G.le delle meridionali della quale emerge che d'ora innanzi le medesime si terranno al sistema degli appalti e che sulle sue mene linee il conte Bastogi non avrà alcun preliev a fare / questa comunicazione è fatta in via puramente confidenziale / la lettera è del 29. 9mbre.

Ferrovia di Savona

Visco Quartalla ha il contratto a forfait Giustini discute sul contenuto

Correnti ferrovia Savona - 10 milioni furono emessi a garanzia Fiol. 2 25/m. l. a Fiol. sul tronco da Acqui a Cairo Fiol. 48. alle condizioni la Società i fondatori si riservano la costruzione e fecero valere il sistema con tratto fatto col Quartalla - 6. di cambio costruzione. si garantisce il 6 p.te / incarico Spingardi / eguaglia il capitale - la fissa a 50. milioni. Società oppone che omessa 50/m. l. per perdita della fornitura del materiale mobile, ora anche data o fornita dalla ditta.

La società è autorizzata ad emettere 40/m. azioni a 500 lire / più 25/m. obbligazioni di 500/l. cadauna. Dice già promesse 10 lire per obbligazioni; + 1 900. 000 per interessi. Totale 3. 600. 000 che chiede in più la Società

Berardi si chiedono ~~in oltre~~ gl'interessi dal Aprile 1867 a novembre stesso anno; più 9057 mila lire d'indennità.

Corsini espone quale sarebbe la condizione finanziaria del nuovo progetto.

Secondo il sistema antico il Governo incontrava un peso di l. 416/m. secondo l'attuale di l. 816/m. ~~3.~~ sarebbe quindi un'aumento di 400/m. lire

ferrovie meridionali

Giuliani è onde un studio comparativo tra i diversi progetti

Visco bisogna decidere se è onde o no la linea proposta dal Governo – si leggono molte delle deliberazioni dei consigli provinciali

Soprappiano ~~Fiorenzi~~

Visco continua

Giuliani loscia la parte economica, parla solo del lato tecnico, si

Comforti crede che i pareri diversi tra la relazione non si stabilisca se è onde sopprimere la linea di Conza

Visco non discutiamo il progetto ministeriale Comforti faccia emendamenti

Presid. Voteremo sul progetto del ministro.

Si passa alla votazione e discussione degli Allegati ~~A n 247 A pagina~~ A n 247 A pagina ecc leggi

Approvasi.

Allegato B. Art. 1.

Comforti propone che si discuta prima la prima parte dell'art. 2.

è accettata la proposta

~~Fiorenzi~~ Comforti dice che la risoluzione parrebbe dipesa dalla risoluzione della Società – propone la questione sospensiva

Berardi: è una questione complessa e di buona fede; non si possono contrariare le due linee

non due parallele; l'una sola per ciò risparmio
Quella di Conza è più lunga 92 chilometri
Napoli è il centro; si aumenta il trasporto
dei viaggiatori. Che vogliamo ricevere una leg-
ge? è una necessità; le popolazioni abbandonate non accettano che a tutti i
abitanti.

Finenza è con ragione voterebbe per
Benevento, ma dopo un voto del Parlamento
dopo che interessi furono compromessi, la pub-
pubblica sarà grandemente commossa. È qui-
stione di principio, si facciano le due linee;
che si dice la convenzione sarà distrutta,
non la crede; cumulando capitali alle ~~Provincie~~ Provincie napoletane ed i risparmi che si
otterranno non si avrà poco danno

Giudiani. Non crede bene di mutar la
linea, crede che si possa ammettere la terza
linea di Benevento. Facile non vota la sop.
pressione di Conza, vorrebbe che fosse differita
fino a che finita l'altra

Finenza — Non si tratta d'abbandonare
che 100 Kilometri; non devesi spesa di più
che 30 mila lire o 400 /m l.

Berardi combatte Finenza; si mette per
la spesa nella relazione, non l'interessa alcun
articolo della legge

Finenza non trova che la convenzione
via scelta; più strade si avranno meglio sa-
rebbe per la Società quelli avrebbe maggiori
redditi

La seduta è levata alle ore 5. pom.

Cartagena Segretario

XVI

7. Dicembre 1864. ore 8½ pom.

~~Il Dep.to Corsanti~~

Intervengono tutti i commissari ad eccezione di Giuliani e Bodi. Interviene pure l'Ingegner Spurgazzi Verificatore di Savona

Corsanti espone come dal progetto ministeriale risulti l'aumento annuo di l. 400/m. ma che inoltre si fanno altri reclami

Spurgazzi espone quale parte abbia avuto i criterii dai quali partì. Il Ministro l'incaricò di riconoscere quale il capitale strettamente necessario per condurre a termine la ferrovia — tempo limitatissimo — dovette appoggiarsi alle tariffe della società ed ai computi fatti da una precedente commissione. Le fissò in l. 34 360 000. e nel determinarle tenne conto della proposta della fusione della strada romana e toscana che mette a carico il materiale mobile e l'esercizio. Si occupò del modo di rintracciare il capitale. — Discrepanze della società — Essa è in possesso di concessione 10 - mil. e per la diramazione 25 m. l. a tribometro. La società abbisognava di nuovi ajuti dovette cercare quelli che aveva già ottenuti. Fece che non l'intendo — organismo speciale — concessionari che non appaltatori, e gli altri appaltatori generali — patti della società cogli appaltatori — ci non ne tenne calcolo. Società non produce un calcolo che dimostri l'esattezza dei calcoli ma sibbene calcoli fatti dall'appaltatore generale, fu estratto nuovi elementi.

Ad analoga domanda di Fiorenzi Giuseppe risponde Correnti - 4 milioni da detrarre - 2 milioni dotaz. dei comuni - Sono già avute

Giuseppe Ministro i mutui ratizzi: dovette egli giustificare il suo calcolo, e fece vedere 360/m lire

Pres del calcolo Società ha contratto debito col Credito per 93 milioni; altre avute per 6 bon 600 per la diramazione - in ciò compresa la provvista dei ferri - i prezzi di questi li ricavò dalla commissione governativa. aggiunse l'interesse durante la costruzione, opere fatte avanti, arredamento delle stazioni e il resto al cifre - Discordo - Società due terzi cent dei ricavi delle romane, ma i concessionari presi aver ottobre di ben mila lire; questo contratto fece contratto con un cato 200/m lire. Sulle linee di Reggio fu il Governo che aperì un concorso; i concessionari calcolò i benefizi; e mettete in comune questi 25/m lire privato i concessionari di un benefizio; annualità di 700/m lire - Il mio progetto è presente al ministro perchè di leggere il suo progetto ~~che dopo essendo di aperi con tappe e legge e giuridica~~ ~~concluse~~ vide poi che nelle società furon trattate molto più lautamente -

La Società a due altezze; non bisogna che venga in decadenza prima che vengano i lavori. Crede che tutto può essere aperto al 1. aprile 1864.

Giulini debbiamo contratto complessivo - crede che non accordò: 93 milioni, mentre il calcolo la convenzione alle altre linee toltone a romane?

Giuseppe — Ci fu estrema urgenza e tempo insufficiente - l'altro progetto durò più molti anni ora più dovi che abbia fatto. Rispondo di domandare la facoltà di fare convenzioni Dando guarentigia

6 p.c. stabilendo capitale nuovo a 85. milioni.

Berardi chiede schiarimenti

Sprugoli - altra proposta Società combi. ne anticipi

Giuliani È vero che Società dovette pagare l. 500/m. per sconto anticipato alla Banca di Parigi?

Sprugoli - Fatte in via non consumata non è stata operazione onerosa, anche alle obbligazioni non alle azioni. Ottenuta una commissione di l. 150/m. Bethmann si offrì di collocare le azioni a pari alla Banca di Parigi.

Società rifiutò facendo le altre condizioni:

I versamenti delle azioni allora si fanno molto indugiare specialmente per parte dei forestieri, creano quindi difficoltà di collocare le obbligazioni;

si passa alla discussione dell'art.° 2° del 2° progetto di legge, riguardante la convenzione da stipularsi per le ferrovie di Savona.

Giuliani quando si fanno lavori pubblici alla Toscana alla Romagna, alle meridionali perché lesinare di milioni alle savonesi. Quando mi da una voce al mediterraneo, e vendere l. 20/m. per chilometro - Diamo tanto da vivere. Le polizze il capitale non sarebbe sufficiente per i debiti? mandato dato a Sprugoli ed il più ristretto possibile

Berardi Volendo salvare la strada bisogna salvare anche la Società - azioni importano 2/milioni di quali senza neppure versata la metà. Passività della Sprugoli tocca lire 55. milioni. Società opera. non crede che i contratti di menoma non regge il paragone alle tariffe e le romane

Cattaneo crede che si deve ottenere

Finenzi crede che si debbiano fare benefici
bisogna estenderli a tutti, per tutti colpevoli che
fallisce con ciò le somme che devono ad un tanto
lavori per tre milioni; proposta Civiliani è grave.
Bisogna che proposta venga dal Ministro; quindi
non l'adotterebbe per ora.

Consente decreto le conclusioni di Finenzi,
ma respinge gli emendamenti le premesse fa la storia
della strada di Firenze Savona; non si può paragonare
colle grandi strade quali la romana; obbligarono
le stato gentilizie, cagion pessima i nostri vicini.
Negli altri paesi inauguriamo un nuovo sistema
Peri invece è la Società che domanda; le altre linee
molte chiedono - e quelle di Savona quasi gravi minaccia.
Peri crede che la discussione è il Ministro
si mostra inclinevole si possa accordare. A fine
la relazione nel senso del Ministro.

Intervengono: Ministri dei L. P. e delle finanze
Presidente - Savona ha ritirato il progetto?
Ministro Sì — se Governo chiedesse voto
di fiducia.

Sette i risultati vorrebbero quelli di
Finenzi, ma l'errore di quelle centinaia
di migliaia è lire = Per un prodotto di 3. di mila
lire lo stato ci guadagna — quando ci è a 3. lo stato
ci perde.

Lualdi modificazioni crede necessarie la commissione
Bisogna esaminare nel suo complesso la cosa.
Sarebbe che fosse una rete che dovesse aver un guarentigia
dal L. 2.

Nisco crede utile di non abbandonare le linee
decretate ma utilizzare i tratti vicini a Candela crede
anche utile di portare la strada vicino a Solmona.

XVI bis

Giuseppe Scelba negli fon. Giustizia la linea di condotta,

Alle ore 1 ora ritarda il Presidente circa l'adunanza. Resta inteso che i Ministri debbono fare ancora ulteriori rapporti.

La seduta è tolta alle ore 12 merid.

Castagnola Segretario

XVII

~~Te~~ 1864. Dombe 4 ore 1 1/4

Il Presidente osserva che sebbene la Commissione sia stata convocata per le ore 12. meridiane pure non crede di aprir ancora la discussione mancando l'intervento dei commissari Conforti Fiorenzi e Bodoli. Gli altri commissari sono presenti.

Si riprende la discussione sulla 3.ª 1.ª mozione Conforti Fiorenzi ferrovia di Savona

Giordano dimostra l'utilità della strada di Savona e come sia il complemento della rete ferroviaria. Correnti diceva che la Compagnia si proponeva di fare con poco. Ciò avverrà in epoca un pò lontana. Ma le idee si modificheranno in punti di ferrovie. La strada è utile per il numero delle popolazioni industriali che tocca, pel cemisio, pel mare che tocca, renderà 20/m. lire a Kil., la strada Pisa Massa è portata per sole l. 6/m. la diramazione di Aqui era largamente corrisposta. A Napoli abbiamo quattro traversate delle Appennine perchè in Piemonte non ne ammetteremo due?

Distinzione per fare vivere la Società e mantenere le strade. Per le romane si fece vivere la Società. fu impedita da Sguazzi. Il Ministro lo stringe in un limite molto angusto; non avrebbe tenuto quella via se avesse conosciuto come erano trattate le altre strade. Crede dovere dare un più ampio margine al Governo. abbiamo il diritto d'invitare il Ministro a fare una diversa proposizione. Presenta i progetti. momento l'Ingegnere Revere per convenzioni Aquila Napoli - Benevento Cancello - Napoli Caserta

Giuliani continua bisogna che il contratto
sia accettabile dalle due parti e la Società
ove non accetta il progetto. Commissione interessi
il Ministro a modificare il primitivo progetto
Vuole uguaglianza di trattamento per tutti. Se
il Ministro rifiuta non si vada più innanzi.

Bozzi dice che tutti siano convinti della
utilità di questa linea e nello stato finanziario
non si dovrebbe che conservare la strada
pero appoggia Giuliani nell'avere una maggiore
larghezza. Noi Commissione non dobbiamo
invitare il Ministro; ne possiamo consultarlo.

Corsanti. Spera che saremo unanimi. Non
conosceva nell'importanza della strada; la
idea nacque, fu un capriccio, creazione artificiale
urta contro il muro delle Alpi; non è utile che
a Cuneo ed a Torino; le altre invece hanno
larghissima sfera; è parallela alla strada di
Genova; si dovette dire che il porto di Genova
non basta e che si avrebbe pure voluto il porto
di Savona; ciò è tanto vero che si fece la diramazione
per Acqui.

Questa legge completò le strade principali
solamente; perciò si portarono alcune linee

Possiamo noi fare la difesa delle Società
e migliorarle? Scopo delle legge è quello di liberare
il Governo da uno stato anormale; questo non è quello
che ci regola per la ferrovia di Savona

Giuliani questa anche proporte correnti.
Strade ferrate non hanno bisogno di grande zona laterale
di terreno. Per altre ragioni si prima luogo per
le sue onde sia messa ai voti.

Berti Pichat. Cuneo fa gran vantaggio
a questa linea. il prodotto presente diminuisce

Messa ai voti la proposta Giuliani è respinta
Giuliani vota contro favorevole

Posta ai voti l'articolo secondo della nuova
legge è approvato all'unanimità

La seduta è sciolta alle ore 7 pom.

Cortesi Segretario

XVIII.

1864. 9. Dicembre ore 2½ pom.

Il presidente espone alcuni fogli di schiarimenti inviatigli dall'Ispett. Rossi ed a lui pervenuti un'ora fa; i quali riguardano le ragioni che hanno consigliato l'abbandono delle linee Avellino Foggia e l'attuazione della linea di Campania. I predetti fogli colle annesse piante e rischiarimenti sono stati spediti alla Sotto commissione Tecnica quivi residente.

Comparti domanda qual sia la lunghezza della linea da Candela a Cabizzi, e quali i sacrifizi dello Stato per l'abbandono della linea di Campania - Fiorenzi risponde, che i sacrifizi dello stato ascendono a 12. Milioni.

Visto osserva che bisogni aver riguardo al complesso della convenzione, che venne accettata le altre linee proposte dal governo, e che i sacrifizi del governo non possono attribuirsi soltanto alla linea di Campania, dovendosi computare la spesa occorrente alla congiunzione delle altre tronchi dell'appennino. Conviene poi la giustezza del calcolo del Fiorenzi già notare il concorso delle provincie offerto spontaneo per la costruzione delle quattro linee.

Corleti appoggia il voto proposto per causa dei tre passaggi appenninici: non può a fronte di questi compiutamente il passaggio di Campania, spende al governo di stabilire il completamento della spesa oltre le lire 250000 a chilometro.

Fiorenzi ammette che la linea di Campania debba staccarsi fuori del computo, essendo ivi compensati i sacrifizi agli utili.

Comparti non vede la ragione delle altre linee proposte, e vorrebbe per la linea Napoli-Benevento Foggia, ma sostiene che debba anche eseguirsi la linea di Campania. Questa deve farsi perchè questa fu promessa dapprima dal governo na-

pubblicano, giusta dal governo italiano a mezzo del Ministro Crispi mediante la convenzione Rabbeno. Caduta la convenzione Rabbeno Depretis propose la convenzione della ferrovia di Rothschild e Bastogi. Menabrea annullò la stessa progetto ed ordinò i lavori, quali dei quali eseguiti, parte appaltati. Menabrea fece degli affari ferrovia alla camera ed ambi privatamente a Degiorgio Maurizio. Dopo tre anni il Ministro presente dimenticò tutto il passato, lo che provocò un diritto [illegible] e sfiducia nelle popolazioni, in un momento in cui siamo ad un mercanteggio di imposte. Sostiene che un voto del parlamento non potrebbe sperimentare che o per impossibilità ovvero per enorme spesa. Ora questa spesa non è enorme, perchè la costruzione appartenente alla Sicilia, dopo non dovrà necessariamente fare più un giorno, e forse con maggiore spesa. Ipotesi l'abbandono di 200 chilometri costruiti, i compensi agli appaltatori che in tutto possono calcolarsi a 11 milioni. La garanzia di 2 milioni occorrenti per la linea di Corleone potrebbe compensata ~~dal~~ almeno in parte dal prodotto, specie di molte vie la provincia di Palermo che ne sarebbe avvantaggiata. Legge una deliberazione del Municipio di Palermo che propugnano la linea di Corleone. Il compimento delle opere, dottrine compierebbe anche i vantaggi. Divide notizie di alcune altre opere, e vede che la ferrovia da Brindisi a Napoli potrebbe abbreviata per la linea di Corleone. Confronta la quantità delle linee che esistono nell'Italia settentrionale e centrale, e quelle delle linee delle provincie meridionali: fa particolarmente alle linee di Savona per mostrare che al settentrione se ne costruiscono in maggior numero. Non ammette la grand'

d'Ufficio nella linea di Conza, ed attribuisce la colpa del ritardo della costruzione alla conza giurisdizionale. Confronta le difficoltà di questa linea con quelle della linea Ligure, e mostra che queste sono maggiori. Conclude con dire che vorrebbe tutte le linee Napoli Benevento, Foggia, e l'altra di Conza.

Comenti contesta che la legge non ha vincoli, ma dà solo aspettative in materie consimili, e si hanno molti esempi di cambiamenti fatti, altrimenti sarebbe una limitazione alla sovranità legislativa. Crede che la linea di Conza è stata votata con molta leggerezza, ed ha un'origine più industriale che tecnica ed economica. Questa linea è stata sempre un errore, e la legge della ripartizione del Municipio di Salerno prova che il territorio non è in condizioni da abbisognare di una ferrovia. Dice impossibile fare la linea di Conza e delle altre ~~che si propongono~~ la linea di Benevento che giudica è una necessità! Non ammette il principio di spendere molto adesso. Crede che la somma di 16 milioni di quinquennio che Nisco non potrà spendere i 10 milioni. Dubita che la Società non costruisca le altre linee, se si costringerà a costruire la linea Conza. Poiché ammettere le linee nessuno passerà per Conza, giacchè dovremo camminare almeno due ore addirittura. Dunque devesi fare a Conza o Benevento. — Il compromesso fra l'Italia settentrionale e meridionale non è equo, perchè avrà Roma più d'ogni altra città.

Visco dice che ammette l'abbandono di Conza, poichè Salerno può servirsi della linea già tracciata da Contursi a Conza.

Il governo napoletano non avea concedute
la linea di Benevento, ma bensì solamente
con Bayard e d'Anjou, e il governo costitu-
zionale concedette altresì Napoli Salerno,
Taranto Brindisi. Egli approva questa linea,
e la sosterrebbe. — La legge non è irrevo-
cabile, ed è anzi questo uno dei vantaggi del
governo parlamentare. — Il Ministro Bene-
dusa ordinava diversi cambiamenti la linea.
La strada di Castellammare di Salerno prova che
una ferrovia non può convenientemente pas-
sar sul territorio di Conza. Osserva che la ferro-
via servirebbe poco più di 10 mila abitanti.
Alla campagna delle meridionali non si fa
grande vantaggio col cambiamento, perchè si
avvia loro la comunicazione delle altre linee.
Altronde è utile migliorare le condizioni della
via comunque per causa della natura della
guarentigia. — Queste ragioni non possono far
perchè vediamo aggiunto le ferrovie della
Stato per ragioni finanziarie. Quindi an-
che le linee non possono porsi, e non resta
di fare che una, cioè per Giulianova di Bene-
vento.

Giuliani dice persistere nell'opinione di
non fare cambiamenti nelle concessioni fatte.
~~Della~~ linea di Conza ha l'officina; ma non im-
possibilità tecniche. La galleria è di 3 000 me-
tri, ma è facilmente di grandi, e quindi po-
trebbe compiersi in quattro anni, e pe-
rò Taranto, avrebbe potuto aprirsi fra un
anno. Le proposizioni non possono perdere
il beneficio perchè si sono collocamente rimar-
dati i lavori. — La linea Benevento Foggia
è decisamente più facile, anche più facile
la galleria, e facile da aprirsi più prontamente.

La linea d'Termoli presenta molte difficoltà, che richiedono molto tempo e spese considerabili. La linea di Benevento si potrebbe intraprendere subito, poiché la linea di Conza piegandosi a Melfi, andando a Barletta. Della linea di Contursi a Potenza non abbiamo studi, quindi ignoriamo la sua costruzione. Crede dovergli trovar modo di non abbandonare la linea Conza, e [illegible] congiungere Napoli Benevento Foggia. Dubita che la linea di Termoli abbia la stessa importanza, e vorrebbe maggiori dati. Compara il governo che non possa dirigere la compagnia a fare il servizio effettivamente, ed a togliere quelli inconvenienti [illegible] anche colla tassa mobile.

Berardi risponde a Giulianini

Dice crede che nella rete si debba principalmente favorire Napoli, che è servito colla rete proposta, e niente aggiunge colla linea di Conza, che traversa un territorio spopolato. Se la strada di Termoli è corta, non è questa che una ragione di più per favorire la Compagnia delle meridionali. Difende l'utilità della linea di Termoli. Conclude che quelle di Benevento sono indispensabili

Giulianini risponde a Berardi che avrebbe approvato la linea di Benevento, ed anche quella di Conza piegandola verso Melfi per andare a Barletta. Ciò non è proibitivo alterare la costruzione già fatta di 40. Chilometri, ma senza questo la linea che egli suggerisce sarebbe la migliore. La difficoltà della linea di Termoli gli pare come dopo l'approvazione, possano farsi dei cambiamenti. Lo stesso in caso per la linea Contursi-Potenza. — Non necessari i progetti precedenti, e così si è fatto sempre, meno per le meridionali, per le quali è vero che vi è stata una ragione politica. Prega la Commissione a voler trovare un mezzo per conservare ambedue la linea di Benevento e di Conza.

Giudiani afferma che la Compagnia ha interesse di abbandonare questa linea, per la quale ha fatto con fatti sfavorevoli oneroso.

Bodi richiama la questione alla sua natura, dicendo che non è chiamata la commissione a fare nuovi progetti, ma dovrà accettare o rigettare la convenzione.

Giudiani dice non essere interdetto di fare nuove proposte che potrebbero essere accettate o respinte o rigettate. Conclude che qualora nessuna delle modificazioni fosse rigettata, non rimarrebbe che accettare o rigettare la convenzione.

Correnti, sostiene la questione economicamente insostenibile le due linee di Termini da una parte e di Corleone dall'altra, alla linea Corleone, Bivio Barletta, anche nell'interesse di Palermo.

La seduta è finita alle ore p. 3/4

Il Segretario

XIX

1864 Dmbre 10 ore 2 3/4 pom.

Intervengono tutti i commissari di eccezione di Giuliani Finenzi

Visco presenta un'istanza di parecchi Deputati relativa al tracciato delle linee meridionali

Il Presidente presenta una petizione della popolazione di Oneglia. Pacchi.

Bodoli propone che si faccia un'elenco delle petizioni onde se ne possa render conto

Si apre la discussione sugli art. 1. e 2. della convenzione 28 novembre 1864. (Progetto 244. A. allegato B.)

Comparti crederebbe conveniente che si avesse qualche maggior chiarimento dall'Ingegnere Capitani: Chilometri

Giuliani legge alcuni suoi dati sul costo dei chilometri eseguiti e presenta osserva che mentre secondo il contratto d'appalto il costo sarebbe di 500/m. l. a chilometro, esclusa la galleria di Conza, effettivamente non costerebbero che in media che l. 250./m.

Comparti Non si può negare quest'enorme differenza.

Giuliani Appaltatore volle più profitti guadagni perchè dovettero prendere un gran numero di opzioni.

Chiede se si possono comunicare ai Deputati che lo richiedessero gli studi dei diversi progetti

Visco altra volta fu risposto che le commissioni non potevano comunicarli

Cartagnola vorrebbe che la risoluzione fosse uscita dalla prudenza della sottocommissione

Correnti fintanto che c'è sempre tra noi una grande riserva

Soppiano fiorenzi

Si pone ai voti l'art. 2.

Conforti chiede la divisione

Si approva la prima parte e la seconda da tre voti contrari.

Si pone ai voti il n. 1. dell'art primo approvato all'unanimità

Il n. 2. è approvato da otto voti con sette astenuti

Il n. 3. è approvato all'unanimità

Il Presidente propone che si nomini il relatore

Si accetta la proposta

Spoglio della scheda

Cartagnola 1. 2

Conforti 1.

Correnti 1. 2. 3. 4. 5.

Giuliani 1.

Correnti è nominato relatore

Si continua la discussione e votazione degli articoli della convenzione

~~Si approva gli articoli~~

Si legge l'articolo terzo

Diversi Deputati su proposta la soppressione

Correnti appoggia questa proposta

Bodio crede sostituire l'articolo - propone emendamento - si cede l'area stradale e non già i lavori

Giuliani questa linea venne valutata 600/m. cioè a chilometro - sostituire l'eccezione di cui nell'articolo. Vorrebbe che fosse eccezionalmente ceduta allo Stato da cui continua. Accetta la proposta

Bordi

Conforti appoggia Giuliani

Vicini quanto alla cabi carbonniere non approva la proposta Giuliani. Via inoltre; chi va a lavorare prende la febbre

Bert Robert chiede alcuni schiarimenti

Corenti la proposta Bordi riguarda una semplice questione di redazione

Giuliani osserva che le cabi carbonniere sono uscite dalla strada ordinaria, non ostante la ingiunzione dell'art. Egli crede che il valore di queste case già compreso nella valutazione. Se non fosse compreso, egli crede che dovrebbe rinunciarvi. Quanto alla lunghezza del tratto che sarebbe riservato, dice non potersi determinare altro che la linea non è determinata nel dettaglio

Correnti appoggia Giuliani, e dice doversi gravare la proprietà dell'onere di congiungere la strada ordinaria con Poggio. Crede che le case carbonniere non siano comprese nella valutazione

Bordi appoggia la proposta Giuliani.

Giorgetti propone che il governo paghi a L 10,000 al chilometro quei chilometri dei gradi di pendenza la società non volesse provvedere

Giuliani appoggia Giorgetti

Correnti si oppone anche perchè crede che gradi di piccolo tratto

Giuliani replica che su le diverse linee di cabi avviene una che occuperebbe una parte piuttosto ragguardevole della linea già costrutta

Bixio appoggia l'emendamento Giuliani

Correnti propone si aggiunga che si debba tener conto nella liquidazione del valore della parte di detta linea occupata.

La proposta Giuliani è approvata

Quanto alle case cantoniere Giuliani dice doversi verificare se queste siano state comprese nella cessione; nel qual caso potrebbe egli proporre che dovessero escludersi dalla cessione fatta al governo.

Boddi propone che la votazione sia subordinata alla verificazione di cui sopra.

La proposta Boddi è approvata

Il presidente propone che art. 3° sia votato subordinatamente a qualunque proposta che si faccia dal Ministro

Correnti fa osservare che tutte le deliberazioni di storno sono egualm. subordinate

L'art. 3° è approvato colla riserva di cui sopra.

L'art 4° è approvato

Si legge l'art. 5.

Correnti Governo i principii di allontanare delle eventualità che già avvennero sarebbe necessario decidere quando furono presentati i progetti quando approvati: quali la cause del ritardo.

Si sospende la votazione sull'art 5. per trattarne congiuntamente all'art 7.

Si pone in discussione l'art 6.

Bert. Pichat perchè si adopera la locuzione imperativa invece della facoltativa

Giuliani propone la soppressione delle parole in ogni loro parte, è parola ojosa

Si delibera (Giuliani in il caso di modificare la convenzione) di sostituire a detto questo articolo il testo dell'art 9. del capitolato approvato colla legge 21. Agosto 1862.

Si legge l'art 7 e l'art. 8.

Si legge l'art. 9. della prima convenzione (1862) modificato l'articolo 2.

Correnti. Si fece profonda modificazione al primitivo sistema; ora si prolungano i termini e si abbuonano le multe; prima perdita ~~progressiva~~ progressiva in perpetuo della garanzia.

Fiorenzi. Chiediamo al Governo perché il lungo i termini; è grave il cambiamento di sistema, se lo cambiamo ciò deve entrare nel calcolo dei vantaggi che diamo alla Società; primitivo sistema molto fatale alla compagnia.

Conforti. Desidera parole severe nella relazione per la rilevatezza colle quale non si applicarono le multe

Correnti. Crede che il Ministero proporrà qualche rimedio; oggi stagione ristretta e con ciò tutta celerità. All'art. 5° si è di vantaggio del tempo fisso. Si fecero da quanti il Ministero in proposito delle multe pei ritardi. Si legge la risposta ministeriale / ed i documenti /

Questi documenti vengono passati alla sottocommissione legale pel di lei avviso

Conforti chiede di essere dispensato dal proprio concorso in questi esame avendo avuto un fratello che fu appaltatore di un tronco di strada onde quindi astenersi

Correnti prega Conforti a voler ritirare la sua dichiarazione

Conforti persiste

~~L'adunanza è sciolta~~

Il parere viene quindi commesso / stante la dimissione di Conforti / alla sottocommissione tecnica coll'intervento di Cartagnola

L'adunanza è sciolta alle 5. 3/4 pom.

Cartagnola Segre

XX

1864. Dmbre 10 ore 9. 1/4

Intervengono tutti i commissari

Si discute l'art. 9. della convenzione 28. 9mbre 1864

Si lascia in sospeso

Si passa all'art. 10.

Fiorenzi Ma la Società che vende e paga che compra che potrà succedere

Si legge l'articolo 20 della convenzione 21. a-prile 1862.

Castagnola difende l'articolo

Visco l'appoggia pure anch'io. Le meridionali concorrono come gli altri privati

Giuliani - Quando si fece la prima convenzione di legge per la vendita dei beni demaniali ne dissero. Lasciamo le cose pronte da fare perchè quest'articolo? ne domanda la soppressione. Se la Società ha il diritto lo farà valere; ma non lo diamo noi.

Fiorenzi appoggia Giuliani; la recente legge sulla vendita dei beni demaniali porterà a terribili conseguenze.

Berardi la questione è tornata dalla convenzione del 1862. - la cui è l'interpretazione che propone accedere agl'incanti

Visco. è una legge per la vendita; non è benefizio alcuno

Correnti art. 10. è utilissimo e non inutile. richiama l'art. 20. - prima è la prova della pubblica concorrenza - Ed è giusto - le perizie nelle provincie meridionali non attendibili. Ma quei beni provenivano dalle case ecclesiastiche; perciò il governo fece in modo che la stima si facesse base onde limitare gli esperimenti d'asta dicendo il doppio od il triplo. (è un guadagno.

Giuliani. Bisogna valutare che lo stesso nome figura nell'una e nell'altra società; ma potremo persuadere questa della ragione? Stimo del Napoletano sia base, ma quando esauriti i capitali in gira gli altri beni saranno venduti a trattative private; allora li compreranno le meridionali.

Piccenzi. Difficoltà sta nei beni invenduti per cui tuttora la società venditrice alla meridionale.

Nino Rispetta quelli che fanno gli affari si chiaro; ciò facendo fece ben bilanci, devono gli eredi e gli obbligati ritirarsi? Si obietta la collusione delle due società? ma la venditrice società non può guadagnare che al di più, dunque dovrebbe rimettere del proprio per ben del bene alla meridionale. Le parti interessate dovrebbero piuttosto ~~piuttosto~~ pensare gli interessi.

Giuliani / per un fatto personale / dichiara che avea tutta la stima per Ricasoli, ma oppose la sua opinione sua gestione. Respinge la parola di inetta Democrazia

Bodio Sopprimendo l'articolo non si acquisterebbe nulla giacchè la Società avrebbe sempre il diritto di fare l'acquisto.

Correnti. È un articolo applicativo, regolamentare L'art. 9 ambiguo; l'art. 10. determina il modo d'aver detti beni; esclude il pericolo dell'art 9 di aver 10 milioni di sola prezzo pericolo.

Castagnola e Conforti osservano che invece di potrà si dovrebbe sostituire la parola ~~potrà~~ dovrà

Si sospende e si delibera di sentire il Ministro in proposito

Si passa all'art. 11.

Correnti chiede se questa disposizione è stata approvata dalla Corte dei Conti

Approvato con questa riserva

Art. 12.

Giuliani – Si parli sempre di 4. milioni di vendere per parte delle mercanzie. Perche' e' tutto Vobbligo?

Corenti dell' art 14.

Fiorenzi chiede alcuni schiarimenti onde non si dia di piu dell' onere che si vuol imporre. Se si tratta vendita di 54 milioni i materiali tarebbero troppi

Corenti e Berardi oppongono – si chiedano schiarimenti

Fiorenzi la linea fu appaltata per 15/mi. lire – costo 24. di materiale fisso e mobile – Salemerano spese altri 2. mil. – piu 8.000.000. per la linea di Castelbolognese; mancherebbe il servizio della rendita; troppo forte dare altri 14. milioni – Cinque milioni si ebbero dal Governo. Bisognerebbe che la cosa fosse piu determinata.

Si delibera di chiedere schiarimenti al Ministero

Bordi legge una nota ricevuta dal Poirel dalla quale risulta la spesa totale assai maggiore.

Si propone il quesito se ci fosse un guadagno ff. 21. di 4. milioni – per una differenza in meno nella liquidazione a chi va il vantaggio.

Corenti A beneficio del Governo meno che si tratti di piccola differenza.

Tutti mancano in questo punto

Art. 13

Approvato

Art. 14.

Giuliani. Non si prescrivono questi articoli generali; fornite di giustezze; sarebbe meglio che si fosse un minimum

Corenti; potrebbe aver luogo per chiarire

L'effetto è quello di stabilire in tutte quelle che mancano in carico delle meridionali ordinanza divisione m'avete venduta una cosa che non è perfetta, non conviene limitare la somma perchè dovrebbe la Società spendere di più.

Giuliani non insiste.

Approvata

Art. 15.

Approvato

Art. 16.

Approvato (Dai spese erogate la data della convenzione 2 Ottobre 1862.)

Si delibera di cedere al Ministro per sopperire le più migliorie gli effetti della cassa mobile di cui all'art. 14.

La seduta è sciolta alle ore 11 1/2 pom.

Castagnola Segr.

In data dell' 11. Ottobre

si è scritto al Municipio

dei lavori pubblici per avere

i chiarimenti deliberati relativamente agli art. 10. e 12. di

cui nel verbale n° XX.

In data del 10. si è scritto

per l'~~chiarim~~ art. 14. tenuto

i stato deliberato nel detto

verbale.

XXI.

1864 Dmbre 11. ore 2. 3/4 pm.

Presenti tutti i commissari d'esazione di Comforti

Si comunica una lettera di Depretis colla quale chiede la comunicazione di alcuni documenti.

Presidente Sarebbe bene dar la comunicazione quando sarà presentata la relazione. In ogni modo bisognerebbe sapere quali siano i documenti dei quali si chiede la lettura.

Giuliani Da alcuni chiarimenti.

Correnti Come più fu la relazione se terze persone vengono ad ispezionare i documenti? Ciò non toglie che in via eccezionale si faccia qualche comunicazione

Questa proposta è adottata

Giuliani legge la risposta dell'Ispettore Rocca relativamente ad alcuni quesiti che gli furono fatti per alcune lunghezze chilometriche.

Si riprende la discussione sulla convenzione 28 9mbre 1864.

Art. 14

Finzi La questione è complicata con altre Bert. Pisani. Chiede alcuni schiarimenti.

Sopraggiunge Comforti.

Correnti. Non è dubbio che la società migliora coll'art. ma crescono i pesi. Tutti convengono nel sostituire la rendita mobile, ma deve però avere infinita graduazione. Ministero colla sua diminuzione di crediti per il tempo vicino alla crisi attuale, oltre l'istituzione data alla Società per produrre. Venne già attuata la linea di Oneglia Bisogna riflettere più che la proposizione me-

ridenali con riferimento alla loro origine.

Si può anche approvare il secondo periodo - Il tutto vien dopo; riprendiamo allora quello che ora togliamo.

Crede bene lasciarla così è; di tutto un periodo remoto che si verificherà tra 20 anni. Ella allora abbiamo il rimedio dei risultati. Prima ultima; fatto per portare sull'immaginazione; pei sottomiss. finanziaria propone che non Napoli è 31/m lire. Propone che non in questo senso al Ministro.

Nitti. Bell commercio e la locomozione bisogna giovare che Bari ha un commercio esclusivamente marittimo; il commercio di Bari è quello stesso che si fa ad Ancona; dicasi lo stesso di Brindisi - linea littorinea ha la concorrenza del mare al quale il commercio è già abituato

Presid. Si vede il prodotto da Napoli a Reggio ed a Salerno? crede che il tratto da Ancona a Bari ogni anno debba molto aumentare e dar più di 7/m l.

Corrent Non si può fare completo; in una larga proporzione fatta e nell'altro no

Presidente. Ella che rendono?

Nitti 14. m/l. a Kil e il tratto di Reggio Cosenza ed altri centri popolosi.

Corrent dice che il ramo da Napoli a Reggio non arriva un paese che ha 200. individui - Chilometro quadrato - nella linea Conglomerazione 50, in generale nella linea adriatica ... vanno sia 70.

Fiorentino dice dovesi considerare, come

primi quattro anni eliminati, il vantaggio che la unione della linea Bologna Ancona reca alla Società della nuova strada. Crede che il prodotto di 7.000 lire a chilometro e' giusto e che si calcolerebbe per tutta la ~~linea~~ rete; che se la linea adriatica, e' spopolata, non così quelle delle altre provincie napoletane; e dopo fatte tutte le congiunzioni e' a sperare un movimento importante, come e' avvenuto in Inghilterra, in Francia. Quindi la scala mobile considerando il periodo posteriore al compimento della rete, e' dovendosi credere che per 7. o 8. anni il prodotto di circa 10 mila lire, egli crede che non debba farsi un compenso maggiore dopo quello spazio di tempo. Il compenso di 2 per cento. che si accorderebbe alla Società per la ~~rescissione~~ rescissione non sarebbe a tutto suo danno, perche' i contributi che esigono compensi potranno compensarsi nella costruzione delle altre linee che saranno opere non concedute alla Società. Quindi crede ~~che~~ eccessivo il compenso di 500. lire che sarebbe forse diminuito nel tempo. Non crede molto maggiore l'aggravio della garanzia dei viaggi passaggi dell'Appennino, segnatamente pel passaggio e viaggi per Benevento.

Generali' ottiene la concessione della sovvenzione di 22 mila lire pei primi quattro anni perche' crede che durante questo termine la rete che andra' a prendersi possa produrre piu' di 7000. al chil.

La sovvenzione delle 22 mila lire a chilometro pei primi quattro anni e' approvata, salvo la riduzione delle 1000. lire chilometriche a causa della unione della linea Bologna Ancona

Si approva la sovvenzione di 20,000 a chilometro fino alle 7000. lire, salva la questione delle annualità

Sulla sovvenzione proposta pel periodo posteriore al prodotto di 7000. lire, Giuliani osserva che essendo la scala mobile va aumentando sovvenzionamento sopra le 11 mila lire di prodotto, e dopo

21. mila lire la società ha uno risparmio, e quindi la società non ha più interesse di aumentare il prodotto

Corrisponde all'effetto indicato da Giuliani; ma crede impossibile trovare una scala mobile che non abbia questo inconveniente, a meno non voglia prendersi all'infinito. Finché la domanda non fa sviluppare, pure l'esperienza della campagna impedisce lo aumento dei prodotti; ma quando la domanda cresce e l'entrata nelle abitudini, non è più in potere della società di diminuire il movimento; quindi se è d'uopo che nel principio si provveda, non è più oggetto necessario alcuno speciale provvedimento.

Si cambiano alcuni schiarimenti fra Giuliani e Odorici sugli effetti della scala mobile dopo il prodotto di Lire 2000 [illegible]; quali rimangono [illegible]

Fiorenzi dice che la ragione che oggi si serve della scala mobile, si riproduce più tardi. Crede possibile trovare una formola colla quale la [illegible] sia graduata. Diminuendo a seconda dell'aumento dei profitti fino a che non si ottenga contemporaneamente la soppressione e l'aumento di guadagno per la società.

La seduta è tolta sospesa alle 4 3/4 pom.

XXII

1864. 12. Dicembre ore 3 pom.
Presenti tutti i Commissari

Berti Pichat propone che la scala mobile si arresti alle 15,000 di prodotto lordo che corrisponderebbe ad una garantigia di £ 31,000, lo che gioverebbe a compensare le perdite che fa la società nei primi anni.

Berardi vede che non si debba arrestarsi alle 15 mila lire, perchè in questo modo si contraddice alla ragione per la quale si è sostituita la scala mobile alla garantigia fissa.

Berti Pichat insiste perchè sembragli opportuno giungere fino ad una garantigia di 31,000

Fiorentini propone un altro sistema col quale aumentasse il vantaggio della società man mano che il prodotto lordo aumenta. Giunti a 20 mila lire le spese andranno non al di sopra del 50 % computando in esse anche l'interesse del capitale impiegato nella società, 12 mila lire e così di seguito ~~fino~~ aumentando il vantaggio fino a che la garantigia di 30 mila lire si stringa.

Giuliani — la scala si divida in tre periodi. Nel primo, fino al prodotto di 700 lire, giusta la proposta Berti. Approva il sistema del Ministero perchè semplice, salvo vedere se convenga retrocedere alle 20 mila lire. Crede che l'inconveniente dell'arrestarsi la garantigia così o almeno molto si diminuisca, perchè diminuisce la spesa in proporzione dell'esercizio.

Bodio appoggia Giuliani

Correnti sostiene che aumentandosi la garantigia lo scopo della società aumenta coll'aumentare del prodotto, a causa dell'aumento della spesa di esercizio, e lo rimarca.

Berardi Prodotti di 29 m. lire crede che si potrà raggiungere. Propone una nuova scala; crede opportuno di farla discendere più lentamente a 25/m. lire per volta. Espone la differenza, gl'inconvenienti secondo

il suo sistema sono minorati anche lui la
porta a 34/m. lire ma quando si farà a 18.
mila lire di prodotto. La Società desidera
il limite massimo delle 34/m. lire
Legge un articolo da istituire al relatore,
della convenzione. Secondo esso tutto il di più
del prodotto va in diminuzione della convenzione
Bert Rahat. Vorrebbe mentre prima
la scala, cioè alle 15/m. lire quando si
vorrebbe il prodotto delle L. 31/m. Nei primi
anni abbiamo delle perdite; i nostri
aumenti hanno luogo quando è finita la
rete. Allora diamo di più oltre 3.200 000
lire all' anno.
Correnti fa alcune osservazioni
Berardi vorrebbe andare più avanti
non fermarsi che alle 39/m. L.
Fiorenzi tener conto di altri elementi,
il prodotto netto - Secondo prima convenzione
si potrà 29/m. L. avrebbe avuto a fare un
16/m. lire di prodotto netto. Bisogna
che non vada aumentando di troppo
Giuliani. Problema complicato. Prima
si faceva diminuire la rendita ora invece la si
fa aumentare. Col sistema Berardi si va
più lontano
Correnti ~~Si dolgono di una disuguaglianza~~ si
discutono due sistemi di scala mobile; nel
un sistema si anticiperebbe il periodo in cui
tutti gli esempi di un dato prodotto chilometrico
andrebbero a diminuzione della convenzione;
nell'altro sistema si intercalerebbe un periodo
intermedio in cui tra quanti dati esempi di
un dato prodotto chilometrico andrebbero a

diminuzione della sovrimposta fondiaria, lasciando a vantaggio della società il solo quarto. Restano ad entrambi i sistemi la detrazione della semi differenza tra le sette mila e la somma di prodotto lordo eccedente la quale sarà applicato il sistema. Sia nell'uno che nell'altro sistema poi è intenzione della commissione di fermare da esso è un [illegible] garanzie meno elevate di quella portata nel progetto ministeriale.

La commissione delibera di esporre al Ministro la convenienza di ispirare le trattative su queste basi. Le cifre dei due progetti saranno presentate come complemento esemplificazioni.

Raccolta [illegible] : non commissari presenti non favorevoli.

La seduta è sciolta alle ore 4 3/4 pom.

Cantagrela Segr.

XXIII

Dombre 1864. 12. Dombre ore 10 3/4 pom

Intervengono tutti i commissari

Convenuti si è Presidente espone a voce fatta da un convegno al Ministero delle finanze si è Commendator Bona - Pria che venisse la compagnia delle meridionali la riduzione di 500 lire a kilometro. Quanto alle multe la Società è rifiutata di addivenire ad una transazione. Si portò poi della modificazione della tassa mobile e di fare alle 18/m. lire. Allora un rappresentante della Società fece alcune osservazioni e gli fece osservare che tenesse multe alla 34/m/l. e fece valere la ragione che si toglieva il principio 2/m. lire per due mila che si promettono dopo di che quali non si arriverà mai. Il Ministro volle il ribasso di otto 500 l. kilometriche. Bona rifiutò recisamente - Credo che qualche cosa ancora si otterrà non però tutto quello che vuole il Ministro Bona in relazione ai pessimi contratti fatti dal Governo di quali la Società non potè prendere cognizione senza profili e tracciamenti di linea, per cui avvennero molte tali conseguenze. Molte questioni pendenti di molta importanza. Per certezza del modo col quale si approvano i contratti per cui riesce impossibile l'intraprendere i lavori; progetti mandati tre volte come quelli di Eboli.

Castagnola espone il parere della sotto commissione tecnica legale; crede la stessa che in gran parte siano infondate le eccezioni di forza maggiore; pensa quindi che si debba ottenere questo mezzo per venire ad una transazione favorevole al Governo.

Giulini tende a che si faccia risultare nella relazione che delle multe si è tenuto un calcolo

conto; e ciò non si potesse ottenere che mercè giudizio di Tribunali, nel qual caso non saremo esonerati.

Conforti Società non vuole fare transazione sulla multa

Correnti Ella il Ministro insistette molto. Sarebbe un cattivo esempio per la detta società. Questione rimessa in sospeso.

L'Adunanza è sciolta alle ore 11. 1/2 pom.

Castagnola Segretario

P. S. Il Presidente comunica la risposta ministeriale ai quesiti fatti nella precedente Adunanza

XXIV

16 bre. Dombre 13. ore 2 3/4 pom.

Son presenti tutti i commissari d'eccezione di Giuliani

S'riprende la discussione sulla convenzione 24 gmbre 1864

Art. 18. 19. 20. 21

Approvati

Soppressione Giuliani

Art. 21

Giuliani fa alcune osservazioni —

Berardi da alcune spiegazioni —

Giuliani vorrebbe che il termine per avere fosse ad esclusivo rischio della meridionali

Conforti articolo abbastanza chiaro

Finenzi Veramente pratici; meglio sopprimere quest'articolo. è bene che attorno a una gran capitale ci sien più linee

Berardi Necessario un doppio binario nelle vicinanze di Napoli.

Giuliani Il doppio binario costerebbe e quindi si dovrebbe dare una garanzia a tutta la società. la materia fu studiata

Conforti propone questo emendamento: fino che non sia costrutto il terzo per avere la società potrà godere della ferrovia romana.

Giuliani. Cosa illusoria. i pesi per questo tronco prima che la traversata per l'appennino a Napoli; ma potrebbe farlo dopo.

Bixio. Società deve avere un capo stazione

Borelli. perchè fare questa riserva?

Il commissione propone a maggioranza di lasciare il articolo per togliere detto articolo.

Si è anche inutile a termini dell'art. 36. della convenzione per la fusione delle somme di Palermo

Art. 22.

Giuliani non vede il bisogno del doppio binario ove il movimento non richieda.

Bordi lo manterebbe; tutto al più metterebbe posteriore invece di doppio.

Quest'emendamento è accettato

Art. 23.

Si delibera di porlo in armonia coll'art. 24 del quale è proposta la soppressione

Art. 24.

Approvato

Art. 25

Giuliani Perchè il minor delle parte esterne. la parte che i due stabiliscono è quella fra i progetti

Succede una discussione tra Berardi Giuliani Bordi Fiorani

Castagnola propone di aggiungere nel prim. capoverso dopo la parola pericolo quella interno

L'articolo è rinviato all'esame della sottocommissione tecnica.

Art. 26. 27

Approvato

Art. 28

Confalonieri non è alcun studio

Giuliani comunica una lettera del commendatore Ranco relativa agli studi di detta linea Da essa appare che questa linea sia possibile

Approvato

Art. 29. 30. 31.

Approvato

La seduta è sciolta alle ore 6 1/2 pom.

Castagnola Segr.

XXV

1864 Dombe 13 ore 9. 1/2 a.

Intervengono tutti i commissari d'inchiesta di Conti Sabatelli e Finocchiaro

Si riprende la discussione del progetto di legge 247 A.

Art 1

Approvato

L'articolo 2. fu già approvato precedentemente

Art. 3.

Finocchiaro: sarebbe meglio che queste linee fossero accordate alle Lombarde; e dice nella relazione che è desiderabile che ciò questo succeda.

Quest'idea è approvata dalla commissione.

Castagnola opina che è una concessione puramente eventuale e condizionata alla congiunzione con Mantova.

Succede una discussione alla quale prendono parte tutti i commissari.

L'art. è approvato.

Art. 4.

È approvato colle modificazioni di cui nei precedenti verbali

Art. 5.

Vitelleschi da alcuni schiarimenti sul concorso dei corpi morali

Castagnola e Conforti rispondendo ad analoghe interpellanze riconoscono il potere nel Parlamento di votare l'articolo in questione, tanto più che le provincie e i comuni hanno offerto il loro contributo

Peruzzi si riserva di fare la proposta delle deliberazioni delle provincie e dei comuni.

Bixio crederebbe che l'articolo fosse modificato in modo che portasse l'accettazione delle offerte dei corpi morali

Questa proposta è accettata; si dovrà però prima constatare le spese che verrà fatto da Peruzzi

Art. 6.

Si delibera di aggiungere altro l'approvazione di riportarsi ai termini della legge sulla contabilità generale.

Art. 7.

Si delibera di rappresentare doverosi dalla commissione fondere in un solo i due schemi di legge.

Viene presentata domanda di vari Deputati che chiedono che la ferrovia di Benevento passi nei siti più fertili della Provincia di Avellino. Chiede che si faccia questa raccomandazione al Governo perché faccia compiere i relativi studi

Berardi - Ci mettiamo in una via pericolosa; è meglio che proponga direttamente un ordine del giorno alla Camera

Presidente abbiamo molte di queste istanze e petizioni; che ne dobbiamo fare?

Bodio Bisogna dar corso a tutte

Berardi Bisogna classificarle

Presidente è meglio distribuirle tra diversi individui

Bodio Bisogna fare uno studio collettivo

Presidente nomineremo commissione.

Comparetti Più competente è la sotto commissione tecnica

Il Presidente nomina la sotto commissione delle petizioni nelle persone di Comparetti, Berardi e Bodio prendendoli voi dalle tre sotto commissioni già esistenti

La seduta è sciolta alle ore 10 1/2 pom.

Cantagrelli Segni

F. A Seconda serie

1861. Gennajo 31. ore 1 pom.

Intervengono Berti Pichat Presidente, Cusani Giudiani, Corrent., Arese, Besozzi, Castagnola

Corrent informa la commissione dello stato delle cose e delle trattative pendenti tra il Governo e la Società delle Livornesi e della parte ch'egli prese.

Le Livornesi termine d'oggi stato troppo corrivo specialmente per la linea delle dejezioni. Pare però che vogliano attenersi alle loro esorbitanti pretese. Delegarono ai loro primi poteri. Oggi si aspetta una risposta definitiva.

La relazione però non dovrebbe riguardare intanto nostre Livornesi.

La difficoltà più grave è quella che riguarda il progetto dell'alta Italia e la cessione delle ferrovie dello Stato. Anche poi si sono trattative in corso non erano finite colle pretese della Società lombarda - Periodo di cassa, meglio quindi che sia libero, cosa che Sella abbia piegato un poco. Da alcuni chiarimenti circa alcune facilitazioni che verrebbero accordate non pagherebbero subito la prima rata; il Governo guarentirebbe il reddito attuale delle linee dello Stato Rimanderebbero però alcuni compensi

Quanto alle meridionali deve accettarsi tutte le modificazioni da noi proposte - La cessione delle summenti Kilometriche e linee 500 a Delle Rocche non è fatta a 1. 31/m.

Venne Deputazione di Candela; si fece come nell'accordo; non si rinnovò elenco ma circolare

che richiedono misure eccezionali. Non chiederebbe
125/m. lire all'anno per 20 anni
lire e finirebbe la linea e l'esercizierebbe
senza garanzia - la località interessata darebbe 50/m
lire, lo Stato il rimanente

Solamente fece proposta macchinosissima di 24/m.
l. all'anno - si fece la stessa cosa che per Cavallo

Anche a Salerno si vorrebbero compensi materiali
una nuova felice combinazione che egli si fa a
esporre

Savona - Vi fu grande stimolamento - Ivano
ceduto sulli 54. milioni - prima ne pretendeva
56, ciò a ogni modo liquidato, bisogna la
somma definitiva non può essere i 54. milioni.
La seduta è sciolta alle due pom.

Cadorna Segr.

ultimo articolo

Le proposte di legge per la costruzione delle strade ferrate eventualmente comprese in alcuna delle ~~presenti~~ convenzioni approvate dalla presente legge saranno dal Governo ~~presentate~~ sottoposte dalla sanzione del Parlamento ~~nella~~ prima che ~~scorra~~ scorra il tempo utile entro cui la ~~Società~~ Società si sarà obbligata di ~~presentare~~ sottoporre la concessione.

Seduta del 1° febbraio 1865 ore 1 1/2 pom.

Mancano Cartagnola, Boldi

Correnti legge il progetto di un articolo addizionale alla legge riguardante il termine da accordarsi al governo per proporre al Parlamento l'approvazione delle linee eventuali.

Approvasi l'articolo.

Giudiani propone che vengano specialmente indicate le due linee eventuali Parma-Spezia, Terni-Orvieto. Fattogli osservare che queste due linee sono già comprese eventualmente a termine fisso, il proponente recede.

Il medesimo propone che quanto alla linea di Parma-Spezia venga indicata coi termini Parma, Sanitamoli Spezia.

Correnti crede non doversi decidere la questione pel tracciato della linea.

Berardi si unisce al Correnti.

Correnti si spiega nel senso di non porre alcuna dichiarazione nella legge, ma doversi dichiarare alla Camera, qualora sorgesse la questione che la commissione, non avendo avuto partecipazione di altri studi fuori quelli per la linea Parma, Sanitamoli, Spezia, ha inteso che trattasi appunto di questa linea.

Cartagnola soppraggiunge.

Giudiani insiste sopra quanto per la ragione che studi sulla linea da lui proposta esistono da lungo tempo, e che altrimenti si darebbe agio alla società di proporre indeterminatamente la detta linea.

Cartagnola vorrebbe che la questione non fosse pregiudicata. La provincia, il Comune e la Camera di Commercio di Genova hanno già votato i fondi per fare gli studi. La linea per Chiavari attraverserebbe la Germanica pel Bracco.

D'Ha dice crede che la sua linea sia la più opportuna strategicamente. Patti tutti gli studi da una parte e dall'altra durante il termine entro il quale deve farsi la convenzione, si potrà meglio decidere. Più qui s'intende che la linea debba praticare per Contrasti, ma non si pregiudichi in via definitiva la questione.

Giuliani nega le ragioni strategiche. Crede la congiunzione ne l'Genovese pel Brenner possa farsi anche per la linea da lui propugnata facendo la congiunzione a Borgotaro. Insiste perchè la Commissione riveda la linea con l'egli proposta, come quella che è studiata

Corenti fa osservare che la indicazione della linea è nella convenzione, e che quindi non conviene alterarla.

Peirenzi crede non spetti alla competenza della Commissione entrare in particolari tecnici, tanto più che mancano le necessarie notizie, e quindi non debbasi pregiudicare la questione. La legge è concepita in modo che la faccenda non possa arrestarsi o ritardare indefinitamente la costruzione

Giuliani dichiara riservarsi la sua libertà d'azione nella discussione alla Camera. Afferma esservi uno studio completo del Ministero per la linea di Contrasti.

L'incidente non ha seguito.

Corenti espone che il Commissario Roma ha elevato difficoltà sulle convenzioni fatte sulla linea di Solmona. Ora si è stabilita la combinazione seguente. Venuto fermo l'accordo circa la linea Poggio-Cardeto, come alla stampa, per la linea Popoli e Sulmona, la Società si obbligherà ad ejercitare la linea per le spese d'esercizio, restando ferma la sovvenzione speciale di 75,000 lire da per le del governo.

Vitale dichiara d'avere in proposito interpellato il Ministro e che questi annette.

Peirenzi dice dovere la compagnia delle Meridionali rinunciare all'art. 38. della Convenzione Bastogi, perchè esso rende impossibile la costruzione di altre linee.

Giuliani crede accettabile la convenzione sulla linea Popoli-

Sulmona; fatt'articolo per riguardante la linea Roccacasale, vorrebbe che vi fosse inserito che qualora il governo dovesse modo d'compire la linea d'Como la Società fi obbligasse ad eseguirla per £ 17,500 al chilometro.

Correnti aggiungerebbe la proposta Giuliani se fosse possibile ottenerlo dalla Società, ma essere pericoloso mostrare la possibilità d'compire la linea d'Como per le spese che ne farebbero la conseguenza.

Sono stati quindi letti ed approvati i primi cinque articoli della legge giusta il progetto stampato e corretto dopo l'art. 6°.

Dopo l'art.° 7° fi è aggiunto un articolo ~~così concepito~~ riguardante la linea Roccacasale Sulmona sulle basi sopra espresse: questo articolo sarà formulato dal Relatore

Sono stati approvati i successivi articoli della legge.

3. febbraio 1865. ore 11. ant

Maniano Bodi, Giudiani, ~~Carnazzola~~, Conforti

Correnti comunica la nuova convenzione stipulata dal governo colla società delle Lombarde, e ne fa ragione officiosamente.

Vacca dice che il Ministro rassegnerà il suo rapporto giustificante le variazioni apportate al contratto soprannominato Giudiani e Conforti

Si è data lettura della nuova convenzione

Il Presidente mette a quistione pregiudiziale, che cioè le modificazioni debbano essere dal Ministro presentate alla Camera onde le rinvii se lo creda alla commissione; ciò venne già fatto per le modificazioni al capitolato delle meridionali

Correnti il Ministro annunzi alla Camera semplicemente che ci sono delle modificazioni

Vacca il Ministro già le disse alla Camera che si sarebbero fatte delle modificazioni. Bisogna guardare i precedenti della Camera.

Giudiani crede, che, prescindendo dagli oneri minori introdotti nella nuova convenzione, il cambiamento della garanzia fu di maggiore gravità, e che quindi crede necessario che il nuovo progetto fosse presentato dal ministro, fosse stampato e distribuito, e fosse anche passato agli uffizi, giungendo fino a dire che qualora alla Camera la commissione non fosse interrogata, egli sarebbe pronto a ritirare per questa sola ragione

Fiorenzi afferma che le condizioni del contratto egli do abbastanza profondamente cambiate, e soprattutto essendo la commissione contraria nella necessità di ~~fare~~ sostenere un principio contrario a quello che abbiamo sostenuto nel sistema di guarentigia delle meridionali, e crede necessario che il nuovo progetto fosse presentato alla Camera

Cassinis, Conforti e Correnti annettono la pro-
posta proposta dal presidente.

Correnti propone che il Presidente già in
caricato d'ottenere provvedimento dal Ministro
delle finanze

La proposta del Presidente e di Correnti è accettata

La seduta è sciolta alle ore 12 1/2 pom

Cassinis Segretario

1865. febbrajo 4. ore 8 3/4 pom.

Intervengono Berti Pichat Nino, Berardi, Corrente Borelli, Fiorenzi, Cantoni, Castagnola, e Sella Ministro per le finanze, e Jacini ministri pei lavori pubblici. Interviene poi anche Giuliani.

Diversi commissari sperano ai Ministri come sia necessario che le nuove proposte e le modificazioni alle fatte convenzioni vieno presentate alla Camera, salvo alla stessa di rinviarle alla Commissione

Nino crede che ciò non sia necessario per la ferrovia di Savona

Fiorenzi è di opposta sentenza, e vuole un nuovo articolo di legge

Jacini. Altro è necessario una relazione, o pure una lettera alla Commissione

Cantoni. Bisogna che Commissione conservi tutta l'apparenza dell'imparzialità; necessario quindi una nuova proposta di legge

Corrente. Non si cambia la sostanza; si tratta di un semplice emendamento. Il principio è mantenuto. Bisogna pero che i Ministri lo dicano alla Camera

Jacini. Così sarà fatto.

Nino insiste. Ministri a dar ragione delle modificazioni

Sella. Non si potea far base sopra un contratto che le Lombarde volevano impugnare. Argomento molto delicato; si dice che una perizia constata il fatto del trasporto, e la spesa. Ecco perchè la relazione. Necessarie modificazioni. Chiedevano 8 principii 30 o 40 milioni — Quest'anno? dimandano — ma gran parte della rete non fu ceduta

a Torino; il Governo spera che diminuzione nell'incremento naturale, ma non sensibile diminuzione. Allora chiesero garentigia del prodotto attuale già del 1862 ~~diminuito~~ accresciuto del un per cento; avrebbero così il modo di già soddisfare molti gli azionisti. Il sistema delle garentigie è cattivo quando si garentisce un prodotto superiore al reale. C'è anche una ragione politica nel fare la garentigia

Jacini Nel 1860 l'introito fu di 27 milioni 770/m. l. Dopo aumentò il prodotto.

Sella I 200 milioni della vendita influiscono sull'esposizione finanziaria che deve fare

Nisco Non sarebbe più conveniente di fare un prestito?

Sella Bisogna pensare al valore che ha il denaro sotto forma di prestito; bello a un; questo poi non è il momento per collocare 200 milioni

Jacini Ha ~~ispirato~~ consentito l'aumento rendita netta delle strade ferrate?

Peiretti dissi che già si conosce negli atti.

Jacini — a che saggi garentiamo il denaro ai ~~ob~~ al 9.? alle altre garentiamo in ragione del 7. 31 p.c.; perchè non facciamo le stesse per le lombarde?

Jacini come si potrà diminuire?

Sella Bisogna limitarsi a dar ragione delle modificazioni

Giulini V. sarebbe divenuto di trattamento colle meridionali

Sella La risposta è la seguente; non vorrebbe un sistema che non includesse la compagnia a sviluppare il movimento

Civiliani. Credono che la strada ferrata dello Stato possa attraversare i 28 milioni?

Jacini Sì perchè vi è aumento graduale; in 10 anni si è raddoppiato; specialmente se verrà trasportato il Cenisio

Civiliani Nuova via di Nizza farà diminuire.

Jacini Intervenuto otto fatto. La Cattolica si proseguirà da due anni, e strade furono fatte dette; diminuite le provviste. Per garantire stipulò alcuna garanzia; non c'è alcun rischio. Ciò ma vorrebbe tanto tempo e il tempo non fa atto con Lungo

Durante la stazione nessun aumento

Corsi ricevuti 3 milioni e 1/2 come da un documento che gli fu comunicato. Bisogna che Società non abbia in mano progetti e pretenderne l'esecuzione

Jacini Società volle garantire contro le voci di spese soverchie.

Civiliani Quali sono i progetti? non si potrebbe comunicare alla commissione?

Jacini Sì; però materia delicata

Berardi ricevuti comuni progetti della 1ª stazione; non ricevuti quelli degli uffizi.

Presidente È poi tutto di uno?

Jacini. Ciò è in nostro vantaggio. Le linee vicine non in costruzione

Vitelleschi Atto l'obbligo del doppio binario a Rho

Jacini Ciò è intuitivo; è poi la grande aumento civile a 35/m. l.

Jacini Sarà interesse della Società stessa.

Finenzi Doppio è calcolo di 60/m l. a Kil.

Jacini Bisognerà fare i doppi binarii a calcolo molto grande ci tratterà di spese finimi.

Sella. Ciò non più necessario pel trasporto della capitale. Il doppio binario era stato suggerito da un'idea strategica.

Jacini promette di dare una nota degli approvvigionamenti esistenti sulla strada ferrata.

In Lombardia lavora tra Monza e Lecco; sempre resistenza nella compagnia. Ora Società esercitava pel 50 p% la strada per la linea da Iseo a Lecco.

Entrambe linee difficilissime.

Molto ridotte i benefizi della posta. I vapori ambulanti pesano 6/m. Kil. e dovevano pagare per l'eccedenza oltre i 6/m. Ora risparmio di un milione e 300/m. lire all'anno. Specifica una nota di guadagno.

La seduta è tolta alle ore 10 1/2 pom.

Castagnola Segretario

5. febbraio 1865 ore 2. pom.

Presenti Berti-Pichat, Giuliani, Fiorenzi, Visco Berardi

Incominciata la discussione dell'art. 1° della nuova convenzione fatta dal governo colla compagnia delle Lombarde, e incominciando all'art. 1° delle modificazioni alla convenzione

Visco espone che il governo viene per questo un vantaggio alle Venete, perchè la consegna non avrebbe potuto effettuarsi che dopo il 5. maggio.

Si è riconosciuto che l'articolo della nuova convenzione ha il vantaggio di determinare ciò che era indeterminato

L'art. 2° non è che l'applicazione della legge e non è di altro carico e vantaggio.

Si è passato alla discussione delle variazioni apportate al capitolato.

La 1ª modificazione ~~non è~~ comprende due parti: non è quanto alla prima che una rettificazione fatta conseguente, e la seconda

~~La 2ª modificazione~~ è anch'essa una rettificazione necessaria, ed opportuna per evitare una lite che avrebbe potuto promuoversi per inesattezza della antica convenzione

Sulla 2ª modificazione Fiorenzi crede che nella prima parte si stabilisca che il materiale mobile esistente prima del 1° gennaio 1865. fosse di proprietà della compagnia, lo che è stato riconosciuto essere vero e non si è fatta ulteriore osservazione

Giuliani dice che nacerebbero la prima modificazione è di danno allo stato, perchè colla prima convenzione si era stabilito che la compagnia pagasse il materiale mobile introdotto dopo il 1° gennaio 1865.

Fiorenzi nega che siavi danno potendo quatora il materiale di approvvigionamento si trovasse al di sotto di 2 ~~provvisionamento~~ due milioni

Giuliani fortiene che non danno avvi per lo stato perchè coll'antica convenzione la compagnia paga un il materiale introdotto da sette ed otto mesi, ed ella nuova non paga che quel lo introdotto da due o tre mesi.

Berti Dichat vede che fino [illegible] prima del 1° gennaio 1865. fino al 30. giugno sonosi fatti acquisti importanti dallo stato, e quindi vede doversi avere la stessa di guerra acquisti.

Giuliani dice non essere in facoltà del governo di fare o riscuotere acquisti quando voglia, perchè le ordinazioni si fanno molti mesi prima ed a termine determinato. Conferma che non danno avvi e' stato si fanno a Conti richiesti per avere una mesta.

Vitale dice doversi dimandare al governo se il personale del Capo di servizio interno abbia diritto agli oppo vigionamenti.

Berti Dichat propone si dimandi anche la nota del materiale mobile che fosse stato ordinato.

Fiorenzi dimanda che si richieda al governo la nota del materiale mobile introdotto dal 30. giugno al 31. dicembre 1865. perchè il valore di questo costituisca la perdita che o' stata fatta

Giuliani vede che per gli oggetti recentemente acquistati sarebbe più conveniente che il pagamento si facesse a prezzo di costo piuttosto che a prezzi di prima.

Fiorenzi avrebbe proposto che dal governo venisse stabilita una tariffa di prezzi

di debbasi di doversi fermare ad un tale articolo dopo che si saranno avuti i documenti richiesti.

La 3ª Modificazione tende a porre in accordo l'art. colo della prima convenzione colla modificazione introdotta.

La 2ª modificazione non è che una rettificazione necessaria

La 4ª modificazione è un carico imposto alla compagnia in favore dello stato

Sulla 6ª modificazione d'Isso espone avere ricevuto dal ministero per l'Interno, che secondo i progetti approvati vi sarà al più una spesa di 90 mila lire oltre la somma stabilita di 6 milioni, e così vi sarà un soprannanso di 400 mila lire sulla contribuzione di 500. mila della compagnia; e questo soprannanso provvederà a sovrabbondanza alle spese degli appaltatori per alcuni abbuoni. Le spese maggiori che si prevedevano riguardavano la costruzione degli opifizi, che rimangono sempre a carico della società.

Giovenetti crede doversi domandare i progetti approvati, i quali devono essere annessi alla legge, e quali sieno le spese degli appaltatori e le loro ragioni; quale le spese che ammessi calcolati dal governo per gli opifizi, quale è il valore dei terreni che il governo ha ceduto in permuta della città di Torino, e se questi terreni debbano dalla società impiegarsi nella stazione e ferrovia. Crede doversi altresì conoscere quali sono i carichi ed i vantaggi della società rispetto ai quali terreni a causa della avvenuta cessione dell'approvazione del contratto per legge.

Peretti-Sichard crede che se il contratto non sarà approvato, la società se gli sono necessari, se li acquisterà in altro modo migliore

Boggio crede che i terreni sieno necessari alla compagnia per la ferrovia, la quale altrimenti non si acquisterebbe, ed è per ciò che il governo non ha alcun vantaggio in quel contratto.

Isso dice che nella cessione dei terreni non evvi alcuna variazione fra la prima e la seconda convenzione

Giulitano si unisce a Giovenetti per la richiesta dei documenti, ed accettazione. Crede necessario conoscere la convenzione fra il governo e il Municipio di Torino, perchè la convenzione avrebbe potuto stipulare speciali vantaggi pel governo in corrispettivo di altri vantaggi che ne ritraeva il ~~governo~~ Comune.

Berti Silvio fa considerare che non debbiamo occuparci solo delle differenze della prima colla 2. convenzione, visto si muove il Presidente Berti Silvio.

Fiorenzi crede utile questa discussione perchè potrebbe sorgerne questione alla Camera. Fa considerare che una parte di questi terreni potrebbe fornire vantaggio secondo la importanza degli opifizi che andranno a costruirsi.

Boddi sostiene che il governo nella cessione dei terreni non ricerca alcun vantaggio o danno, perchè esso non fa che cedere quello che aveva acquistato.

Fiorenzi dice che questo terreno potrebbe essere considerato come un complemento della strada e quindi il prezzo è un carico della compagnia, e quindi deve consentirsi se questi terreni siano assolutamente necessari, altrimenti sarebbe una giustizia gratuita.

Boddi dice che posto ciò, deve anche calcolarsi i vantaggi e danni il carico degli opifizi.

Sulla 7ª modificazione si è convenuto che è un vantaggio per la società sulla prima convenzione.

Sulla 8ª modificazione visto la rilevanza delle differenze, ed espone che il governo ritiene essere questo un vantaggio per la Strada, lo che è annuita dalla Commissione.

Sulla 9ª modificazione visto osserva avergli significato il ministero che la compagnia ha eseguito la maggiore delle necessarie opere sulla ferrovia, lo che essa giustifica con parere del Collaudo; e che quindi il governo ritiene essere un giusto compenso il milione accordato

Fiorenzi crede necessario avere lo stato delle opere fatte nella ferrovia per un giorno preciso.

Berti propone che si chiuda lo stato del carbone ai 31 dicembre alla fine del 1863. ed al fine del 1864.

La modificazione 10ª è stata sospesa. Si avverte solo che deve sopprimersi l'art. 2º della Convenzione e l'art. 33. del Capitolato. Si riserbano altri rimedi.

La seduta è sciolta che ore 6 ½ pom.

7. Febbraio 1865 – ore 1/2 pom.

Presenti Bertinchat – Correnti – Giuliani – Comforti – Boddi – Visco – Berardi – Fiorenza

Si è data lettura delle modificazioni convenute fra il governo e le società livornesi, Romanet facendo ne il confronto col contratto precedente.

Passandosi poscia alla discussione delle modificazioni del contratto fatto colla Compagnia delle Lombarde

L'art.o 1.° approvato senza discussione e giudicato come favorevole

L'art.o 2. approvato come sopra, ritenendo includendo i detti articoli delle modificazioni riguardano la legge

La 1.a modificazione alla convenzione è approvata perchè la prima parte è correzione di un errore di stampa, e la seconda un'aggiunzione per necessaria rettificazione

Sulla 2.a modificazione Correnti crede necessario avere i documenti che si deliberò richiedere nella precedente tornata.

Giuliani si unisce

Si delibera sospendersi la discussione su questa modificazione fino alla comunicazione dei documenti richiesti.

Le modificazioni 3.a e 4.a sono approvate

La modificazione 5.a è approvata – e si avverte che nel bilancio dei vantaggi e spesini dovrà tenersene conto come favorevole alla Stato.

Sulla 6.a modificazione si è data lettura del relativo verbale della seduta precedente. Si delibera doversi in giudizio per avere i progetti approvati per la stazione.

Giuliani insiste perchè si esiga che i progetti siano accettati, anzi le spese della compagnia non si ancora siano in appresso.

Visco crede bastare che i progetti siano approvati spende questa la lettera della convenzione

Boddi conferma quello che ha detto Visco

La discussione su questa modificazione è sospesa.

Sulla 7.a Modificazione Giuliani crede doversi dimandare in che stato si trovino i tratti di ferrovia dove dovevano

raddoppiarsi i binari.

La Deputazione decreta l'unanimità della detta verifica.

Sulla modificazione Sig.r Correnti dice che il servizio di Como era assicurato ed ora è eventuale, ma che d'altro lato avrà il vantaggio di collegarsi colle linee svizzere

Bolmi fa rilevare il vantaggio della assicurazione di questo collegamento

Giuliani dice che avrebbe desiderato che si fosse stabilito un termine alla costruzione del tronco da Camerlata a Como e alle linee svizzere.

Correnti dice ciò esser tanto più necessario questo termine, perchè Como rimane un punto della linea di Lecco, che assorbirà il commercio di Como.

Giuliani insiste perchè si tenti almeno di ottenere la fissazione di un termine.

Correnti propone il termine di tre anni

La Commissione delibera dovesi partecipare al Ministro questo desiderio della Commissione.

Sulla modificazione Sig.a si è letto il Verbale della tornata precedente.

Giuliani crede dovesi domandare sul quale punto specificamente si spese costituenti il milione

Correnti crede che il Ministero deve giustificare il suo operato, e non la Commissione andare a cercare le giustificazioni

Pisani ripete che il Ministro gli ha detto che non esser lui obbligato a dare alcuna relazione o lettere, ma esser lui pronto a dare schiarimenti alla Commissione

Giuliani crede che sarebbe stata necessaria la relazione, perchè la Camera potrà rimettere il contratto ad altra Commissione.

Visco dice che il Ministro ha promesso alla

Camera come un documento e non come progetto di legge, lo che erasi convenuto colla Commissione.

Correnti sostiene essersi convenuto che il Ministro presentasse una Relazione o una lettera, lo che è confermato da Fiorenzi.

Giuliani dice che non si tratta di un documento ma di una nuova convenzione.

Berti-Pichat crede che il Ministro presenterà un rapporto o una lettera spiegante le ragioni del nuovo contratto.

Soprraggiunge Castagnola ed esibisce i seguenti documenti Bassi per ordine del Ministero

1° Stato dei lavori e Amortizzazione delle somme occorrenti per la stazione di Torino

2° Nota degli approvvigionamenti esistenti al 1° febbraio nei magazzeni della ferrovia delle Alpi.

3° Dimostrazione dei vantaggi ottenuti colla soppressione del minimo di peso dei viaggiatori postali.

Giuliani proseguendo la discussione principiata propone di domandare al Ministro un rapporto esplicativo del nuovo contratto.

Fiorenzi crede che dopo veduto quello che il Ministro presenta, qualora questo non sia soddisfacente si rimandino per iscritto gli schiarimenti necessari.

Si delibera di rispettar il rinvio ciò che il Ministro avrà presentato.

Sulla 10ª Modificazione Boddi spiega gli effetti della doppia guarentigia stabilita dalla nuova convenzione.

La discussione è rinviata a domani a sera alle ore 8.

La seduta è tolta alle ore 11½

1865 — Febbrajo 8. ore 9. ~~ant~~ pom.

Intervengono Berti Ruat Presidente Giuliani — Boldrini — Correnti — Visconti — Cantagrelo — Finenzi — Berardi —

Il Presidente fa istanza che si distribuisca la relazione già presentata alla Camera col relativo controprogetto, che poi a ~~presentare~~ e pubblicare l'appendice sulle modificazioni che ci vennero ~~fatte~~ riferite dalla Camera ed il nuovo controprogetto di legge ~~rettificato~~ in esame.

Ma dopo lunga discussione alla quale prendono parte tutti i membri della commissione si delibera di fare una sola distribuzione, della relazione cioè e dell'appendice il quale farà corpo un tutto e non già due controprogetti.

Correnti propone l'aggiunta d'un nuovo articolo ~~sotto~~ di legge relativo alla linea Centuri Potenza che cioè sia il Governo autorizzato ad obbligare la Società Vittorio Emanuele.

Quest'articolo è approvato.

Correnti. Mancano gli stadi

Giuliani. Parlerà l'obbligo più essere imposto contemporaneamente alla pubblicazione della legge

Correnti. Al pretesto degli stadi si tirano le cose in lungo

Giuliani. Non possiamo modificare; poste alla N. E. che non è in carica, per gli stadi non possiamo fare variazioni; bisogna riferirsi alla convenzione già fatta.

Correnti. Più importa al Governo che fra tutto mese apporre gli stadi, come

stato obbligato per le meridionali.

Fiorenzi. Dobbiamo dire: il Governo si servirà della facoltà che ha.

Bordi prega il Relatore di fare una nuova lettura della relazione e distribuirla.

Il Relatore aderisce.

Si riprende la discussione sulle modificazioni presentate dal Ministero.

Decima modificazione art. 32. del Capitolato.

Fiorenzi. Grave inconveniente dell'epoca regolare della vendita bovina. I Ministri dispero che per il periodo piuttosto distante dalla realizzazione del prodotto bovino effettivo non raggiunga i prezzi d'oggi, pagate il bovino per il netto. Si noti che questo prodotto bovino è vicino al reale per le detrazioni più a conto di ribassare; ~~per~~ è meno che non le ripercussioni di gran lunga.

Berardi. Vede la differenza; ma non c'è la perizia tra le meridionali e queste. Crede che ci sia differenza per i primi anni, ma che verrà in seguito superata dall'aumento naturale.

Visco. Non contratto nuovo; contratto già fatto che vogliamo mantenere. Avremo preso un fatto che diminuisce il prodotto. Se ammettiamo che il prezzo determinato sulla vendita, dobbiamo mantenerlo

Giuliani. Conviene con Fiorenzi; ciò che si è ottenuto per le meridionali non si può non estendere anche alla garanzia del prodotto netto. Unico mezzo è quello di una convenzione; ma Governo dovrebbe mai garantire. Peri sbigliarebbe per prodotto netto. Propone una nuova combinazione. Si dice che aumenteranno le ferrovie dello stato; ma dice, il Brenner non passa per convenienza! Non diamo troppi compensi. Diamo ribasso di prezzo, maggior garanzia di prodotto netto.

Berti Pichat. Vuole che Governo ripeta i 24 milioni - pensa che ove si dica che il Governo paga il prodotto mancante, s'oppone diminuito del 40 p%

~~Diano il 60 p%~~

Fiorenzi. Quando votiamo il contratto credemmo di introdurre tutte le cautele possibili; calcolò sulla rendita netta. Buone provisioni delle doppie garanzie.

Confort. Accenna alla contraddizione che si vuole dettare il voto del Governo.

Cassati - Il suo contratto è cattivo; non si può subire; si mettiamo in una via cattiva - contraddizione evidente - non che voglia di più della garanzia di 13 milioni o anche 14? Ora, il mio pensato sarebbe di 16 milioni - Pesato tutto quello che comportato che comporta la perdita degl'interessi delle meglio valutazione a milioni. Bene sentirà ancora il Ministero. Piuttosto si vede gran contraddizione negli altri contratti. La doppia garanzia è grande - Ognuno che a non piacesse questo contratto, vivrebbero tutte le leggi

Nitti avverte che differenze tra questo contratto e quello delle meridionali. Dice che non c'è doppia garanzia di prodotto lordo e prodotto brutto.

Giuliani [illegible] dice enorme contratto, non accettabile non per le ricchezze finanziarie [illegible] quistione pregiudiziale. Abbiamo esaminato poi? Non mandato di esaminare le convenzioni, ma spingere in questo senso.

Conenti osserva che Giuliani ha già votato il contratto per le ricchezze finanziarie. Non abbiamo avuto [illegible] un mandato limitato.

Giuliani per un fatto personale di alcuni stanziamenti.

Seguono molti uffizi di fedeli inviarsi d'oppugnare il contratto quando fosse richiesto dalle ricchezze finanziarie; ma oppugnarlo per le ricchezze finanziarie

Si delibera l'adunanza per domani e sarà cura presidenza di intervenire ai Ministri per la finanza e pei lavori pubblici

L'adunanza è sciolta alle ore 11 pom.

Carlagnola Segr.

1865 febbrajo 9. ore 12. merid.

Intervengono Berti Pichat Presidente, Bernardi, Conforti, Giuliani, Nisco, Castagnola

Si formulano le domande da fare ai Ministri nella riunione di questa sera

Giuliani chiede che si domandi ai Ministri se casi portata specificamente sia fatta l'economia del milione di cui nella modificazione romana

La commissione approva

Pirenzi propone che si chieda pure un bilancio dei vantaggi e dei pesi derivanti dalla nuova convenzione colla Lombarda a confronto della primitiva

Giuliani vorrebbe i progetti delle stazioni, furono inviati dei progetti

---

Si passa all'esame delle modificazioni fatte dalle società livornese, romana, centrale toscana e

1ma modificazione alla convenzione

Approvata

2da modificazione

Concerta la discussione a domani

Si delibera di chiedere spiegazioni sugli articoli non ripetuti le espressioni dell'art. 23. dell'antica circa al modo di valutare i lavori

Si delibera di chiedere ai Ministri quali sono i crediti che può vantare la società, ove ispettore si vorrebbe una dichiarazione che consiste che il pagherò il resto della società ove non sia fatta la liquidazione salvo il diritto per le di ripetizione

3za modificazione

Approvata

Capitolato Oneri

Modificazione prima

Osservano diversi commissari che nella linea, ordine importantissimo, non si possono fare pericolosi esperimenti

La commissione opina per la reiezione

La seduta è sciolta alle 1 1/2 pom

Cartagenova Segr.

1865 febbrajo 9 ore 8 1/2 pom.

Intervengono Bert. Pichat Presidente, Sisco, Bernardi, Giuliani, Boddi, Castagnola Consoli Correnti Provenzi

Intervengono pure anche Jacini Ministro pei lavori pubblici e Sella Ministro per le finanze.

Il Presidente espone che la questione che si presenta più difficile è quella delle provincie alle Lombarde, specialmente per il redatto lordo.

Sella quanto alle due guarentigie quella del 5-20 è puramente nominale

Boddi a il prodotto ribassato p.e. a 22 mil. ellera 11. di prodotto netto. e poi si prenderebbe da noi altri sei.

Sella Necessaria doppia garanzia per l'unificazione de titoli, onde emettere titoli destinati

Giuliani p.e. redatto discende a 20 milioni, e 6 per cento 6 p.% – in questo caso discenderebbe 18 milioni.

Sella la guarentigia del prodotto netto non si fonderebbe che sopra calcolo il prodotto lordo, dunque non si tratterebbe che una garanzia sola, non si tratterebbe doppio impiego.

Bert. Pichat. Contrario alla doppia con sistema di garanzia stigmatizzato per le compagnie ne riferisce per la garanzia del prodotto lordo.

Jacini le forme si modificano secondo le diverse circostanze locali.

Correnti L'obbiezione ha altro aspetto; quello di aver preso per base il prodotto lordo.

Sella - Volendo garantire prodotto netto bisogna ingerirsi nelle spese d'amministrazione; più semplice riferirsi al prodotto lordo. Non è mancanza di conseguenza se il prodotto brutto da già raggiunto il suo limite

Correnti - L'obbiettivo è aumento delle ferrovie; è inutile che non si modificherebbe. Ora bisogna dire il contrario.

Sella - Non mantenere perturbazione pel trasporto dei capitali; non più a correggere.

Prendono la parola Bixio, Giuliani, Varè.

Correnti - Domanda la rete piemontese non vuole aumento delle ferrovie contrario pel trasporto dei capitali.

Varè - Ma alla Camera dobbiamo presentare il 6 milioni e finora siamo molto lontani. Bisogna che abbia prodotto netto di 1.22 a 1.

Sella - Ogni 50 anni bisogna rifare materiale, rettificare le spese

Finzi - Perchè non si parte dal principio del prodotto ~~lordo~~ netto?

Sella - La terza ~~modificazione~~ obbligazione di pagare l'intera differenza del prodotto lordo è molto grave; ma l'intendere nuove negoziazioni

Visca - Questo contratto è indispensabile?

Sella - L'effetto è un peggioramento di credito terribile finanziario.

Ferrovie Lucca-romane

Varè - Ferrovie ligure dovrà spendere 290/Km - si fa lotta continua col Governo che vuole fare più brevi d'una decina di milioni; Governo

non vedeva che si giungesse a promulgare - avvenne
arbitrariamente che diede torto al Governo -

Succede una lunga discussione sulla prima
modificazione alla convenzione ~~di Settembre~~ e
seguito della quale declinano Varè che abban-
donando alla Società romana 295 Fiol. il
Governo è disimpegnato da ogni altro obbligo, ri-
manendo ben inteso che si deve pagare non
più ne meno di 295 Fiol

2da modificazione alla convenzione

Sella espone la storia che diede luogo
a detta modificazione, cominciando dalla concessione
papalina

Giovenzi da alcuni schiarimenti

Il Ministro prende impegno di far fare
al più presto la liquidazione e presentarla
alla Commissione

3a modificazione.

Diversi commissari esprimono le ragioni
per le quali credono inammissibile detta
variata.

Varè ammetterebbe di togliere via
la parola definitivo ma vorrebbe che si
conservasse quella di provvisorio.

La seduta è tolta alle 10 1/2 pom.

Cartagnola Segr.

1865 febbrajo 10. ore 9 1/4 pom.

Intervengono Berti Pichat Presidente,
Nisco Corrent. Giuliani Comp.to Castagnola
Zaimi Ministro pei lavori pubblici
Sgattoni Corrent. Finanze e quindi Berardi
Corrent. Comincia si apre la seduta
Presidente dà lettura della relazione Sella, Pellion, d'Ancona
ma che non fece un'inchiesta sulla veridicità
degli elementi che informano detta relazione; ciò
ciò conforme alle consuetudini parlamentari, non
poter usurpare le attribuzioni di altri corpi e
istituti.

Giuliani dice che Poerio presentò a noi i
suoi documenti e che questi vennero comunicati
a qualche deputato; questi si consultano e bisogna
tenerne conto.

Corrent. fa alcune osservazioni relative al
sistema degli arbitramenti

Il Ministro dice che questa materia venne
nominata una commissione per studiare detta ques-
tione.

Corrent. Non si potrebbe ritenere in tutte le
convenzioni i principii che le linee secondarie
dovranno essere esercitate dalle concessionarie delle
linee principali al prezzo di costo ed il 50 p% ?
e fuori delle meridionali esistono dei patti a-
ramente mandatori così proposti?

Ministro Ora col nuovo sistema questa
parte diventa meno esorbitante. Ora per le meridionali
ma le confluenze si aumentano

S. legge la relazione ministeriale, ispra
nota relativa alle convenzioni supplementari alla
società lombarda e tosco-romana

La seduta è sciolta alle ore 11 1/4

Castagnola Segr.

11. febbraio 1865 ore 8 ½ pom.

Presenti – Berti. Vichat – Correnti – Visco – Correnti – Boldi – Berardi

Modificazione 1.a alla Convenzione art. 2.o della Società delle Lombarde – Approvata ad unanimità

Modificazione 2.a all'art. 7. della Convenzione medesima – Approvata ad unanimità

Modificazione 1.a al Capitolato – Approvata ad unanimità

Modificazione 2.a Giuliani ingiunge per sapere la differenza che risulta dalle diverse epoche del 1.o genn.o 1864. al 1865. a ragione del mese dell'anno in cui fu la consegna

Risponde alla detta – Commiss.e tecnica avvisò riferirsi

Modificazione 3.a Proposta come la 2.a dalla quale dipende.

Modificazione 4.a = Approvata

Modificazione 5.a = Approvata come vantaggiosa allo Stato

Modificaz.e 6.a = Giorgini dice che prendendosi atto della presentazione del progetto presentato, dovrà il progetto stesso dovere essere munito della Compagnia

Giuliani dice che il progetto non contiene che i locali pei viaggiatori, e rimangono quelli per le merci aggiunge doversi dire progetto e non progetti, e doversi precisare che il progetto deve comprendere anche gli altri locali necessari, e che quindi il Ministero dovrà per questo assicurare la Commiss.e

Correnti dice avere altra volta una nota ricevuta dal Ministero, dalla quale risultava che per la spesa del compimento della stazione occorrerà un milione al di là della somma stanziata in bilancio.

Berti dichiara che spera necessaria l'autorizzazione della Compagnia

Avviso crede proposta opportuna per cui dichiara che noi intendiamo che il progetto sia quello approvato cioè quello approvato colla legge / e non occorre altro

Fiorenzi dice doversi dichiarare che noi prendiamo atto del progetto presentato, ma doversi aggiungere che la Compagnia dichiari che il progetto di cui si parla nella convenzione è quello approvato dalla Camera, e ciò ad evitare questioni per l'opposizione da parte della Compagnia, doversi cioè dire = secondo il progetto sul quale fu basata la ~~fu~~ legge fatta dal Parlamento

~~Correnti~~ Giuliani dichiara che si chiamerà soddisfatto di una domanda conforme a quella indicata. Fa osservare però che si corre rischio che si lasci una lacuna tra quello che emsi detto necessario pel servizio, e quello che ora si promette di fare

Correnti ~~Giuliani~~ crede non doversi insistere per fare restrizioni

Giuliani afferma che quello che più interessa sono la stazione merci, la rimessa dei vagoni

Fiorenzi crede doversi ad ogni modo determinare la spesa per evitare questioni

Approvata la proposta Fiorenzi

Approvato l'articolo della 6.ª Modificazione ad unanimità meno uno

Modificazione 7.ª approvato ad unanimità meno uno

Modificaz. 8.ª = Correnti dice doversi fissare un termine di 3. anni pel tronco da Pomezia a Torre

Si dichiara che qualunque sia la deliberazione, s'intende riservato che dopo le risposte del Ministro sarà

in favore della Commissione di ritornare sulla sua deliberazione

L'emendamento Correnti è approvato

Modificazione 9.a Visco dice che il risparmio del milione è una ritenuta sul bilancio

Correnti propone che la Sotto-Commiss. tecnica prenda le opportune informazioni, qualora non già abbastanza la discussione sulla questione

Peruzzi - Pichat crede che il risparmio è giustificato dal bilancio, ove per tutti gli anni si fosse stanziata una somma uguale

La proposta Correnti è ammessa.

Modificazione 10.a Peruzzi - Pichat osserva 1.° che dal conto del 1864. non ammonta che a 27. milioni, ove si comprendono anche i prodotti delle linee soltanto esercitate dallo Stato. — Osserva 2.° che la nuova garanzia è per tutto il tempo della concessione, e d'altro lato essendo della Compagnia conosciuto il trasporto eventuale della capitale a Roma, e che quindi la maggiore guarentigia debba durare soltanto fino al trasporto della capitale a Roma

Rigo crede essere impolitico sollevare la questione del trasporto della capitale a Roma; e che d'altro lato a quell'epoca sarà proibito l'equilibrio per l'aumento del prodotto.

Giudici approva le 2.e osservazione del Presidente per che tutti sapevano che in un tempo non remoto si sarebbe andati a Roma. Crede essere di qualche importanza la questione politica, ma potersi evitare stipulando un termine per es. di cinque anni, rapporto alla subitaneità del trasporto.

Peruzzi - Pichat dice potersi evitare la questione politica

dicendo per es. che sia fissato il termine fino all'apertura del Monginevro

Vidoni fa considerare che questa convenzione abbiamo fatta per necessità finanziaria. Ammette che poss. sia ammettersi l'emendamento del termine senza nominar Roma, ma come semplice desiderio.

Correnti crede non doversi tornare ad opporre ai Ministri nuove preferenze.

Boselli dice che dal rapporto del Cenisio non può che apportare aumento di prodotto, e che quindi è inutile di mettere una condizione che si vio[la]bene che in nulla

Correnti approverebbe la condizione dell'apertura del Cenisio, ma come desiderio.

Fiorenzi dice per bene dare delle armi in mano al Ministro per trattare con maggior vantaggio

di approvare colle riserve fatte sopra:

Dopo lunga discussione, rimane dichiarato che la votazione fatta Modificazione rimane subordinata ai due emendamenti proposti al Ministro nella tornata del 9. stante, fu proposta dal Presidente se si ammette che si accordi in genere una garentigia sul prodotto lordo. Approvato.

Bertea richiama crede che non possa precisarsi la somma sulla quale deve misurarsi la garentigia, mentre egli trova in un giornale che il prodotto del 1864 non è stato superiore ai 27. milioni.

La questione resta riservata, e si chiederanno i conti degli impresari.

La seduta è sciolta alle 11. pom.

Tornata del 13 feb ore 11½ a.m.

Modificazione alla convenzione del 22 giugno ultimo –

1ª Modificazione accettata –

2ª [illegible] Fiorenzi – Dichiara di aver accettata la convenzione per salvare la società delle Romane, e per mettere termine alla liquidazione – Nella nota de' credi la società delle Romane non figura il credito de' dieci milioni – Non è giusto pagare questa somma quando alla società ha e' fatto un regalo di dieci milioni; il quale credito si deve pagare allora la sua dichiarazione francamente non è tale da meritare i favori del governo

Confortì – Appoggia il parere del Fiorenzi, perchè non vi era bisogno di un milione e 200 mila lire dell'anno.

Giuliani – È con Fiorenzi e con Confortì. Aggiunge che pel fatto stesso del trasporto della capitale si dà un premio alle Lombarde, e nello stesso tempo si paga pure alle Romane che da esse stesse direttamente hanno utilità. La commissione domanda sottanto due oggetti

Presidente – È stata votata la convenzione per salvare la società delle Romane: ora che [illegible] un tal credito non [illegible] bisogno di atti e di petizione, vedrà se le Romane vorranno stare alla prima convenzione, sia tutto finito

Nisco si oppone a questa proposta, e vuole a quella di fare mozione per sentire al ministro: decida che [illegible] il ministro –

Conforti – Sostiene che una tale nomina è nulla per allegazione di cose, buoni per sospensione di portata. Quindi la commissione è valida se una data non esatta –

Giuliani – Sembra opportuno al Regio di 28 mettere anche quello di dieci mesi

Nisco replica che qui si tratta del modo del pagamento, non di un pagamento per cagione nuova. Pari essere talune questioni che, ammesso quale credito, si debba ritenere la rielezione anteriore della commissione – Dippiù è un tal credito risultante dalle precedenti gomme

Propone mettere la proposta Nisco di sentire il ministro con particolari gli oggetti su cui sarà interpellato.

3a Giuliani dimanda sapere a che monta a seconda le cagioni create, che non possono essere contestate qualora non fossero emesse.

Nisco risponde che si confonde la cagione del credito con il collocamento delle cagioni o del credito stesso.

Giuliani dimanda se si possano mettere in circolazione titoli annullati

Nisco risponde non essere ciò permesso, poiché ogni emissione non corrisponde al credito rappresentato –

Si conclude di dimandarne al Ministro

13. febbraio 1865 ore 1½ pom

Presenti Berti - Pisanelli - Correnti - Giacchi - Fiorenza - Bargoni - Castagnola Min. Conforti Peruzzi

Visto esposte le deliberazioni prese nella tornata di questa mattina.

Correnti - Se è fatto un calcolo - 10 milioni circa per la garantita 3% / m fr per la non garantita - deficit d'un milione e 200 / m. in circa

Ultima disposizione del Governo Pontificio che garantisce 20 mila fr. alla nuova linea che si aprirebbe; altrimenti fatto facoltà di emettere obbligazioni.

Soppressione Intendenza Ministero pei Lavori pubblici

Presidente Senza voler fare pubblicità certamente perchè non è ancora presentata la relazione - ciò dipende anche dacchè il Ministro dei L. P. non presenta tutte le modificazioni.

Jacini Già ne tenne parola il suo Collega.

Presenta alcuni documenti.

Riguardo ai dieci quesiti che i 10 milioni erano calcolati nella situazione finanziaria

Prendono la parola sul quesito oggetto Correnti, Fiorenza, il Ministro.

Si ritiene quindi che dieci milioni vien compresi nella situazione finanziaria.

2° Quesito

Jacini legge la risposta.

3° quesito.

Jacini Le ferrovie Liguri è stata considerata qual ferrovia di montagna; la società ha

interessi di non servirsi di detti mezzi per le maggiori spese di esercizio. Non vi sarebbe neppure variante nelle tariffe

Giulini La Liguria è una grande linea, comincia con la ferrovia - ha pendenze maggiori del 10 per mille - si dovranno per essere bene chilometri all'ora - non ammette che sia linea di montagna; ha tali gallerie che valicano l'Alpe e l'Appennino.

Ministro ma si è preteso percorrere 60 chilometri all'ora? o si pretese soltanto alcuni anni? se ora si ammette il provvisorio si avranno due linee.

Fiorenzi è antipatica per i piani inclinati e per certi ordigni - si spende somma ingente primo. si allunghi ma non si fa una linea così importante. Pazienza si fosse linea nuova.

Ministro si preoccupa della più rapida apertura; gran vantaggio se si eseguisse primo un paio d'anni. Combatte molto ad Ivrea.

Giulini si più volentieri a Biazza a Campiglia.

Ministro si può ridurre l'articolo di sol Biazza

Corsini Non possiamo entrare in una questione tecnica. accetterebbe la limitazione proposta dal Ministro

Fiorenzi Meglio per ora fermarsi le diligenze.

Presidente Non si hanno più che alcune differenze; adesso le deliberazioni non subordinate

alle risposte dei Ministri; Desse potrebbero non accettarle, ma che sinpanto l'ultimissimo frattanto il nostro lavoro

Conforti appoggia il Presidente.

Bodio Quando avremo le risposte ministeriali vedremo se possiamo dei punti rimasti ancora in sospeso.

La seduta è sciolta alle ore 10 1/4 pom.

Castagnola Segr.

1865 4 febbraio ore 9 1/4 pom.

Intervengono tutti i commissari del Ministro pei lavori pubblici e per le finanze.

Jacini espone che i delegati della linea tirrena sarebbero disposti a limitare al M.te Bizzoni il prezzo mediante piani inclinati

Nasce una discussione alla quale prendono parte il Presidente Jacini, Giuliani, Brioschi, Corenti, finanze, Sella

Sella espone che Landau ebbe in comunicazione la lettera della commissione; non ha ancora finito la sua risposta; però già dice qualche cosa

~~Quanto alla garanzia del prodotto lordo che ripete per la ferrovia~~

Quanto alla doppia garanzia egli conferma l'interpretazione data dichiarata dal suo Ministro in una delle precedenti tornate

I Ministri chiedono che la seduta sia rinviata a domani a sera e chiedono pure anco di presentare ove ne sia il caso, le tipie Landau e Armellini

Presenti: Ministri.

Il Presidente espone la discussione sull'emendamento relativo alla galleria di Biagga

Nisco fa proposta l'emendamento suggerito dal Ministro pei lavori pubblici. Brioschi aderisce pure anco

Quest'emendamento si riferisce alla definizione quarta.

Giuliani lo contesta; questi apparecchi impediscono la locomozione della strada come per es. i treni ~~speciali~~ straordinari. Il voto è contrario per non rigirare questa linea con sistemi ignoti

Jacini appoggia Giuliani; è meraviglia che queste pretese si vogliano da chi da non fu intesa in piedi

Correnti Prima era contrario, ma adesso la crede limitata; è di facoltà del Governo

Castagnola appoggia Jacini: conforta per ragioni. Giuliani persiste nell'idea espressa

Berardi. Comincia a rendersi ragione dell'inconveniente; ecco i ristretti a dieci circa ~~km~~ kilometri, si rallenterà il corso, ma non si cambia vagone, per i treni straordinari c'è il telegrafo che avvisa. Se l'espressione non è molto felice si riformi. Ora crede che si dia luogo ad arbitraggio

Boldi persiste nella sua idea

Correnti la società insiste una tanto per il dispendio quanto per il tempo; ecco decidere di utilizzare presto la strada

Visco emenda l'emendamento per non mettere a pericolo la convenzione. Urge utilizzare presto le ferrovie

Giuliani combatte Berardi; diminuisce gli inconvenienti per un treno espresso; ci sono gravi inconvenienti pei telegrafi. Questi piccoli non possono portare un intiero convoglio di merci. E di quali criteri si parla? degli antichi? fecero pessima prova d'anno non era conveniente

Castagnola e Berardi presidente
Alle ~~fonda~~ espone una nuova fonte
di emendamento che si unisce al verbale
La seduta è tolta alle ore 11 3/4 pm

Castagnola Segr.

Per unanimità;

La società ~~è autorizzata~~ altra ad imporre sul pedaggio
esclusivamente ~~sul pedaggio~~ di Biasca alla
linea ferrea quei speciali e nuovi tributi
di costruzione e di esercizio ~~di cui sia~~ di pari
diritto di percepire, che per imposizioni, qualora
per il governo venga in seguito di volerne
proporre ~~di autorizzare~~ di approvarli ~~dai~~
~~di terzi~~.

Nisco

Per autenticazione
Castagnola Segr.

1865. 15 febbraio ore 9 1/2 pom.

Intervengono il Presidente, Acton, Berardi, Corsi, Bixio, Giudici, Castagnola e il ministro Sella

Sopraggiunge Conforti.

Sella comunica che le ferrovie lombarde accettano le proposte della commissione relativamente alla stazione di Torino — che comincerebbero per 10 miglia per una ferrovia alpina all'oriente della Dora, ossia per una somma non minore di 60 — Questa espressione per non dire chiaramente che è esclusa il Sempione — che accetterebbero quanto alle due garanzie che non funzioni l'una appiena all'altra.

Sopraggiunge il Ministro Jacini.

Jacini comunica un articolo relativo al passaggio del Bizza che s'inserisca al presente processo verbale

Si apre una discussione cui prendono parte Castagnola, Giudici, Jacini, il Presidente.

Si legge una proposta di Giudici che pure s'inserisce in questo processo verbale.

Sella. La questione è anche finanziaria, perchè se la roccia è dura si allunga del doppio il tempo per la perforazione, bisognerà quindi provvedere frattanto per un passaggio provvisorio. È vero che i piani includono tutti gli inconvenienti; ma l'interesse della finanza lo richiede

Sopraggiunge Fivizzani.

Continua la discussione alla quale prendono parte tutti i presenti.

Bixio propone un emendamento che non è approvato

Posta ai voti l'articolo 1° ossia proposta del Governo non è approvata Questa votazione essendo favorevoli e cinque contrari

~~Posta ai voti la quarta modificazione~~

Nisio propone che nel caso si dia al Governo facoltà di approvare i progetti di tutela per i tratti del Biaggio più ripidi a criterio dell'applicabilità dei medesimi.

Giuliani propone il detto proposta la questione pregiudiziale.

Nisio difende la sua proposta. Egli intende che la sua proposta sia semplicemente un suggerimento che dobbiamo fare al Ministro, ben inteso che non abbiamo il diritto di imporlo.

La proposta Nisio è respinta da sei voti contro ~~quattro~~ sei essendo favorevoli.

Il Presidente propone che si voti la modificazione giunta al capitolato d'oneri relativo ai lavori al Biaggio - togliendo la parola definitivo.

Berardi domanda la divisione

~~Posta ai voti la restrizione al Biaggio~~

Il Presidente ritira la sua proposta, tenendo la riprende.

Si pone ai voti la ~~soppressione della parola definitivo~~ restrizione al Biaggio - la proposta è respinta 3 essendo favorevoli 5 essendo contrari.

Non si procede ad altra votazione essendo inutile dopo la votazione ora avvenuta.

Il Presidente espone quali vertono le comunicazioni fatte dal Ministro della relativamente alle concessioni e nuova proposta della ~~Ferr~~ società delle ferrovie lombarde.

Osserva che non si devono più porre ai voti quelle proposte che furono accettate dalla Società dietro nostra ingiunzione, ritenendo quindi la discussione alla nuova proposta del concorso non minore dei dieci milioni.

All'oggetto di sollecitare l'apertura della via Ligure il Governo del Re è autorizzato a concedere alla compagnia di abbandonare il tratto di Biassa presso Spezia costituendovi un andamento più lungo verso Carpiglia fermi stanti i limiti di pendenza ed i raggi di curva stati stabiliti nella concessione originaria. (stazione della legge relativa)

Occorrendo una indennità pei lavori da abbandonarsi il Governo del Re è autorizzato a concederla sentito il parere del Consiglio ~~di Stato~~ Superiore dei lavori pubblici, e quello del Consiglio di Stato.

Quando non fosse giudicato opportuno il preindicato cambiamento di linea, e dovesse compiersi il tratto di Biassa, il Governo del Re, all'oggetto sempre di accelerare l'apertura della strada

ferrata Ligure, è autorizzato a devenire colla Compagnia ad una speciale convenzione per attivare temporaneamente dei piani inclinati esercitabili con quello tra i nuovi sistemi di trazione che ~~sarà~~ reputerà meglio conveniente, concedendo quei compensi che potranno essere dovuti alla Società per tale costruzione ed esercizio, tenuto conto degli utili derivanti dalla più sollecita apertura della strada, e del ricupero del materiale fisso e mobile, macchine o altro impiegati in essi piani.

In tal caso sarà stabilito il tempo da concedersi per la ultimazione della galleria di Viarsa, e quando questa non fosse compita nel tempo prestabilito il Governo del Re è sospeso il pagamento della sovvenzione chilometrica fino all'apertura della galleria stessa, ed alla conseguente attivazione del definitivo esercizio sopra tutta la linea.

Société fusionnée Des Chemins de fer Romains

Propositions de modification pour l'article 20 du Cahier des Charges de la fusion:

à ajouter au dit article:

La Société est dès à présent autorisée à remplacer sur la ligne de la Ligurie les souterrains Della Biàssa et du mezzo par des systèmes de plans inclinés qui devront être préalablement approuvés par le Gouvernement.

Dans le cas où après l'essai des systèmes dont il est question ci dessus le Gouvernement décidérait que les dits systèmes ne peuvent être conservés, la société serait tenue de compléter la construction de la ligne dans les conditions prescrites par la convention du 4 octobre 1860 mais alors toutes les dépenses qui deviendraient ainsi inutiles resteront à la charge de l'état. Ces dépenses seront réglées d'accord entre parties ou par le moyen d'arbitres conformément aux articles 46 et 47 de la convention.

Turin 1/ Février 1865.

Orisio parla in favore della nuova proposta.
Osserva che grande è il vantaggio del canone di dieci milioni; osserva che si deve porre ai voti completamente la ~~proposta~~ quale risulta emendata dopo le ultime modificazioni specialmente quella del canone di dieci milioni.

Cartagnola e Coronti appoggiano questa proposta

Posto ai voti completamente la proposta Orisio è approvata all'unanimità.

La seduta è tolta alle ore 10 1/2 pom

Cartagnola Segr.

1865. 16. febbraio ore 3 1/4 pom.

Intervengono tutti i commissari di sezione di Corato

Il Presidente espone che a seguito della votazione d'jeri sera pare che il Deputato Corrent[e] abbia rifiutato di scrivere la relazione dell'appendice. Propone di fare ufficio presso il medesimo pregandolo di continuare nel suo lavoro anche per quella parte in cui egli appartiene alla minoranza

Berardi opina che ciò è stato fatto da Corrent[e] per delicatezza.

Succede una discussione alla quale prendono parte Vitto, il Presidente Fiorenzi

La proposta del Presidente è approvata.

Il Presidente è incaricato del relativo ufficio.

Il Presidente espone che dovendosi assentare propone che venga surrogato.

Castagnola propone in sua vece che si nomini Confort[o] a Vice presidente

Questa proposta è accettata.

La seduta è sciolta alle ore 3 3/4 pom.

Castagnola Segr[etario]

1865. Marzo 28 ore 12 1/2 meridiane

Intervengono Conforti, Nisco, Berardi, Boldi, Giuliani, Correnti, Castagnola

Correnti - Questione del Bizzo - del Mesco. Il Ministro sostiene la seconda convenzione colla società transromana, però accorderebbe un milione e mezzo alla società per le opere ~~suppletorie~~, accetta ed mezzi straordinari. Accetta si comma la proposta Giuliani.

Giuliani volge la sua proposta: difficile molto il fare dei piani inclinati. Impiegando le perforatrici semplici le gallerie sarebbero fatte entro il 1870

Prendono successivamente la parola Castagnola, Boldi, Correnti. Giuliani

Giuliani riferisce che Poirée subordinava la sua accettazione con quella del Fenaroli; vuole che sia contenta la società costruttrice, e transromana non vogliono spendere, non vogliono sopportare questa spesa di metà

Nisco crede di stabilire la priorità della linea Bologna etrusca. Legge una sua memoria in proposito.

Correnti Quando è stimata la linea non è non stimata quelle opere che dovranno fare poi le meridionali. Non c'è però alcun doppio addebitamento.

Succede una conversazione alla quale prende, ne parte molti commissari

Giuliani. Il calcolo di Nisco non può fare proprio la commissione

Nisco dichiara che intende parlare alla Camera e non proporre

La seduta è tolta alle ore 4 1/2 pom

Castagnola Segr.

1 Dicembre 1862

La spesa maggiore che si risparmia facendo
queste nuove linee ferrate ascenderà tutt'al più che si potrebbe
dovendo pagare ad ogni Ufficio di Posta la valuta di
50 mila lire ad ogni ufficio in tutto ——— 11. 400,000

Costo delle linee Poggio Mirto Isernia
N. 141 ——— ——— ——— ——— ——— L. 8,458,000

Spesa per le nuove linee

Poggio Bonvento Napoli N. 206 L. 8,000,000
Isernia Campobasso ed N. 126 " 37,000,000
Imprevisti " 8,000,000

Questo allo Stato finanziario della Società non
si può rifiutare di fare tutto lo sforzo al più
presto

Maggiori schiarimenti sulle linee soppresse
sulle nuove linee potranno aversi dalla Direzione
Romana al quale si è diretto questo quesito di quanto
immediatamente a Torino

Mirto

1° Epoca dell'apertura ed esercizio delle linee e tegioni di linee delle ferrovie meridionali.

2° Importanza delle multe in cui trovansi soggette le società a cagione dei ritardi calcolate a forma dell'art. 9 della capitolato.

Torino 8 Dicembre 1864

Illmo Signore

Per incarico del Signor Ministro ho il pregio di rispondere alle domande da Lei fatte quest'oggi

Le epoche dell'apertura all'esercizio delle strade ferrate meridionali e i ritardi avvenuti figurano in un quadro già da me consegnato all'Onorevole Sig. Deputato Berardi, che me lo chiese a nome della Commissione

Circa poi alle multe, quando non si voglia tener conto d'alcun caso di forza maggiore, e segnatamente del triste effetto del brigantaggio che ebbe ad infestare moltissimi punti della linea, esse si possono a tutto Dicembre correnti complessivamente come segue

La Stazione da San Benedetto a Lovere non essendo ancora aperta all'esercizio, la società Jarrabe non è stata soggetta ad una multa a tutto il 31 Dicembre decorrente di £ 2.900 all'anno per ciascuno dei chilometri che compongono la detta Stazione e così per £ 241

e per mesi venti di ritardo

Pel tratto da Foggia a Barletta bersaglio per un ritardo
di sette mesi e undici giorni e per chi. 69 immerse in
una mastra di Lg — Lg 1.157.832

Da Barletta a Bari e tutto il 31 Dicembre ultimo
sei mesi di ritardo e per ciò per Chi 752 Lg 75.400

Pel tratto da Bari a Brindisi si può supporre
un ritardo di tre mesi e per ciò per Chi. 115 Lg 83 375

Pella sezione da Napoli ad Ebolì lungo chi
lometri 80 senza la diramazione di Castellamare
per un ritardo di 65 giorni si avrà Lg 78.991

E per la sezione da Eboli a Lauriano
lungo chilometri 69 sino giù al 31 Dicembre
un ritardo di un anno e perciò una mastra di Lg 166.700
Tutto pel tronco Lauriano Cosenza, e per le linee da Lauriano 1606.959
Brindisi ad Otranto e da Bari a Taranto la
Società concessionaria non ha mastre altre mastre, ma
non potendosi provvedere per ispace dell'ultimazione
dei rispettivi lavori non si può fin d'ora stabi
lire l'ammontare delle mastre medesime

Per la linea da Pavia Voghera Tortona Brescia non si potrebbe applicare alcuna multa in quanto che la causa del ritardo essendo derivata da una lite tra il Governo e la Società delle Lombarde che pretendeva la proprietà di detta linea, lite che non fu definita se non da pochi mesi; la Società della Meridionale non può essere tenuta a ciò.

Ho l'onore di professarmi con tutta considerazione

Della S.V. Onorevole

Devmo

In seguito della nota del Ministero de' Lavori pubblici e della dichiarazione fatta nella Commissione dal Comm. Rovere circa le multe in cui è incorsa la società, e d'altra parte circa il ritardo delle approvazione de' progetti, la Commissione sente il debito di ben determinato aver ~~da proporre~~ deliberato su le seguenti questioni

1° La società è portata al termine i lavori delle linee e diramazioni di linee secondo i progetti approvati già al momento della concessione a forma dell'art: 2_

2 La società à presentato i progetti in tempo debito a forma dell'art: 1°

3 Sono stati rilevati i lavori per mancanza di approvazione

de' progetti in tempo utile
e per quale estensione?
Per quali
i ~~Quali~~ ~~dove~~ si ingiuri
~~per le quali~~ non sono stati
intimati e applicate le multe?

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale.

Divisione 3ª Sezione 2ª
N.° 7785

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N.° della presente

Oggetto

Torino, 9. Dicembre 1864.

All'Ill.mo Sig.r Deputato
Berti e Pichat
Presidente della Commissione
incaricata dell'esame del Progetto
di legge pel riordinamento delle
ferrovie del Regno
Torino

In risposta ai quesiti fatti dalla S. V. con lettera in data d'oggi, lo scrivente si affretta di significare alla Commissione incaricata dell'esame dei progetti di legge sul riordinamento delle strade ferrate del Regno,

1.° che i tronchi in costruzione delle strade ferrate meridionali all'epoca della primitiva concessione approvata colla legge 21. Agosto 1862 erano quelli da Ortona a Foggia e da Pescara ad Ancona, i quali vennero compiuti secondo i progetti approvati prima di detta concessione; che però riguardo al primo dei detti tronchi si dimostrarono in seguito necessarii ragguardevoli lavori di riparazione contro le frane che si manifestarono fra Ortona e Foggia, i quali sono ancora in corso di esecuzione, e furono causa che si dovesse ritardare di alquanti mesi l'apertura all'esercizio della detta parte compresa fra Ortona e Foggia;

2.° che la Società ha presentato i progetti di massima in tempo utile, ma che dovette subire un lungo spazio di tempo

3

per la compilazione dei progetti definitivi a motivo delle riforme e modificazioni ordinate dal ministero; ritardo resto sempre più lungo per alcune parti a motivo del brigantaggio;

3.° che l'approvazione dei progetti ebbe luogo in tempo utile, avuto riguardo all'epoca della loro presentazione regolare, all'infuori di quelli riguardanti la sezione da Ebboli a Foggia per i quali avvenne un ritardo dipendente dal ministero a motivo delle pratiche iniziate nella scorsa primavera per l'abbandono della linea di Conza;

4.° che il momento di trattare delle multe era venuto allorquando ebbesi a liquidare i conti della società per la garanzia dovuta pel 1863, ed i Delegati del Governo in questa circostanza, che si verificò soltanto nell'ultimo scorso Novembre, non omisero di sollevarne la questione, comunque ritenessero essere molto dubbio il diritto del Governo di farne l'applicazione. Rispose la Società ripetutamente contestando l'accennato diritto collo scritto che qui unito si trasmette alla suddetta Commissione.

Le circostanze a cui si appoggia la società a dir vero non si possono negare ed essa ebbe realmente a sottostare ad impegni gravissimi ed a vistosi sagrifizj per procedere nei lavori con tutta la sollecitudine possibile. E fu appunto l'avere considerati questi fatti, ed il volersi attenere ad un principio di giustizia che indussero ad accordare colla nuova Convenzione

nuovi termini alla Società pel compimento delle linee dell'antica concessione che sono state conservate.

Non si ometterà in ultimo di far osservare che, ove voglia attenersi al preciso e letterale disposto dell'articolo 9.° del capitolato, e quando le multe venissero accollate secondo il conto preparato sulla rigorosa applicazione del detto articolo e già presentato alla Commissione ne avverrebbe che la Società sarebbe tenuta in penalità, almeno per un certo periodo di tempo, anche per le parti di sezione che essa abbia ad aprire di retro autorizzazione del Governo. Così per esempio si sarebbe ancora al dì d'oggi decorrere (perchè non arrivate a Bovino) la multa sulla linea Ancona a Foggia, quantunque questa trovisi già in esercizio sin dal 25. Aprile 1864 e siavi la metà circa della stessa linea che è aperta sino da un anno prima dell'accennata epoca.

Il Ministro

S. Jacini

Che le penalità non si incorrono quando l'inosservanza di compimento entro medesimo fu effetto di forza maggiore.

Che ciò è più vero poi, se può esservi più che il vero, quando la forza maggiore impediente potevo solo essere rimossa dalla parte medesima che subiva la penalità.

Che la Società le potesse fare un rimprovero questo solo avrebbe di non avere guardato a spesa opportuno per arrivare al compimento delle costruzioni al principio della esercitazione il più tostamente possibile.

Che la Società non può essere tenuta contabile di decorso di tempo che è andato inoperoso perchè dal suo conto il Governo non potè adempire le obbligazioni verso detta Società Concessionaria.

Da Lesmo, e tenendo conto delle possibilità, non può essere fatto carico alla Società del non

3

compimento nei termini stabiliti.

E perché presentò subito debole attacco di forza maggiore di brigantaggio,

la società non entrerà in dettagli, ricorderà soltanto come continuerà ad inviare istanze e diffide anzi le proteste fatte nelle sue lettere circolari 26 e 27 Agosto 1862, 5. 22. 24. 27 e 31. Gennajo 1863, 4. Febb. 13. Marzo. 21. 27 e 30 Maggio. 6. 9. 10. 13 Luglio. 15. 20. e 21. detto Negli mesi e senza continuare più oltre la numerazione, perché quando si desiderasse, tornerebbe distinta la serie numerica che, computando le note di riscontro del Ministero, finirebbe più lunga ancora di questa memoria nella sola numerazione.

La società poscia tornò di nuovo al Ministero dei Lavori pubblici agente dell'Interno, al generale Lamarmora, fece ripetere le sue proteste.

Il governo non mancò di buona volontà di prestare la protezione domandata, ma ora mancavano i mezzi di prestarla ora trovavano per altro tempo e non potendola continuare non giovava.

La forza maggiore fu convenuta

che fu maggiore del potere medesimo del governo

2° Presentò molto impedimento dettagliato, come egualmente di forza maggiore, si debbe tener conto alla Società la mal aria che si venne a contrastare coll'impedimento di circa sopra di parte, non potendosi molte fiate tenere le forze sufficienti, sul momento per la mal aria ora ricordata,

3° Parecchi tronchi delle linee comprese nella concessione, partendo da Ancona, erano l'oggetto di precedenti appalti dati dal Governo, nell'onere dettagliato la Società giusta l'art. 10, della convenzione gli subentrava.

Era dovere del Governo di far riconoscere la Società di fatto avendo contro, molti gruppi di Imprese che tenevano negli appalti si rifiutarono di riconoscere la Società, ma il Governo ha potuto riuscire ad indurli pertinente ottenute prezzo di mille facesse eseguire la Società.

Non poche dopo molte e spiacevoli pratiche, non è che con gravi spese, non è che risolvendo convenzioni già da esso fatte e venendo poscia a nuovi convegni

cogli appaltatori che avevano pre-
ma detta concessione contrattato
col governo che la Società potè
riuscire ad esperimentare riuscita e
con notevoli sagrifizii.

Segnatamente non sarebbero acca-
dute Leit Motiv gressi che il Go-
verno dava alla Società fosse
stato in effetto pratico realmente
ed immediatamente eseguito da
lui.

Negli stessi fare gravame
al governo: al tempo stesso
primi appalti non era stato
preveduto l'evento di una com-
prensione dei medesimi in
future concessioni a certi, dato
stesso il fatto che presente
impedimento, la rimozione
del quale stava negli obblighi
del governo a petto della So-
cietà Concessionaria, egli
disse non può rimproverare che
è per cui con scapito della
Società, vale per certo a pro-
durre che essa non ha potuto
incorrere in penalità per
ritardo che non era in
suo potere di vincere.

Anche egli vorrebbe rifiutare
la data ove si desideri ciò che
non si crede, la serie delle note

3

Scambiate tra il Ministero
la Società, le quali pongono
fuori di dubbio i fatti, i quali
dall'altra parte non sono di certo
disconosciuti.

In conclusione e perchè
non vi è accordo imputabile
alla Società e perchè essa dal
suo canto fece più che il debito
suo per piacere agli impie-
gati, non può dirsi incor-
sa in alcuna penalità.

Torino 14 Dicembre 1864

Onorevole Deputato

Eccole i detti pieghi chiusi ricevuti avanti
sette lineare Ufficio Bresci dell'11 agosto
giorno dell'apertura et tutto il 16 gennaro
con tutte conformazioni

Luca Mari

Società Italiana per le
Strade ferrate Meridionali
Amministrazione Centrale
Servizio della Contabilità
Corrispondenza Centrale

Torino, li 7 Dicembre 1864

Prodotti dell'Esercizio
sulla Linea da Foggia a Brindisi

Chilometri 322.

da	11	a	15	Agosto 1864	L. 6.890 . 39
	16		31	d°	„ 20.354 . 51
1°			16	Settembre	„ 20.218 . 24
	16		30	d°	„ 16.279 . 45
	1		16	Ottobre	„ 21.132 . 39
	16		31	d°	„ 21.450 . 23
	1		16	Novembre	„ 19.304 . 09
					L. 125.629 . 30

In media per un anno L. 5086.

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Onorevoli Signori,

Rappresentano li sottoscritti Cittadini Italiani residenti in Torino portatori di Titoli del credito Hambro verso il Governo, creato col decreto 22 luglio 1851

Che, nella Convenzione del 2 luglio 1851 con cui si stipulò in Londra colla Casa Bancaria C. J. Hambro e figlio il prestito di 3 milioni seicento mila lire sterline, oltre all'ipoteca costituita sulle Strade Ferrate dello Stato indicate nella Convenzione, a guarentigia della restituzione del Capitale e del servizio degli interessi, si convenne ancora, all'articolo 14 della stessa Convenzione, a maggior garanzia dei portatori dei Titoli di quel credito, « che nel caso in cui il Governo Sardo si determinasse a vendere a qualche Compagnia le Strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori del prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente d'azioni al loro valor nominale.

« Il cambio dei Titoli d'imprestito sarà fatto per cura dei Delegati del Governo Sardo e della Compagnia cessionaria. »

Il Governo, colla Convenzione 20 giugno 1864, salva l'approvazione del Parlamento, ha venduto alla Società delle Strade Ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, le Strade Ferrate ipotecate per il prestito Hambro, ed all'articolo 3 di quella Convenzione si stipulò che il Governo *provvederebbe direttamente* per il servizio degli interessi e pagamento del Capitale del debito Hambro.

Ma il Governo omise assolutamente di imporre alla Società acquisitrice l'obbligazione di cambiare le sue azioni con i Titoli di Hambro, come si stipulò coll'articolo 14 della citata Convenzione 2 luglio 1851.

Questo atto è importantissimo, sia considerato come premio stipulato a favore dei portatori dei Titoli Hambro, premio che conferisce un titolo a tutti i portatori di chiederne l'osservanza (articolo 18 del citato decreto), sia considerato come guarentigia, poichè scopo del medesimo fu che passando la cosa ipotecata in mano di una Società, i creditori ipotecari, e tali sono i portatori di Titoli, avessero diritto di sorvegliarne l'Amministrazione, avessero un diritto di compartecipazione alla proprietà sulla cosa a loro favore ipotecata.

Questo diritto deve dunque essere loro espressamente riservato, nell'atto di vendita sottoposto all'approvazione della Camera.

Pronti gli Esponenti a far fede dei Titoli Hambro da essi posseduti, ricorrono alla Camera dei Deputati

Supplicandola a voler prendere in considerazione il sovra esposto e far inserire nell'atto di vendita delle Strade Ferrate dello Stato *che gli acquisitori delle medesime saranno tenuti all'osservanza dell'articolo 14 della Convenzione, annessa al detto decreto 22 luglio 1851, relativa al prestito Hambro.*

Torino, li 14 novembre 1864.

(*Seguono le firme*)

PARERE LEGALE

Alcuni portatori di Cartelle del prestito Hambro hanno richiesto gli Avvocati sottoscritti di esaminare, se i diritti loro competenti a termini della Convenzione 2 luglio 1851, con la quale furono stabiliti i patti del prestito, siano lasciati intatti, od invece siano lesi colla Convenzione 30 giugno 1864 relativa alla cessione di tutte le Strade ferrate dello Stato alla Società delle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale; e se per conseguenza, dato che quei diritti siano lesi, i portatori delle Cartelle possano agire in giudizio contro il Governo per costringerlo all'adempimento dei patti stipulati.

Per rispondere a tale quesito, è necessario premettere che la Convenzione 2 luglio 1851 e la legge relativa 26 giugno precedente, assicurano ai portatori delle Cartelle Hambro le seguenti guarentigie. La prima è una guarentigia personale, cioè la *guarentigia formale dello Stato, onde godono le obbligazioni del prestito sia pel servizio degl' interessi, sia pel pagamento del capitale.* La seconda è una guarentigia reale, consistente in ciò che *le Strade di ferro da Genova a Torino e da Genova al Lago Maggiore verso la Svizzera sono e rimangono ipotecate in favore delle dette obbligazioni* (art.° 10 della Convenzione). Finalmente si stipulò che *nel caso in cui il Governo si determinasse a vendere a qualche Com-*

pagnia le Strade di ferro ipotecate a favore del prestito, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente di azioni al loro valor nominale. Per esercitare tale facoltà di conversione, si fissò il termine di mesi sei dalla data della cessione delle Strade di ferro alla Compagnia; trascorso il quale termine senz'aver usato della facoltà di conversione, i portatori di obbligazioni rimangono creditori dello Stato allo stesso titolo e cogli stessi diritti come se la cessione non avesse avuto luogo (art. 14 e 16).

Colla Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle Strade ferrate dello Stato alla Società delle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale è stabilito all'art. 3°, che *lo Stato provvederà direttamente pel servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini della Convenzione 2 luglio 1851, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale della somma convenuta pel prezzo della cessione.*

Queste cose premesse, i sottoscritti, rispondendo in senso di pura verità al proposto quesito, non dubitano di asserire che la Convenzione 30 giugno 1864 verrebbe a violare i diritti dei portatori di Cartelle Hambro. E questi diritti sono violati, perchè viene disconosciuta la facoltà loro competente di operare la conversione delle Cartelle in azioni della Società cessionaria delle strade di ferro. Se, in verità, lo Stato s'incarica in modo assoluto di *provvedere esso direttamente* pel servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro, se la Società cessionaria delle strade ferrate dello Stato paga in contanti il prezzo della cessione, senza che gli effetti della Convenzione 2 luglio 1851 possano in alcun modo impedire o ritardare il pagamento integrale; egli è troppo manifesto che non si tiene in conto alcuno il diritto di conversione spettante ai portatori di Cartelle Hambro, che questo diritto è violato, e che in tal modo è pure violata la legge chiara e precisa del contratto.

La verità di questa proposizione si renderà più evidente con la confutazione di alcune obbiezioni che si possono fare in senso contrario.

Si può opporre, che verrebbesi a costringere il Governo a cedere le strade ferrate ad una Società, la quale si costituisca per acquistarle ed emetta azioni per pagarne il prezzo, e gli si vieterebbe di cederle o ad un privato o ad una Società già costituita, che non avessero necessità di emettere azioni per pagarne il prezzo: col che si incontrerebbe un ostacolo nell'articolo 15 della Convenzione del 1851, conforme all'articolo 5° della legge relativa, pel quale articolo la facoltà riservatasi dal Governo di alienare le strade di ferro suddette non puossi

mai intendere nel senso di rendere l'alienazione obbligatoria, *o di determinare preventivamente le condizioni a cui può aver luogo.*

Quest'obbiezione è una negazione dei più certi ed elementari principii nella materia dell'interpretazione delle convenzioni. Tutti i patti di una convenzione sono correlativi; tutti vogliono essere osservati rigorosamente; e il pretendere di dare a taluno di essi una tale interpretazione, che renderebbe illusorii ed annullerebbe altri patti della stessa convenzione, ella è cosa assurda, illegale ed ingiusta. Giammai è permesso interpretare un patto di una convenzione in guisa, che si vengano a variare gli altri patti, e a manomettere quei diritti che pur sono dalla stessa convenzione stabiliti in modo chiaro e preciso. Questi sono principii di giure universale.

Or se è vero non potersi elevar la pretesa di determinare preventivamente le condizioni della cessione di che si tratta, ne verrà forse che non si possa nè meno pretendere, che la cessione si faccia in modo da lasciar salva ed illesa quella facoltà di conversione, la quale venne stipulata in modo così solenne come una legge del contratto? Sarà dunque in potere del Governo di sciogliersi dall'osservanza dei patti, e di stipulare una cessione, che renda una derisione il diritto espressamente riservato di convertire le Cartelle Hambro in azioni della Società? Ciò non è, e non può essere; l'azione del Governo nello stipulare la vendita delle strade di ferro si può spiegare liberissima entro i confini segnati dalla Convenzione del 1851; lasci illeso il diritto di convertire le Cartelle in azioni; non crei una tale condizione di cose, che la conversione diventi impossibile; perciocchè tali sono i suoi vincoli contrattuali: in tutto il rimanente, qualunque siano le condizioni della cessione, qualunque sia la Compagnia con la quale contratta, si vendano sole le strade di ferro ipotecate, ovvero unite ad altre posteriormente acquistate, esso trovasi in una cerchia in cui la sua azione è libera perfettamente.

Puossi eziandio obbiettare, che lascierebbesi all'arbitrio dei portatori di Cartelle Hambro il procurarsi un lucro indebito; perocchè, se le azioni della Società si negoziassero ad un saggio superiore alla pari, essi eserciterebbero la facoltà di conversione, mentre in caso diverso vi rinuncierebbero. Ma e che perciò? Qual diritto ha mai il Governo di lagnarsene, mentre tutto ciò non è che una conseguenza necessaria di quella posizione giuridica in cui trovansi i portatori delle Cartelle Hambro in forza del loro contratto? Verificandosi la vendita delle strade di ferro ipotecate a guarentigia del prestito, essi hanno un diritto di scelta fra

due partiti: o rimanere nella condizione in cui si trovano, o convertire le Cartelle in azioni della Società; e per decidersi in un senso o nell'altro, essi esaminano naturalmente quale dei due partiti meglio loro convenga. Ognuno vede la somma portata della facoltà di convertire i titoli in azioni, perocchè per effetto di essa i portatori di questi titoli hanno diritto di cambiare, in un determinato evento, la ragione di credito e d'ipoteca in una ragione di comproprietà della cosa; il quale diritto sarebbe tolto colla Convenzione. E perchè mai si diede la facoltà di convertire le Cartelle alla pari con azioni *al valore nominale*? Appunto perchè, nel caso che le azioni si negoziassero ad un saggio superiore al valore nominale, essi potessero lucrare la differenza; e questo lucro eventuale è anche esso uno dei corrispettivi del contratto. Perchè inoltre fu conceduto un termine di sei mesi per esercitare la facoltà di conversione? Appunto perchè i portatori delle Cartelle Hambro abbiano agio a conoscere, quale piega siano per prendere gli affari della Società cessionaria, e decidersi per quello che stimino il migliore dei due partiti sovra accennati. Se quell'obbiezione avesse un fondamento giuridico, se nel caso di scelta fra due partiti lasciata in un contratto in previsione di certe contingenze, fosse legale la pretesa di togliere il diritto di scelta, perchè essa potrebbesi esercitare in esclusivo vantaggio di uno dei contraenti, i sottoscritti non sanno, in verità, a che cosa resterebbe ridotta la forza obbligatoria delle convenzioni.

Se non che la condizione dei portatori di Cartelle Hambro resterebbe mutata per effetto della Convenzione, anche rispetto alla guarentigia reale ed ai loro diritti ipotecari. Certamente essi non perdono tale guarentigia, poichè l'ipoteca seguita il fondo presso chiunque; ma se ciò è vero in teoria, non è poi men vero che il passaggio del fondo presso un terzo rende più difficile ed incaglia l'esperimento pratico dell'azione ipotecaria. Nelle mani del terzo la cosa può subire dei mutamenti nella sua condizione d'essere, e venir a formare un solo insieme con altre cose dapprima distinte; per modo che, procedendosi in via ipotecaria, ne nascano poi delle questioni e sui diritti del terzo, e sull'estensione della cosa colpita da ipoteca, e simili. Così, nella specie concreta, le strade di ferro ipotecate a cautela del prestito Hambro, si fonderebbero, giusta la Convenzione, in un sol tutto colle strade di ferro Lombarde e dell'Italia centrale. E a tale proposito taluno potrebbe forse con fondamento osservare, che la Casa Hambro ebbe appunto in mira questi inconvenienti pratici nella ipotesi, non probabile ma pur possibile, dell'esperimento dei diritti ipotecarii stipulati, alloraquando prevedendo il caso di vendita della

cosa ipotecata, volle riservare ai portatori delle Cartelle la facoltà di convertirle in azioni della Società acquisitrice. La quale osservazione confermerebbe ancor più i ragionamenti esposti superiormente.

A questo punto sorge naturale nella mente dei sottoscritti un' altra considerazione, ed è la considerazione degli effetti che la Convenzione 30 giugno 1864 produrrebbe sul valore delle Cartelle Hambro. Tutti sanno che esse vengono negoziate ad un saggio superiore a quello delle altre Cartelle del Debito Pubblico del Regno. Di che sono cagione e le guarentigie ipotecarie onde ne è assicurato il servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione, ed anche la facoltà di poterle cambiare in azioni della Società acquisitrice nel caso di vendita delle strade di ferro ipotecate. Approvata la Convenzione 30 giugno 1864, e così scomparsa la facoltà di conversione, e reso più difficile od almeno incagliato l'esperimento pratico dei diritti ipotecarii, le Cartelle Hambro saranno ridotte alla condizione di tutti gli altri titoli del Debito Pubblico Italiano (1). Onde si avrebbe una nuova violazione dei diritti di proprietà dei portatori di esse, i quali vedrebbonsi scemato il valore delle Cartelle.

Dunque i sottoscritti conchiudono affermando, che la Convenzione 30 giugno 1864 reca una flagrante violazione ai diritti assicurati ai portatori delle Cartelle Hambro dalla Convenzione 2 luglio 1851 ; e così viola pure in modo evidente l'articolo 31 dello Statuto fondamentale, il quale dichiarando, che — il debito pubblico è guarentito e ogni impegno dello Stato verso i suoi creditori è inviolabile —, pone sotto la salvaguardia di una eguale guarentigia ed inviolabilità tutte quelle condizioni e tutti quei patti, con cui vengono contratti i debiti dello Stato.

Risposto così alla prima parte del quesito, si ha pure la risposta alla seconda. I diritti dei portatori delle Cartelle Hambro sono violati colla Convenzione 30 giugno 1864, perchè in essa si ha il fatto direttamente contrario all'esecuzione di quei diritti. La violazione di un diritto apre l'azione, a fine d' impetrare dall'Autorità giudiziaria, per mezzo di un regolare giudizio, la dichiarazione dello stesso diritto che è violato e contestato. Così i portatori di Cartelle Hambro, qualunque essi siano, hanno azione contro il Governo per evocarlo in giudizio e costringerlo all'adempimento dei patti stipulati con la Convenzione 2 luglio 1851;

(1) Eccone una prova. In ottobre le Cartelle Hambro si negoziavano da 84 a 84 50 : le ultime contrattazioni sono da 75 3[4 a 76 1[4.

e poichè la condizione risolutiva è sempre sottointesa in tutti i contratti bilaterali, nel caso in cui una delle parti non soddisfaccia alla sua obbligazione, ne viene che i portatori di Cartelle Hambro possono anche dimandare lo scioglimento del contratto, con tutte quelle conseguenze che ne derivano a termini di ragione e giustizia. Nè all'esercizio di questi diritti potrebbe far ostacolo la legge che approvasse la convenzione. Imperocchè questa legge non potrebbe mutare il carattere del vincolo contrattuale derivante dalla Convenzione del 1851; e la interpretazione contraria ai diritti dei portatori di titoli, che per avventura si facesse nell'adottare la nuova legge, non potrebbe menomare questi diritti, poichè trattandosi d'interpretare una convenzione, non sarebbe qui il caso, nel quale il potere legislativo possa indurre un'interpretazione generale obbligatoria. Quindi sarebbe sempre aperta la via ai riclami, e i Tribunali potrebbero sempre ammettere un'interpretazione diversa. E i sottoscritti non possono nascondere, che le conseguenze di questa diversa interpretazione sarebbero gravissime, poichè potrebbero condurre, come si disse, allo scioglimento immediato del contratto, e così alla restituzione dell'intero prestito Hambro.

Torino, 10 marzo 1865.

VIRGILIO GERINI *Avv. Coll.°*

GUSTAVO PAROLETTI *Avvocato.*

CELESTINO GASTALDETTI. *Avv. Coll.*

TORINO 1865. TIP. V. VERCELLINO.

ESTRATTO

DALLA

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

INCARICATA DALLA CAMERA DI RIFERIRE

intorno al progetto di riordinamento delle Strade Ferrate

(Con note alla parte che interessa l'imprestito Hambro)

NB. Prendiamo dal num. 71 del giornale il *Diritto* il preambolo e le note, adattando la conclusione al nostro scopo di presentare agli onorevoli senatori e deputati assieme al presente :

1° La Convenzione 1851 colla Casa Hambro (pure con note) ;

2° La Petizione data alla Camera dei Deputati contro la ommissione di un articolo essenziale per gl'interessati nell'Hambro nella presente vendita delle strade;

3° Estratto del giornale *La Monarchia* che risponde a proposito dell'Hambro alla Cronaca di Borsa della *Gazzetta di Torino* 16 gennaio;

4° Parere legale sopra la violazione flagrante dei diritti dei portatori d'Hambro dalla proposta legge di vendita.

Torino 1861 — Tipografia del *Diritto* diretta da C. Bianchi.

La Commissione parlamentare ha presentata la sua relazione intorno al riordinamento ed ampliazioni ferroviarie del regno; in essa necessariamente ha dovuto ancora occuparsi dell'imprestito Hambro; e noi che, per sentimento di equità e di decoro nazionale, più volte ci siamo occupati di siffatta questione, non possiamo lasciarla inosservata.

Pubblicammo nel nostro numero 64 la intiera convenzione stipulata colla casa Hambro, per questo prestito anglo-sardo fatto nel 1851. Oggi diamo luogo nuovamente nel nostro giornale ad importanti osservazioni, che da intelligenti persone ci sono state comunicate su quanto la Commissione ha detto in riguardo ad una petizione che era stata presentata alla Camera da molti detentori di titoli di questo prestito.

Riferita la parte della relazione, viene questa commentata con gravissime note, sulle quali richiamiamo tutta l'attenzione dei lettori e delle due parti interessate. Avvertiamo che esse non sono nostre, ma sono autorevoli e per chi le scrisse e per le ragioni che contengono. Se avessimo preteso rispondere alla Commissione non avremmo saputo addurre maggiori nè migliori argomenti. Perciò abbiamo preferito che la questione sia stata trattata da altri, e nel modo che appresso, poichè il metodo è molto calzante e categorico. Ed invero ora le cose sono o tal punto che non fa più d'uopo di discutere, ma di dire se si vuole essere onesti in interessi che hanno impegnato il nome e la fede del governo, e di quelli che rappresentano oggi la integrità e la buona fede di tutta la nazione.

Ecco adunque il punto della relazione indicata:

Prima di chiudere l'esame della convenzione del 30 giugno ci conviene dire alcun che di un'altra questione che si era cominciata a discutere con molto ardore in alcuni diarii, e di cui per un momento si è occupata la pubblica opinione (1).

Le due strade ferrate da Torino a Genova e da Alessandria ad Arona erano state fin dal 1851

sottoposte a speciale ipoteca in guarentigia del prestito contratto colla casa Hambro di Londra. Nella legge che autorizzava la costituzione di quel prestito veniva non solo data ipoteca ai portatori dei titoli di credito emessi dalla casa Hambro in forza di quella contrattazione, ma si diceva (2) che quando il governo si fosse deciso di cedere quelle linee ad una Compagnia, i portatori delle cartelle del prestito Hambro avrebbero avuto la facoltà di concorrere a tale operazione e di far convertire le loro cartelle in azioni della società acquisitrice. A primo aspetto il tenore di questi patti parve a molti che desse diritto ai portatori delle cartelle Hambro di ottenere dalla nuova Società delle strade ferrate dell'Italia superiore lo scambio dei loro titoli di credito con azioni sociali del corrispondente valore. In questo senso giunsero al governo, alla Commissione e alla Camera molti e vivi reclami; ond'è che la questione fu esaminata accuratamente, e la vostra Commissione istituì nel suo seno una speciale sotto-commissione che approfondisse l'argomento sotto l'aspetto giuridico. Nel tempo stesso il ministro delle finanze chiamava attorno a sè un'altra Commissione, che fu presieduta dal conte Di Revel, e che ebbe per mandato di ponderare la questione non solo sotto l'aspetto legale, ma anche sotto l'aspetto della equità e della convenienza, dacchè trattavasi di cosa che poteva toccare il credito e l'onore dello Stato. Tanto gli studi fatti dalla sotto-commissione dei giureconsulti (3), quanto le discussioni che ebbero poscia luogo nella piena adunanza dei vostri commissari, condussero al medesimo risultamento, cioè, che, sebbene qualche espressione (4) della legge 26 giugno 1851 abbia potuto dar origine alla persuasione in cui erano i reclamanti di aver acquistato incondizionatamente la facoltà di convertire i titoli del credito Hambro in azioni di qualsiasi Compagnia, che in qualunque modo si rendesse acquisitrice delle strade ferrate ipotecate, il vero significato delle contrattazioni passate colla casa Hambro e l'intenzione del legislatore (5) limitano manifestamente quella eccezionale facoltà di conversione al caso in cui la vendita di quelle strade si facesse ad una speciale società, cioè quando sull'ente ipotecato si costituisse una nuova operazione industriale (6). Questo senso emerge non solo da tutte le disposizioni della legge che riguardano quella facoltà di conversione e la facoltà che si riserbava il governo di disporre delle linee ipotecate in altro modo che non importasse nè costituzione di nuova società, nè emissione di azioni sociali, ma ancora dalle discussioni che ebbero luogo nel Parlamento subalpino (7) quando si approvò la legge costitutiva del prestito Hambro. Ad eguali conclusioni giunse anche la Commissione ministeriale (8): e questa concordia di voti valse a dissipare ogni dubbio nell'animo dei vostri commissari.

(1) Esiste una petizione col num. 10109, presentata il 16 novembre alla Camera da un deputato, mandata dal presidente alla Commissione incaricata della relazione; perchè mai se ne tace? Pare a noi non conveniente il lasciare un documento legale confuso colle questioni di *alcuni diari*.

Se il ministro, nel proporre la vendita, credette utile di non trattare, neppure nella sua relazione alla Camera, di un gravame che pesava sopra il fondo in vendita, non così se ne può lodevolmente tacere da chi ebbe l'incarico di riferire. Ciò è indispensabile, se la Camera è chiamata a dare un voto di approvazione o di rigetto all'esposto dalla petizione. Ma, anche in questa circostanza, quell'ingrato art. 14 si vorrebbe rigettato dal pensiero come un rimprovero? Che sia forse questo un sistema suggerito dai legisti, per cui si scrisse che *tanto il Minghetti come il Sella non avevano trattato senza idonei pareri legali?*

Noi speriamo che, in riparazione, un qualche deputato brami udirne la lettura.

(2) Non si tratta di quanto si *diceva*. Se prendiamo le cartelle Hambro in mano, vi si legge stampata nelle due lingue, inglese e francese, la convenzione intiera colle stesse ratifiche e firme ed articoli contenuti nel regio decreto 22 luglio 1851 che approva la convenzione.

La legge 26 giugno ha autorizzato il ministro — un regio decreto manda il commissario a negoziare. — Conchiusa la convenzione dell'imprestito colla casa Hambro il decreto suddetto 22 luglio la approva, la dichiara in ogni sua parte irrevocabile ed inalterabile. Le firme di Vittorio Emanuele —D'Azeglio— La Marmora— Cavour stam-

pate anche sopra le cartelle portarono questo titolo a un molto più elevato corso.

Dacchè si vociferò di questa trattativa di vendita, il corso sempre ha ribassato, malgrado le ripetute fallaci note di giornali più o meno officiosi: prima dichiarando che l'Hambro sarebbe rimborsato al pari, e finalmente che se il corso del consolidato era basso, n'era causa il ritardo della cessione a Rotschild delle strade del governo! — e poi anche insinuando che la *petizione* era stata la causa del ribasso. Come se l'abbassamento del barometro fosse causa del terremoto e delle eruzioni dei vulcani.

(3) Una sotto Commissione di giureconsulti? No; noi non ammetteremo che fosse composta d'altri oltre quelli fra i nove onorevoli che sono fregiati di tale qualità.

(4) Con buona venia ripetiamo che non si tratta di *qualche espressione* della legge (la quale ha preceduta la convenzione). Si tratta degli articoli 14 e seguenti, che costituiscono obblighi e diritti positivi, e non lusinghe, senza che l'articolo 15 ammetta casi possibili scemanti il valore di quei diritti confermati, riconosciuti ed approvati dai successivi articoli, i quali senza di ciò non avrebbero motivo di esistere. È la convenzione, non la legge che ha determinati gli obblighi, e sempre troviamo nella relazione citata solo la legge!

(5) L'*intenzione* manifestata, consentita, legittimata, stampata sopra le cartelle ad edificazione degli avventori alla Banca contraente è quella l'intenzione sconosciuta in *primis*, credendo che non sarebbe rilevata; maltrattata poi negli articoli del *Times* ed altri giornali sedicenti informati. Questa è la vera intenzione, questo è il punto che a nostro parere dovrebbe condurre *ad un risultamento*.

Nissuna eccezione alla guarentigia, così pensano e dichiarano con firme giureconsulti riputati. Nissuna scusa essi ammettono per chi abbia attivata la vendita in danno di queste guarentigie, e tanto più tacendone al proprietario stesso delle strade in vendita, cioè la nazione, nella persona de' rappresentanti suoi. Tali appunti meritavansi venir segnalati nella relazione che abbiamo sott'occhio.

(6) La guarentigia è stipulata per qualunque caso di vendita senza distinzione; si è detto Compagnia perchè nissuno è abbastanza ricco per possedere senza socii azionisti una tal rete. Egli è troppo assurdo il supporre che la casa Hambro, nel volere guarentigia, si curasse di società *costituenda* o *costituita*. «Vendre a des Compagnies» dice il testo, e tanto basti: purchè rimanga per il caso di vendita della cosa ipotecata la guarentigia. Il signor Hambro, coll'articolo 15, promette di non poter obbligare il governo a vendere od a non vendere — ad un prezzo piuttosto che ad un altro — a corpo piuttosto che a brani — ad un inglese più che ad un francese — ma in qualunque caso di vendita salva sempre l'opzione di cui all'art. 14.

L'art. 6 della legge proposta dice:

« Approvata per legge la presente convenzione, si intenderanno comporre una sola rete le ferrovie attualmente possedute nel regno dalla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale e le strade ferrate ed i servizi di navigazione ceduti in forza del presente atto, nonchè i tronchi a costruirsi dalla Compagnia in dipendenza dell'annesso capitolato, e la società assumerà il nome di *Società ferroviaria dell'alta Italia*. Essa presenterà all'approvazione del governo entro il termine di mesi sei dalla data di detta legge appositi statuti, nei quali sarà provveduto alla ricomposizione dell'amministrazione sociale per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del sud dell'Austria e per ottenere la completa separazione degli interessi delle linee cadenti sul territorio del regno. »

Se nel caso attuale, la Società aspirante all'acquisto dovrà costituirsi (come emerge da questo articolo) in nuova Società, ammettansi sin d'ora (avrebbe potuto dire la relazione) i detentori di cartelle a valersi dei loro diritti di opzione nei 6 mesi che

seguiranno la ricomposizione della Società col nome *Società ferroviaria*.

Egli è vero che il diritto è limitato ad azioni sopra il valore delle sole strade gravate dalla convenzione 1851, e che le azioni della Lombarda rappresentano e rappresenteranno valori estranei oltre a questi. Dicesi da qualcuno che avendo il Minghetti unito alla rete vincolata un'altra rete libera, non sono più ammessibili i diritti di opzione previsti dall'art. 14. Spieghiamoci con un esempio: Sella impresta a Minghetti L. 400,000 all'interesse annuo del 7 0[0; prende ipoteca sul fabbricato del ministero lavori pubblici; pattuiscono che in caso di vendita (quantunque sappiano che l'ipoteca seguita il fondo) Sella avrà diritto di prelazione, cioè di acquistare il palazzo. Ciò lo vuole per guarentirsi, nel caso fosse la casa ipotecata per cagionargli poi disturbi; ma però Sella non potrà influire in altro modo sulle formalità relative alla vendita.

Minghetti, che ha bisogno di nuovi danari, vorrebbe vendere il palazzo a contanti, ma trova ostacolo nella prelazione: cosa fa? Manda un agente a comperare a credito (cioè pagando in rendita) il rimanente dell'isolato di S. Filippo, poi tratta la vendita dell'isolato intiero con Bastogi. Quasi la vendita è consumata, quando Sella avvertito, corre a far opposizione, presentando al giudice l'atto di prelazione; il patrocinante per Minghetti dice che il caso è *nuovo, non previsto*, che solamente Sella avrebbe ragione qualora fosse in vendita il solo palazzo, ma che sul tutto assieme non ha Sella diritto di prelazione. Cosa dirà il giudice? Risponderà esser vero che Sella ha diritto solamente sopra il palazzo, ma che quantunque *giudice di mandamento* egli non ammette queste *arguzie curiali*, e che piuttosto non si venda a Bastogi nè a qualunque altro, se non riservando a Sella il diritto di sua guarentigia sopra il palazzo, oppure Bastogi faccia due acquisti separati, od accordi l'opzione sul contratto intiero. Sella ne approfitterà o no, secondo le sue convenienze, in virtù del suo diritto.

Se ripugna a certi pareri allegati lo ammettere che nel caso Hambro, li detentori potrebbero avere un vantaggio troppo considerevole, vi sono altri alleganti che dichiarano ben più ripugnante all'equità, alla legalità, alla moralità l'essersi tentato alla sordina di recar loro un danno ben più importante, danno che già si manifesta col ribasso prodotto dal solo progetto.

(7) Consultati prima d'ora gli atti del Parlamento subalpino, e specialmente i fogli n° 404, 427, 448, rendiconti della Camera dei deputati nel 1851, e 147, 148 di quelli del Senato, mai trovammo una frase che si accordi con questa allegazione. Dalle tante note da noi prese ne presentiamo una per *specimen*:

« Cavour. Nel prestito anglo-sardo noi abbiamo dato in garanzia ai creditori la strada intiera, ed abbiamo detto che, ove questa strada venisse alienata ad una Compagnia, si sarebbe riservata ai proprietari di cedole la facoltà di convertirle in azioni; ed io invoco in appoggio di quel che asserisco l'autorità del conte di Revel che ha fatto il contratto (il deputato Revel fa cenni affermativi)».

Abbiamo altri detti memorabili del conte di Revel in qualità di deputato nel 1853; ma qui egli non è in causa; meglio il tacerne; bastino i cenni suoi affermativi.

(8) Se la scelta degli onorevoli componenti la Commissione ministeriale (della quale non ci pare dovesse essere sentito il bisogno, scelta fatta da chi è in causa per effetto della petizione) fosse caduta anche sopra un solo dei giureconsulti che dettarono la motivata petizione, il loro parere, producendo la piena cognizione di causa, avrebbe forse potuto condurre a più legali conclusioni.

È cosa singolare che il ministro, contro al quale vi è richiamo alla Camera sopra un punto legale, distolga il relatore uffiziale della Camera e lo trasporti in seno di una Commissione da esso ministro istituita col mandato di occuparsi di equità e buona

fede; e che la relazione di questa Commissione, che troviamo a pag. 317 della relazione Correnti come *Documento N° 1* (e senza data), dice di essere istituita *per verificare il caso contemplato nell'art. 10 della convenzione* 1851; invece è in causa l'art. 14! Ma basta... basta...

Siccome vediamo negli *Atti suppletivi*, che senza aspettare gli emendamenti della Camera e del relatore, il ministro ha riparato al danno che arrecava agli azionisti di Susa la vendita della loro porzione insieme a quella dello Stato, non avrebbe egli potuto, svincolandosi delle estorsioni, sentire, trattare e riparare in senso della petizione? Noi crediamo rendergli giustizia nel dichiarare che egli avesse proclamati giusti i richiami. Ma perchè lasciare alla Commissione l'ingrato uffizio di mandar non tutto a monte in vista di *necessità finanziarie?* Tali necessità, se esistono, nissuno le ammette nella risultanza di pochi milioni, a lunghe more, senza interessi, e con rifazioni tante, che da tale vendita immenso sarebbe il danno allo Stato, anche nel credito. Facciamo voti che la Camera, approfondendo l'esame, udita la petizione possa, se non altro, dirsi di aver pronunziata la sentenza: UDITE LE PARTI.

Ministeriale e bancaria potenza — a loro disposizione elette capacità — anni di tempo a manipolare ed aggruppare contratti di *riordinamento*: muniti di possenti leve a formare a loro pro l'opinione, presentano la mole immensa ad un esame di pochi giorni: questo è il fatto di cui abbiamo trattato.

Svegliatosi il giornalismo indipendente, eccola ridotta a neppur farsi apertamente difendere contro le troppo vere, e pur troppo severe espressioni dettate dalla sdegnata moralità, e contro li palesi legali pareri dichiaranti il loro operato flagrante violazione delle leggi.

Il sistema era di lasciar nell'oscurità li diritti manomessi, riservando li preparati sofismi a future prevedute liti, ma dopo compita l'opera.

Scoppiata prima di tempo la mina sono ridotti a pretesti di urgenza per commuovere. No, non è più tempo — ogni onorevole membro del Parlamento conosce essere questa vendita un umiliante contratto, dannosissimo sotto tutti i rapporti allo Stato.

L' «abbiam bisogno di danaro, e bisogna vendere qualche cosa» di un giornale, pregevole d'altronde, lo mostra poco informato, perchè 25 milioni mal contati da qui a due mesi si possono benissimo fondere con le centinaia di milioni in buoni.

Piuttosto si pensi al «traforo del Cenisio», rammentato da altro giornale d'oggi; si prenda tempo a riflettere per carità.

Nell'interesse Rotschild furono non ha guari manifestate colla stampa pretese di sussidio dal governo per esercire poi la strada delle Alpi che avrà costato col traforo 150 milioni (ed esiste un giornale intitolato *Le Alpi!!*).

Speriamo che col rigetto della proposta vendita svaniscano le conseguenze funeste.

Linea Foggia Napoli per Benevento

Popolazione affluente al Tronco da Foggia a Benevento escluso però il Circondario di Benevento

Circondario di Foggia

1	Foggia	24 053		Riporto	49 896
2	Lucera	13 522	6	Volturara	2 537
3	Biccari	3 886	7	Volturino	2 930
4	Alberona	3 423	8	Motta	1 423
5	Rocchetta	5 007	9	S. Bartolomeo	6 885
	A riportare	49 896		Totale	63 671

Circondario di Bovino

1	Bovino	6 465		Riporto	44 069
2	Panni	3 505	12	Faeto	2 842
3	Castelluccio de' Sauri	669	13	Castelfranco	3 969
4	Savignano	3 553	14	Montefalcone	3 813
5	Deliceto	4 506	15	Ginestra	1 260
6	Santagata	4 897	16	Ascoli	4 018
7	Ascoli	5 743	17	Montelone	3 198
8	Candela	5 582	18	Anzano	3 071
9	Troja	5 772	19	Orsara	4 554
10	Celle	939	20	Montaguto	1 800
11	Castelluccio V. Mag.	2 438	21	Greci	3 235
	a riportare	44 069		Totale	74 738

Circondario di Avellino

1 Montemiletto	3 338	Riporto	28 048
2 Montefalcione	3 098	25 Manocchi	139
3 Monteforte	954	26 S. Nicolamanfredi	525
4 Cratola	1 814	27 Maria ingrigoni	335
5 Serra	558	28 S. Mario - a - Toro	345
6 Torre le nocelle	1 660	29 Monteroccheta	316
7 Arpaise	1 359	30 Tagliara	264
8 Roccabascerana	2 498	31 Torcianise	166
9 Montefusco	2 780	32 Vitulano	2 911
10 S. Paolina	2 037	33 Cacciano - formillo	570
11 Petruro	582	34 Campoli	557
12 Chianche	371	35 Cautano	859
13 Chianchetelle	298	36 Foglianise	1 869
14 S. Angelo a Cancello	680	37 Foce	1 587
15 S. Pietro indelicato	119	38 Torrecuso	1 997
16 S. Giorgio la montagna	1 638	39 Paupisi	1 398
17 S. Stefano	215	40 Castelpoto	1 539
18 Ginestra la montagna	502	41 Montesarchio	5 703
19 S. Stefano	1 021	42 Sonca	1 846
20 Calvi	748	43 Apollosa	1 955
21 S. Martino A. Gr. Al.	441	44 Varoni	1 026
22 Lentace	146	45 Pannarano	1 984
23 Terranova S. Giacomo	543	46 Cervinara	7 397
24 Cacciano	648	47 S. Martino V.lle Caudina	4 742
Riportare	28 048.	48 Rotondi	1 418
		Totale	69 450.

Circondario di Ariano

Riporto

			Riporto	46 720
1	Ariano	14 696	13 Faurapi	1 535
2	Montecalvo	5 002	14 Paoli	3 400
3	Zapalbore	2 091	15 Apice	3 797
4	Montemale	1 120	16 Buonalbergo	3 351
5	Flumeri	1 884	17 Pesolamazzo	2 360
6	Villanova	1 962	18 Fragnetomontorte	2 168
7	Fungoli	2 291	19 Fragnetolatato	1 877
8	Grottaminarda	3 480	20 Dietralama	2 578
9	Bonito	2 076	21 Pago	3 104
10	Melito	1 275	22 S. Giorgio la molara	5 572
11	Mirabella	5 747	23 S. Malodecavoti	4 344
12	Fontanarosa	3 086	24 Molinara	2 256
	A riportarsi	46 720.	Totale	82 956.

Circondario di S. Angelo - Lombardi

			Riporto	7 095
1	Frigento	3 646	3 Sturno	2 816
2	Gesualdo	3 449	4 S. Angelo all'esca	2 177
	A riportarsi	7.095	Totale	12 088

La popolazione risulta dai quadri statistici delle carte topografiche del Marzolla compilati nel 1850.

Riassunto

1	Circondario di Foggia	63 671.
2	id. di Bovino	74 738.
3	id. di Avellino	69 450.
4	id. di Ariano	82 956.
5	id. di S. Angelo-Lombardi	12 088.
	Totale generale	302 903.

Ferrovia Ligure

Tracciato per Biasca o Campiglia 1mo

Il progetto della linea di Campiglia presentato dall'Impresa costruttrice della ferrovia del litorale Ligure nel proprio interesse pecuniario dopo che essa medesima aveva proposto e che si era approvato il progetto di una linea diretta per Biasca incontrò da parte dell'Amministrazione militare seria opposizione nell'interesse della difesa del Golfo della Spezia ed in quello dell'Arsenale marittimo.

Senza di entrare sul fondamento della indicata opposizione non dee tacersi che il progetto per Campiglia in confronto a quello per Biasca non meritava di essere, come non fu, approvato.

Se si volesse abbandonare la linea diretta da Pegazzano a Sannato per volgere la tracciata della ferrovia per Campiglia con un allungamento di viaggio di circa Chilometri 16 1/2 si dovrebbe rimborsare all'impresa il valore delle opere eseguite sulla detta linea diretta le quali si farebbero efficacemente comparire come di molto costo.

Tracciato di Chiavari a Varese 2o

La spesa già fatta od a meglio dire l'importare dei lavori già eseguiti tra Chiavari e la Spezia rileva approssimativamente a Lire 10,300,000 che si dovrebbero perdere ove si abbandonasse la tracciata in corso di esecuzione per sosti=

tuirlene altra sede da Chiavari risalendo
a Varese vado a far capo alla Spezia; che Str.
se questa nuova traccia la quale dovrà
per buon tratto percorrere la Valle del
Vara si portasse per la più naturale e
probabilmente men costosa direzione a
far capo a Sarzana abbandonando la
Spezia, allora la perdita che si avrebbe
ascenderebbe a un dipresso a milioni
1 1/4 e 1/2.

Il contratto d'appalto per la
costruzione della ferrovia del Litorale
Ligure da questa variazione di traccia
sarebbe di necessità profondamente tur-
bato per non dir affatto distrutto.

Non si avrebbero nel momento
dati per accennare anche in via di
approssimazione la entità dei compensi
che sarebbero chiesti dall'Impresa nei
per apprezzare se e quali vantaggi
il Governo ed il pubblico ritrarre pos-
sano dall'indicata variazione.

Spese per la traversata di Genova 3°.

Appena adesso essendosi ultimati i
rilievi sul terreno necessarii per la
compilazione del progetto di dettaglio
della traversata di Genova non si
hanno dati per indicare con precisione
la spesa che si potrà richiedere per
i relativi lavori. Stando però ai cal-
coli approssimativi prima d'ora
fatti sul progetto di massima adot-
tato l'importare totale di dette opere

Strada rotabile da Borgotaro a Varese 4ª

sarebbe di £ 9,350,000.

Presso la Divisione 5ª che tratta gli affari che si riferiscono alle strade ordinarie non trovansi degli studj fatti per una strada rotabile da Borgotaro a Varese che i soli tre documenti che si comunicano, sebbene si ritenga non possano soddisfare ai desiderii della Sotto-Commissione.

Torino 13. Luglio 1864.

Un foglio avvenuto nella spedizione della scheda che doveva portare [illegible] al recapito della Banca Popolare Aversa mi obbligato a restituirmi quando già era stata [illegible] dove averla ritirata — L'impiegato [illegible] ritirata bene e pure [illegible] [illegible] [illegible] fatta consegna — Ciò mi ha fatto perdere del tempo e molestia [illegible] [illegible] [illegible]

Riceverà pure qui unito altro
schiarimento intorno alla provenienza
del piombo delle valli del calore del
Mugnano, ed invero ed al confronto
fattone colle livellazioni barometriche
ed intorno al tracciato della linea
da Benevento a Bermoli, schiari-
menti che vennero fatti dall'Ingegn.
Rispone —

Nell'ultima risposta data ai quesiti
che V.S. mi commise circa la ricerca
della fatta formazione Eccomi in
riguardo ad uno sbaglio incorso
fatto da me e impregnato che
avea mancato di notare [illegible]
mia e la lunghezza della galleria
da Pomoli ad Aquila, e da Aquila
a Forlì si notarono dati che non
collimano colla costruzione dei profili
dell'autore del progetto Ing.re Lolli —

Le trasmetto perciò una nuova
copia di detta relazione in cui
credo aver corretto lo sbaglio e che la
prego di voler sostituire all'originale
che ho per l'altro commesso

Domani è giorno di posta
sarò da Lei - Venerdì mattina
poi a disposizione della Commissione
della quale debbo che la
si avverta di giustificare assenza
per quella altra giornata che
occorresse -

La saluto e mi dico con
tutta la stima

Suo dev.mo
Dante Alighieri

P. S. La ristrico i piani per la
della casa di Ravenna -

COMMISSARIATO TECNICO

DELLE

FERROVIE MERIDIONALI

Linea

da — . . . . . .

Risposta ai seguenti quesiti fatti dalla Commissione.

1° Le distanze

Da Salerno ad Eboli	Chil.ri	80 .
Da Eboli a Conturgi	"	19 .
Da Conturgi all'uscita della Galleria di Conza	.	28. 200
Dall'uscita di detta Galleria a Pontevenere	.	43. "
Da Pontevenere a Candela	.	10 .
Da Candela a Foggia	.	39 .
Totale	Chil.ri	219. 200

N. B. alcune lievi differenze si hanno fra i precedenti dati e quelli stati indicati anteriormente in alcuni scritti da Eboli a Conza. e ciò a motivo del vario sviluppo nella linea risultante dai vari progetti e varianti state in corso d'esame. Dati presenti si riferiscono al progetto definitivamente approvato dal Consiglio dei Lavori Pubblici trovo migliore sebbene esso pure debba in quanto alla traversata dell'Appennino essere ancor riformato.

2° Le distanze

Da Cepriano ad Avezzano	Chil.	82. 000
Da Avezzano a Popoli	"	96. 000

3° Lunghezza della Galleria di Conza | Metri | 3800.

4°. Lunghezza delle Gallerie da Popoli a Pescara.

La Società ha presentato un progetto di massima per questo tronco di ferrovia che non si può approvare per molti difetti tecnici.

Ancora incerto se la linea oltrepassato Chieti abbia a seguire la destra del Tavo ovvero a traversarlo in parte su questa sponda ed in parte sulla sinistra. Non si possono evitare gallerie nell'uno e nell'altro caso; necessitate le une per la traversata di alcuni contrafforti e le altre per schivare terreni franosi. Non si hanno dati per precisarne la lunghezza. Può però dirsi che starà questa in totale fra li 1000. e 2500 metri.

5°. Lunghezze delle Gallerie da Popoli ad Aquila.

Occorrono N°. 9. gallerie della complessiva lunghezza di Metri 3261 delle quali la principale è lunga Metri 1100.

6°. Lunghezza delle gallerie da Aquila a Rieti.

Occorrono N°. 11 gallerie della complessiva lunghezza di M.i 8245. delle quali la principale cioè quella che attraversa l'Appennino per passare dalla valle dell'Aterno a quella del Velino è lunga metri 2800.

7°. Stato delle costruzioni in esercizio della linea Salerno – Eboli – Contursi

Si distinguono due tratti l'uno da Vietri ad Eboli, e l'altro da Eboli a Contursi.

Nel primo tratto rimane a compiersi la parte fra la galleria di Vietri e Pajetina della lunghezza di 7. Chil. che comprende la galleria di Salerno della lunghezza di M. 650. In questo tratto si lavora con ispirata attività e si ha speranza che potrà essere aperto all'esercizio entro il mese di settembre prossimo togliendo così l'interruzione nella circolazione dei convogli da Napoli ad Eboli e l'inconveniente di praticare un esercizio distinto dei due tratti di ferrovia attivati da Napoli a Vietri e da Pajetina ad Eboli - L'esercizio di quest'ultimo tratto intrapreso dalla Società delle ferrovie Meridionali data dal 15 Giugno 1863.

Nel secondo tratto da Eboli a Contursi della lunghezza di 19 Chil. i lavori sono sospesi nei primi 8. Chil. a motivo di questioni non ancora ripolte intorno al sito delle stazioni di Eboli e di Campagna che potrebbero condurre ad una modificazione nel tracciato. Nei rimanenti 11. Chil. finora di lavori utili non si eseguirono che movimenti di terra eroica per una spesa

D'circa? L. 80.000

Alla quale si aggiungano per

formazione di Cantieri, magaz-

zeni, Trasferimenti e provvista

di materiali L. 140.000

Totale Spesa L. 220.000

Risposta ai seguenti quesiti fatti dalla Commissione.

1°. Le distanze

Da Salerno ad Eboli	Chil.	80 .
Da Eboli a Conturgi	"	19 .
Da Conturgi all'uscita della Galleria di Conza	"	28. 200
Dall'uscita di detta galleria a Pontevenere	"	43 .
Da Pontevenere a Candela	"	10 .
Da Candela a Foggia	"	39 .
Totale Chilometri		219. 200

N.B. alcune lievi differenze si hanno fra i precedenti dati e quelli stati indicati anteriormente in alcuni scritti da Eboli a Conza e ciò a motivo del vario sviluppo della linea dipendente dai vari progetti e varianti state in corso d'opera. I dati presenti si riferiscono al progetto che recentemente il Consiglio dei Lavori Pubblici trovò migliore sebbene esso pure debba ingnanto alla traversata dell'appennino essere ancora riformato.

2°. Le distanze.

Da Cerignano ad Avezzano	Chil.	82. 000
Da Avezzano a Popoli	"	96. 000

3. Lunghezza della galleria di Conza. 3 800

4°. Lunghezza delle gallerie da Popoli a Pescara.

La società ha presentato un progetto di massima per questo tronco di ferrovia che non si può approvare per molti difetti tecnici.

È ancora ignoto se la linea che sarà prescelta

Vietri abbia a seguire la destra del Pegara ovvero a fiancheggiare in parte per questa sponda ed in parte sulla sinistra. Non si possono evitare gallerie nell'uno e nell'altro caso, necessitate le une per la traversa di alcuni contrafforti e le altre per schivare terreni franosi. Non si hanno dati per precisarne la lunghezza. Può però ritenersi che tutta questa in totale sia di 1000 a 2,000 metri.

5° Lunghezza delle gallerie da Napoli ad Aquila.

Occorrono N°. 9. gallerie della complessiva lunghezza di N°. 3461. delle quali la principale è lunga N°. 1100.

6° Lunghezza delle gallerie da Aquila a Vietri.

Occorrono N°. 11. Gallerie della complessiva lunghezza di N°. 824[illegible] delle quali la principale cioè quella che attraversa l'Appennino per passare dalla valle dell'Aterno a quella del Liri è lunga N°. 2800.

7° Stato delle costruzioni ed esercizio della linea Salerno – Eboli – Conturgi.

Si distinguono 2. tratti uno da Vietri a Eboli e l'altro da Eboli a Conturgi.

Del primo tratto rimane a compirsi la parte fra la galleria di Vietri e Paytena della lunghezza di N°. Chil°. che comprende la galleria di Galdo della lunghezza di N°. 670. In questo tratto si lavora con diligenza attività e spera ingegneria che potrà essere aperta all'esercizio entro il mese di Settembre prossimo togliendo così l'interruzione nella circolazione dei convogli da Napoli ad Eboli e l'inconveniente di praticare un esercizio distinto dei due tratti di ferrovia attualmente da Napoli a Vietri e da Paytena ad Eboli

L'esercizio di quest'ultimo tratto intrapreso dalla Società delle Strade Meridionali data dal 1° Giugno 1862.

Nel secondo tratto da Eboli a Contursi della lunghezza di 19 Chil. i lavori sono sospesi nei primi 8. Chil. a motivo di questioni non ancora risolte intorno al sito delle stazioni di Eboli e di Campagna che potrebbero condurre ad una modificazione nel tracciato. Nei rimanenti 11. Chil. finora di lavori utili non si eseguirono che movimenti di terra e roccia per una spesa di circa ..... L. 80.000

Alla quale si aggiungano per formazione di Cantieri, magazeni stradamenti e provvigte di materiali ..... L. 140.000

Totale spesa ..... L. 220.000

L. Bruzzo

COMMISSARIATO TECNICO

DELLE

FERROVIE MERIDIONALI

Linea

da .....

Risposta ai seguenti quesiti fatti dalla Commissione

1° Le distanze

Da Salerno ad Eboli	Chil.ri	80. "
Da Eboli a Conturgi	"	19. "
Da Conturgi all'uscita della Galleria di Conza	"	28.200
Dall'uscita di detta Galleria a Fontevenere	"	43. "
Da Fontevenere a Canicla	"	10. "
Da Canicla a Foggia	"	39. "
Totale	Chil.ri	219.200

N.B. alcune lievi differenze vi hanno fra i precedenti dati e quelli stati indicati anteriormente in alcuni scritti da Eboli a Conza, e ciò a motivo del vario sviluppo della linea dipendente dai vari progetti e varianti state in corso d'esame. I dati presenti si riferiscono al progetto ~~ultimo~~ recentemente approvato dal Consiglio dei Lavori Pubblici trovi migliorato sebbene esso pure della ingrandito alla traversata dell'appennino essere ancor riformato.

2° Le distanze

Da Cerreto ad Avezzano	Chil.ri	82. "
Da Avezzano a Popoli	"	96. "

3° Lunghezza della Galleria di Conza Metri 3800

4° Lunghezza delle gallerie da Popoli a Pescara

La Società ha presentato un progetto di massima per questo tronco di ferrovia che non si può approvare per molti e diversi motivi.

È ancora incerto se la linea oltrepassato Chieti abbia a seguire la destra del Pescara ovvero a traversare in parte su questa sponda ed in parte sulla sinistra. Non si propone evitare gallerie nell'uno e nell'altro caso; nessuna delle une per la traversa di alcuni contrafforti e le altre per schivare terreni franosi. Non si hanno dati per precisarne la lunghezza. Può però dirsi che starà fra i 1000 e 8000 Mt.

5° Lunghezza delle Gallerie da Popoli ad Aquila.

Occorrono N°. 6. Gallerie della complessiva lunghezza di Mtri 2426 delle quali la principale è lunga M°. 1100.

6° Lunghezza delle Gallerie da Aquila a Rieti.

Occorrono N°. 13 gallerie della complessiva lunghezza di M°. 8894. delle quali la principale è quella che attraversa l'Appennino per passare dalla valle dell'Aterno a quella del Salto è lunga M°. 2800.

7° Stato delle costruzioni ed esercizio della linea Salerno - Eboli - Contursi.

Si distinguono due tratti l'uno da Vietri ad Eboli, e l'altro da Eboli a Contursi.

Nel primo tratto rimane a compiersi la parte fra la Galleria di Vietri e Fajetana della lunghezza di M°. Chili che comprende la galleria di Salerno della lunghezza di M°. 650. Inoltre

questo tratto si lavora con discreta attività e si ha speranza che potrà esser aperto all'esercizio entro il mese di Settembre prossimo togliendo così l'interruzione nella circolazione dei convogli da Napoli ad Eboli e l'inconveniente di praticare un esercizio distinto dei due tratti di ferrovia ultimati da Napoli a Vietri e da Pastena ad Eboli. L'esercizio di quest'ultimo tratto intrapreso dalla Società delle ferrovie Meridionali data dal 15 Giugno 1863.

Nel secondo tratto da Eboli a Contursi della lunghezza di 19 Chil. i lavori sono sospesi nei primi 8 Chil. a motivo di questioni non ancora risolte intorno al sito delle Stazioni di Eboli e di Campagna che potrebbero condurre ad una modificazione nel tracciato. Nei rimanenti 11 Chil. i soli lavori utili non si eseguiscono che movimenti di terra e roccia per una spesa di L. 80.000

Alla quale si aggiungono per formazione di Cantieri, Magazzeni tracciamenti e provvista di materiali L. 140.000

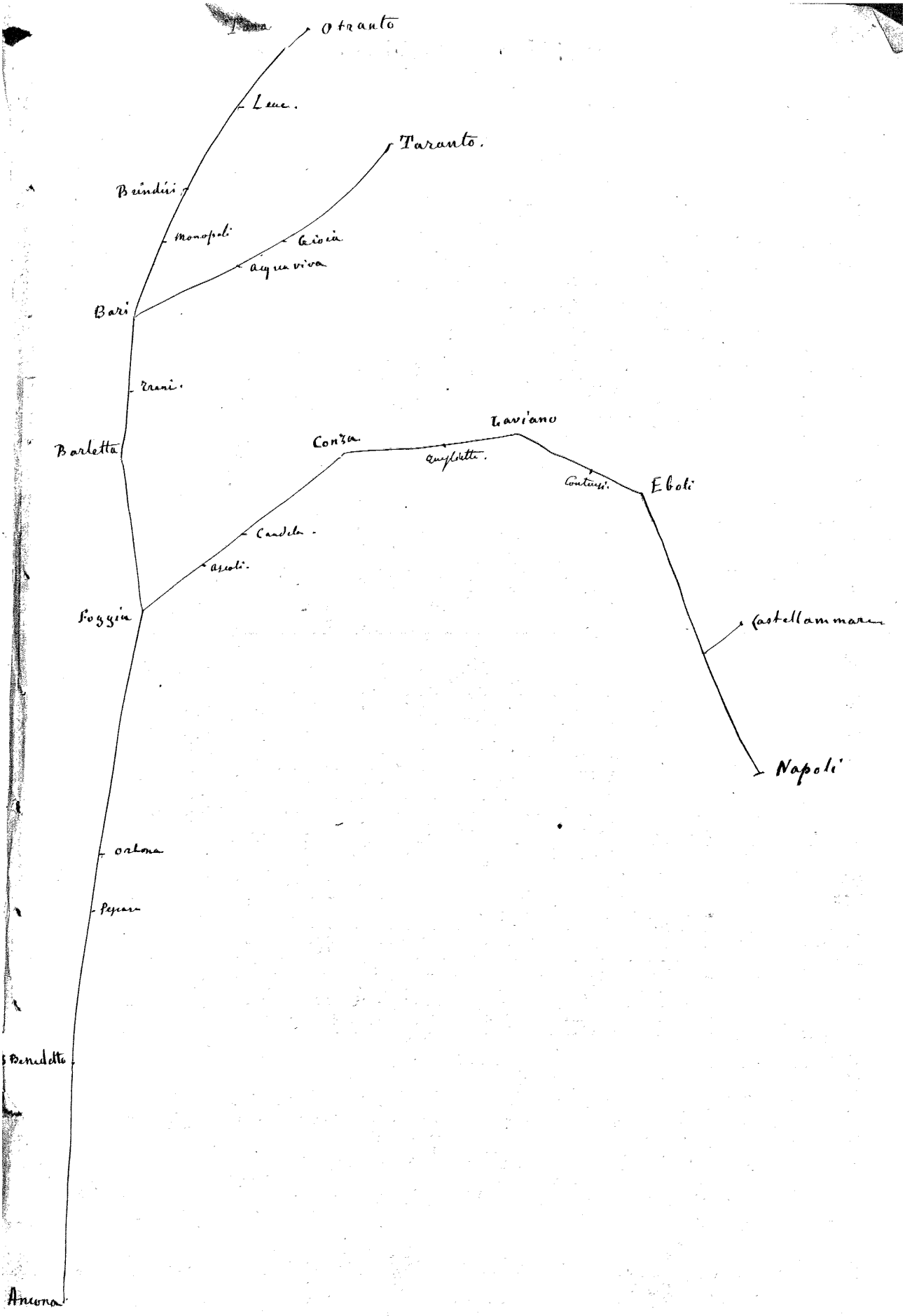
Totale spesa L. 220.000.

Art.2° del Capitolato

I termini pel compimento delle Linee sono fissate come segue:

1° Per le Sezioni di strada da S. Benedetto a Conza e da Napoli ad Eboli il 1° Maggio 1863
2° Per le Sezioni da Eboli a Laviano il 1° Gennajo 1864
3° Per la Sezione da Laviano a Conza il 1° Gennajo 1865
4° Pel tratto da Foggia a Barletta il 1° Gennajo 1864
5° Per quello da Barletta a Bari il 1° Luglio 1864
6° Per quello da Bari a Brindisi il 1° Gennajo 1865
7° Per quello da Brindisi ad Otranto il 1° Gennajo 1866
8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1° Luglio 1865

	Presentazione dei Progetti	Approvazione	Apertura all'Esercizio	Osservazioni
Sez.ne S. Benedetto-Conza	S. Benedetto-Foggia Napoli-Eboli	in costruzione all'epoca della concessione.	Ancona-Pescara K. 146 (18 Maggio 1863)	
	Foggia-Candela 15 Magg.o 1863	Foggia-Ascoli - Ascoli-Candela 27 Magg.o 1863 30 Dicem. 1863	Pescara-Ortona, 31 (15 Sett.re 1863)	
	Candela-Conza (8 Marzo 1864)	Candela-Conza. non ancora approvato	Ortona-Foggia, 158 (25 Aprile 1864)	
Sezione Eboli-Laviano	3 Ottobre 1863	Eboli-Contursi - Contursi-Laviano 28 Marzo 1864 (1) 12 Ott.re 1864		(1) Il Progetto Eboli Contursi fu richiamato dal Ministero
Sez.ne Laviano-Conza	3 Ottobre 1863	Laviano-Quaglietta - Quaglietta-Conza 13 Ott.re 1864 3 Nov.re 1864		
Sez.ne Foggia-Barletta	6 Marzo 1863	12 Agosto 1863	Foggia-Trani, 82 (1 Agosto 1864)	
Sez.ne Barletta-Bari	4 Luglio 1863	14 Gennajo 1864		
Sez.ne Bari-Brindisi	31 Luglio 1863	Bari-Monopoli - Monopoli-Brindisi (25 Nov.re 1863) (1° Novem. 1863)		(2) Il ritardo alla presentazione dei progetti Lecce-Otranto e Gioja-Taranto è dovuto ai molti studi di varianti ordinate dal R.° Governo.
Sezione Brindisi-Otranto	Brindisi-Lecce 3 Dicem. 1863 Lecce-Otranto (2) 4 Febb.° 1864	Nulla è approvato finora		
Sez.ne Bari-Taranto	Bari-Gioja 9 Sett.re 1863 Gioja-Taranto 14 Magg.o 1864	Bari-Acquaviva - Acquaviva-Gioja - Gioja-Taranto (12 Ott.re 1863) (14 Magg.o 1864) non approvati		
			Napoli-Castellamare (3), 56 (1° Magg.° 1863)	(3) Aperta dalla Compagnia
			Pastena-Eboli, 24 (14 Giugno 1863)	
			Totale Chil.i 487	


Otranto
Lecce.
Taranto.
Brindisi
Monopoli
Gioia
Acquaviva
Bari
Trani.
Barletta
Conza
Laviano
Eboli
Castellammare
Napoli
Candela
Ascoli.
Foggia
Ortona
Pescara
Benedetto
Ancona

XXVI.

Commissioni Parlamentari

per l'esame del Progetto di Legge sull'ordinamento delle Strade Ferrate.

Intervengono in Casa del Relatore tutti i Commissarj meno Vigo e Castagnola.

Si legge un abbozzo della relazione.

Processo verbale dell'Adunanza 19. Ottobre.

Si conviene, che verrà presentata la relazione attorno ai suoi elementi costitutivi e nelle sue conclusioni.

Si da incarico al relatore d'abbozzare la dettata la relazione, coll'assistenza dei Commissarj che rimangono a Torino durante le ferie natalizie, cioè Giacoletti, Cavalli, Giorgini, Scribani e Sanfratello.

Si ripassano le questioni pregiudicate, che devono rimanere a risolversi.

Si decide, che non si inserirà nel progetto di legge la modificazione a cui devono inchinare i Mi. di Savoia S.ra di convertire i vantaggi accessori attenuati colla riforma delli

relativa convenzione colle Ferrovie Lu-
ni con una nuova concessione [illegible]
di linea fornita complementare, cioè
Sarzana-Spezia-Carrodo, Spezia-Sestri
Levante-Chiavari, riservando a
questo punto alla discussione pub-
blica la decisione di quale sia per la
strada da mettersi
si ritengono accettate le convenzioni
per la vendita delle strade ferrate
dello Stato, e per la proroga delle
garanzie fruite dall'Italia Media e
la ricostituzione delle nuove Società
delle Romane.

Non avvertirò
che il Ministero ha allegato il progetto
di tronco i progetti delle ferro-
vie centrali, che la nuova Società
si è obbligata di presentare all'art. 3.
della convenzione.

che il Sonno venga ~~impiegato~~ a prendere un
partito per sottrarsi altrove in parte
preso ~~dalla~~ dei casi del tratto del cerchio,
prende comunque le società interessate
~~dal~~ che esiste di quella parte, per
che si studi modo di dare il mezzo l'accurata
situazione delle linee che la società della
Mendrisio ~~in~~ e intercalate nella
rete appartenente alla società della
Comunale.

Quanto alla convenzione ~~della~~ intorno colla
società della Mendrisio, essa fu accettata
in massima, premessi gli ritorni sui
due punti già indicati con riguardo
lettere della Comm. Fl. al Municipio,
cioè sulla misura della convenzione
chilometrica ~~stradale~~ straordinaria, che
venne ridotta a fr. 350. - e del chil.
e sulla disposizione della sala
mobile, che il cui disposto ~~dovrà~~ stato

cominciano ~~a~~ quindo ~~tutto~~ il prodotto
lordo di tutta la rete ~~superi~~ 15,000.
~~di~~ chilometriche, ferma il limite
parziale, che è convenuto quando
il prodotto lordo ~~di~~ tutte le linee giungano
a 4. in tutto.

Si conviene che la Relazione sia compilata
con tutta la cura dei documenti e delle
informazioni, che ~~siano stati~~ forniti
~~dalla~~ vengano richiesti dalla Commissione
e che rappresenti in una storia la
serie delle discussioni fatte nel seno
della Commissione stessa, principalmente
rispetto ~~alla~~ alla proposta al cambiamento
delle linee ~~esaminate~~ esaminande proposto
dal Ministero, e alla modificazione
del sistema della multa, facendo quale
il Relatore ha incarico di esprimere
che il governo non vuole che
non si rinnovino gl'inconvenienti
di fini già lamentati.

Gamba

Torino 12 Dicembre 1864.

L'opinione della Commissione di sulla convenienza di sostituire la parola dovrà a quella potrà nell'articolo 10.° della convenzione per le modificazioni alla concessione delle strade ferrate meridionali e giuseppina, ed era veramente intenzione del Ministero di imporre col detto articolo l'obbligo alla società di concorrere agli incanti ed alle trattative private relative alla vendita dei beni demaniali, per cui il sottoscritto d'accordo col Sig.r Ministro delle Finanze accettano lo emendamento proposto e sarà loro cura di farlo accettare anche dalla Società.

In quanto poi alla liquidazione delle spese fatte dal Governo per le opere delle strade ferrate meridionali, di cui si parla nell'articolo 12.° della suddetta convenzione, fu una delle domande fatte dalla parte dei Comitati, dopo di che la Società

All'Ill.mo Signor Presidente
della Commissione parlamentare
per l'esame del progetto di Legge
sul riordinamento delle Strade ferrate.

prima della convenzione di cui ora si tratta, non si era ancora pronunciata sulla medesima, e non era ancor intervenuto alcun atto per parte del Ministero che la rendesse definitiva.

Se ora per Legge si ammettono le cifre accettate dalla Società, e che sono quelle precisamente tuttesse insinuate dal Governo, non occorrerà più alcun intervento per parte della Corte dei Conti.

Il Ministro
S. Jacini

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
FERROVIE
VITTORIO EMANUELE
DIREZIONE

Torino il 12 Xbre 1862

Onorevole Sig.r Collega

Quest'oggi ho ho avuto alla mano
con rimettere la qui acclusa
lettera che mi venne alla mia premu-
rissima del Sig.r Dott. Lair, riguardo
degli studi della linea di Cotrone,
ed ho pensato non a contar-
vene più bene che lasciare di
ciò parlare nella stessa lettera
ma avendomelo domandato il
Sig.r Dottore non mi dovo più
niente di religione una tale idea

Per quelle della Lombardia
e Veneto mi pare
sarebbe bene
Quello nuovo
onde preparare
più grande

Suo Dev. Com. e Obbl.

Copie

Turin le 11 Décembre 1864

A Monsieur le Directeur.

Vous désirez connaître mon opinion sur la possibilité plus ou moins grande, de construire un chemin de fer de Potenza à Conturisi, en prolongement de la ligne du Basento.

Voici à ce sujet les renseignemens que mon séjour à Potenza, pendant près d'une année, me permet de vous donner comme certains.

Entre Potenza et Conturisi, la chaine des Appennins s'abaisse considérablement et forme un vaste col désigné sous le nom de Piano di S. Eloia. La station de Potenza se trouve à 661 mèt d'altitude au dessus du niveau de la mer. Le Piano di S. Eloia est plus élevé de 150 mèt. environ et se trouve éloigné de 12 à 15 Kilomètres. Une vallée que suit actuellement la route postale, descend de cette plaine vers Potenza. Un chemin de fer ne rencontre donc pas de bien grandes difficultés pour gagner le point culminant du col qui, très-probablement pourra être franchi sans aucun souterrain.

La descente vers Conturisi présente plus de difficultés, mais ces difficultés sont de même nature que celles qui se présentent dans tous les tracés qui suivent le versant d'une chaine de montagnes.

L'idée d'une impossibilité provient sans doute d'une erreur bien permise à des personnes plus ou moins étrangères à l'étude des projets de route. On aura peut-être jugé le terrain

à parcourir par le chemin de fer d'après celui que traverse la route postale de Salerne à Potenza. Cette route en effet franchit plusieurs chaines de montagnes secondaires et plusieurs vallées, sans que dans son tracé on ait tenu le moindre compte des pentes et contrepentes interminables qu'elle présente.

En se plaçant sur l'une des nombreuses collines qui dominent le Piano di S. Elvia, l'œil le moins exercé reconnait immédiatement la possibilité de développer deux tracés différents sur les deux versants des montagnes qui s'étendent à droite et à gauche du spectateur.

Ces deux tracés sont indiqués sur le croquis ci-joint. Chacun peut se développer sur les versants des deux vallées qui se réunissent dans celle du torrent Platano.

Les seules difficultés auxquelles on peut s'attendre, sont plusieurs viaducs et quelques souterrains percés à travers les extrémités des contreforts qui ne peuvent pas être contournés d'une manière complète par les courbes d'un chemin de fer.

Le franchissement d'une chaine de montagnes par un chemin de fer, présente ordinairement les plus grandes difficultés vers le point culminant du passage ; ici, par un heureux concours de circonstances, une plaine assez vaste se rencontre sur ce point culminant, plusieurs vallées partent de cette plaine dont la hauteur pourra certainement être atteinte par les pentes d'un chemin de fer.

Ce tracé ne paraît donc pas présenter des impossibilités et il se trouve dans les conditions de difficulté moyenne que présentent tous les chemins de fer en pays de montagnes.

Veuillez agréer, etc etc.

L'Ingénieur chargé des Etudes du Basento

Signé : L. Lair.

Collega Pregiatissimo

Voi siete, eminentemente, membro della Commissione per la legge di riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del regno.

Come Piemontese e per l'utilità che ne deriverebbe a queste Provincie Subalpine io starei molto lieto che fosse mandata a compimento la ferrovia di Savona.

Leggendo la relazione con cui il Ministro Jacini presentava le sue modificazioni ed aggiunte al mentovato progetto io dubitai grandemente della salvezza della Società, e così della ferrovia medesima.

Ne scrissi all'ottimo Jacini, egli mi assicurò che erano divisamente che questa ferrovia fosse mandata ad effetto.

Ma potrebbe ciò riuscire se perisce la Società stessa? Ne dubiterei grandemente, ed

infatti Jacini stesso intende a salvare la società
per salvare la ferrovia medesima.

Egli ragiona così: la società trovasi in mal
acque, bisogna ajutarla. Il Parlamento lo farà
se sarà persuaso che senza il suo ajuto essa perisca
fra quindi necessità di esporne, come si è fatto
nella relazione suddetta, le tristissime condizioni
in cui versa.

E sin qui sino ad un certo punto il
ragionamento potrebbe esser giusto; dico sino ad
un certo punto, imperocchè se poi non si appro-
pongono e non si danno a questa società mezzi
ed ajuti efficaci, quelle gravi parole le tolgono
ogni credito, ne precipitano perciò la rovina.

Jacini difatti intende appunto di assegnare
alla società mezzi efficaci, ed ecco colle modificazioni
proposte le toglierebbe certi corrispettivi per
dargliene altri ossia una garanzia del 5 p. %
sopra 80 milioni

Ma la società dice che ciò assolutamente
non basta, che gli è indispensabile una garanzia

sopra 56 milioni.

Qui si potrebbe dire da Jacini: ebbene la società stia com'è: se non accetta la mia offerta cammini con quello che ha: essa perirebbe egualmente; essa decadrà: quando sarà perita o decaduta, proporrò io altre combinazioni perchè la strada si faccia, e si farà.

Ma voi vedete, caro Comforti, che molte considerazioni attraverserebbero un piano siffatto:

Anzitutto direbbe la società; che vale che mi aiutiate, se non mi aiutate abbastanza?

Direbbe in secondo luogo: se già le mie condizioni erano tristi perchè me le avete fatte più tristi ancora sebilitando il mio credito in faccia a tutti i capitalisti d'Europa colla relazione vostra?

Non potrebbe inoltre dire la società?: Voi Governo ritirate tutto il diritto di promuovere la mia decadenza dappoichè dentro di me, le difficoltà mie nell'adempiere gli impegni assunti, sarebbero in gran parte l'effetto dello

credito d'cui mi avete coperto: Direbbe al Governo che ne promosse la decadenza, e ben giustamente gli direbbe queste parole del Giureconsulto Romano: exceptione dolì mali repellens.

Finalmente troppo è la buona fede di Jacini per credere ch'egli dicendo essere suo intendimento di voler salvare la Società e la ferrovia, intanto poi col fatto avvisasse ad uccidere la società.

Supponga si ciò nondimeno che la società cada io credo che il Governo troverà altre combinazioni perchè quella ferrovia si faccia! Voi conoscete abbastanza le condizioni delle nostre finanze, del Governo, del paese per andar persuaso che se cotesta ferrovia non la fa la Società presente, non la si farà più.

Siamo adunque concordi con Jacini in questo, che egli intende colla lealtà che lo distingue sommini strare alla Società mezzi efficaci: Siamo discordi a dubbio in quanto alla garanzia di 50 milioni sia sufficiente.

Tutta la questione sta adunque nell'apprezzare cotesto fatto. Ieri ancora parlai con Jacini e esso pure riconosce con me che la questione è tutta qui

Quindi quand'egli mi dice, io voglio ajutare l'opera, non gli esorbitanti guadagni de' speculatori egli ha perfettamente ragione. Ciò stante venuto jeri l'altro il Signor Guastalla da me io gli rivolsi le parole di Jacini, le feci mie, lo invitai a rispondermi; Mi rispose che egli non voleva altro, ne' diverso da ciò che Jacini ed io domandavamo.

Desiderò che io lo presentassi a Jacini, lo feci; Jacini lo eccitò a dimostrare quanto egli asseriva, a dimostrarlo non meno a lui quanto alla Commissione stessa incaricata della legge.

Guastalla accettò e rassegnò al Ministro varii documenti atti a fornire la prova suddetta, cioè che la garanzia di 50 milioni non basta, che ciò che egli domanda altro non è che il puro e mero necessario per l'esecuzione della ferrovia.

Questi documenti, queste dimostrazioni saranno rassegnate alla Commissione vostra, io prego voi, io prego tutti gli onorevoli membri della Commissione medesima a volerli attentamente esaminare, e a giovarsi così nella

condizione di pronunciare quel fondato giudizio
da cui tutto dipende la sorte delle opere.

Forse non sarà necessaria la garanzia sopra
56 milioni, basterà per avventura una minore
non potreste a ragion d'esempio stabilire un
maximum: e così, quella garanzia che occor
rerà purchè non ecceda la somma di - - -

Perdonate caro Comforti questa lunga
mia chiacchierata, e ricevete colla solita vos
benignità, ed esaminate coll'acume che vo
distingue questi riflessi dettati con qualche
precipizio; gradite infine i sensi della distin
mia considerazione estima

Di voi Carissimo

Torino il 7 x^bre 1864.

V.o Obb.o Collega
F. B. Cassinis

Società Italiana
per le Strade Ferrate Meridionali

Torino 28 Gbre 1864.

Onorevole Sig.r Ministro.

Devo dire i quesiti dell'E.V. fattimi
al riguardo della convenzione per le nuove
linee da concedersi a questa Società!
Uno cioè; se la Società è disposta ad ingerire
nella detta convenzione il patto di non
concedere lavori nelle nuove linee
per mezzo di cottimi generali (forfait.)
E l'altro; se il diritto del Sig.r Conte
Bastogi di prelevare una determinata
somma per ogni Kilometro della
rete meridionale originariamente concessa,
ora che col mezzo contratto alcune
linee di quella rete vengono soppresse,
si trasporti sopra tutte o sopra
una parte almeno delle nuove
linee

Risponde:

Al primo quesito che la Società Mandrino completamente ed irrevocabilmente il sistema dei Cattimi generali

In prova di ciò quel primo tronco della linea da Voghera a Pavia è da alcuni giorni pubblicato l'avviso per esser deliberati ai pubblici incanti: metodo questo che sarà ottenuto per gli altri tronchi di detta linea e di quelle delle nuove concessioni

Però ci non potrei consigliare la Società ad osservare il detto metodo nella nuova convenzione quale proibizione de' cattimi, perchè questa misura presentata a questa sala Società potrebbe esser soggetta a mene ritte interpretazioni, massime che la detta misura non è adottata per le altre Società

Al secondo — Le dichiaro che avendo oggi letto al Sig. Conte Battezzi il quesito come mi fu da lei rimesso, il Sig. Conte mi incaricò di significare che le nuove linee essendo concesse alla Società

non dottamente a lui, come era giustizia per le prime, egli non à alcun diritto a ripetere tutte me. desime mie linee

O l'onore

Firmato = N. Tommaseo

Bono

Torino 7 Dmbre 1864

Onorevole Sig. Presidente

La Commissione nominata dagli uffizi della Camera per esaminare il progetto di legge presentato dai ministri dei Lavori pubblici e delle finanze nella tornata del 29 gennajo 1864 sul riordinamento e ampliazione della rete ferroviaria del Regno (n. 247) della quale altresì venne affidato quello presentato dai medesimi ministri nella tornata del 29 novembre 1864 (n. 247 bis), concernente alcune modificazioni ed aggiunte al primitivo progetto, si è subito accinta al lavoro con grande alacrità. Onde accelerarlo la stessa si è divisa in tre sottocommissioni, finanziaria tecnica e legale; già da qualche tempo tiene giornalmente due adunanze al giorno ed oltre di ciò ebbe sente, che attese le gravi e molteplici quistioni che ci vennero tutto giorno sollevando in un così complicato lavoro, non è ancora in istato di poter presentare la sua relazione alla Camera in tempo per [illegible] questa sessione. Questo ritardo non [illegible] tuttavia avere tristi conseguenze il non poter [illegible] la Società delle strade ferrate romane [illegible] di fusione delle società toscane colla società

fr le strade di quella

Della Camera

(oltre quelle delle sottocommissioni

X ai principi del suo lavoro dopo di cui [illegible] presentare [illegible] oggi; ma ci pare [illegible] attendendo [illegible] ministero non ha peggiore [illegible] sua relazione

Debbo venir
della romana verifica approvata prima entro
l'anno corrente

L'avveramento di questa fatto per parte del Parlamento
sembra che sia cosa moralmente impossibile

La commissione pertanto non potendo
da una parte fallire al proprio dovere di esaminare
ponderatamente tutti i schemi di legge di tale grave
importanza, ne d'altra parte volendo assumersi
responsabilità di tacere questo stato di cose al
Governo del Re prega la S. V. di volerla
far pervenire a cognizione dei Ministri proponenti
gli schemi di legge, onde, se lo credano, proporre
ovviare a quei mezzi e temperamenti che eseguiranno
più opportuni

Ciò non toglie che frattanto la Commissione continui
gli studi iniziati per il disimpegno del suo mandato

Il Presidente della Commissione

Al Sig. Presidente della
Camera dei Deputati

29893
4022.

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale

Divisione 3ª Sezione 2ª
N° 2648 d'ufficio

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N. della presente.

Oggetto

Documenti relativi al progetto di Legge pel riordinamento delle Strade ferrate italiane

Torino, 23 Settembre 1864

Contro l'aspettativa di questo Ministero estenuata a cotesta Onorevolissima Presidenza, essendo nati intoppi che ritardano e forse anche impediranno di potere condurre ad una soluzione le trattative intitolate per nuove combinazioni nel riordinamento delle Strade ferrate italiane, il Sottoscritto reputa opportuno di dar corso al progetto di legge che in ordine all'accennato riordinamento venne già presentato alla Camera dei Deputati, epperciò il medesimo deve pregare la S. V. Onorevolissima a ordinare la ultimazione della stampa dei documenti concernenti il progetto medesimo, ed a farne eseguire la distribuzione ove sia possibile prima della prossima riapertura del Parlamento.

Il Ministro

All'Onorevolissimo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati

Torino

Corso - questo giorno ventidue Novembre mille ottocento sessanta quattro.

I sottoscritti rappresentanti della Società delle Strade ferrate Livornesi, delle Strade ferrate Maremmane, delle Strade ferrate della Toscana Centrale e delle Strade ferrate Romane dichiarano di accettare le seguenti modificazioni da introdursi nel progetto di Legge concernente la fusione in una sola Compagnia delle indicate quattro Società, cioè:

1° Nell'articolo 36 della convenzione stipulata col Governo addì 22 del mese di Giugno anno corrente verrà aggiunta la seguente disposizione:

" Rimane specialmente inteso che la Società delle Strade " ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale potrà parimente " coi suoi convogli il Tronco di ferrovia da Pistoja a Firenze " e le sarà pure concesso l'uso comune delle Stazioni del " detto Tronco a quelle condizioni e con quei compensi che " verranno stabilite di accordo fra la nuova Società e la " detta Società delle ferrovie Lombarde, od in caso di dissenso " per mezzo di un arbitramento.

2° L'articolo decimo del Trattato di fusione allegato alla sopraccitata convenzione dovrà essere modificato come segue:

" In decimo luogo = Durante la costruzione delle " anzidette reti e delle linee minori da particolarmente concessi, gli interessi delle duecento ventidue mila azioni ec. " muni menzionate al paragrafo 5° dell'articolo 9° " di questo Trattato saranno pagati ad un tasso non

" maggiore del cinque per cento.

" Gli attuali Consigli di Amministrazione delle Società

" che si fondono accettano fin d'ora che i detti interessi siano

" pagati in ragione del quattro per cento, e pur quanto

" riflette i Consigli delle Strade ferrate Livornesi e Maremmane

" essi si impegnano di presentare e sostenere questa

" riduzione presso le rispettive assemblee generali.

3° L'articolo decimo terzo del suddetto Trattato sarà

pure modificato nei termini seguenti:

" Il termine menzionato nel precedente articolo 11 per

" la durata del Consiglio costituito provvisoriamente po-

" trà essere abbreviato di comune accordo dalle Parti lega-

" rie del Consiglio stesso, e dovrà cessare, quando, dopo ul-

" timate le linee di antica concessione, sia ciò richiesto

" dal Governo.

P. Carlo Fenzi - Bartolommeo Cini

rappresentanti della Società delle Strade ferrate

Livornesi e delle Maremmane

P. Policarpo Bandini Ingegnere Direttore apposito

per la Società della Centrale Toscana

Per la Società delle ferrovie Romane

P. Parisée.

Per copia conforme

Del Ministero dei Lavori pubblici

Il Capo Sezione P. Marsi

Supplemento al Giornale *L' ITALIA*, N° 55.

VENDITA DELLE FERROVIE E RENDITA HAMBRO

(V. alla quarta pagina del giornale *L'Italia*, delli 25 corrente)

Come a formare un retto giudizio possa anche giovare l'avere d'un sol colpo d'occhio il pro e contro, tentasi provare colla seguente esposizione del bene e del *male:* del giusto e dell'*ingiusto.*

VITTORIO EMANUELE II, ecc.,

Vista la Convenzione stipulata a Londra il 2 luglio del corrente anno 1851 avanti il marchese Vittorio Emanuele Tapparelli d'Azeglio, Nostro Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario presso S. M. la Regina del Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, ed in presenza dei due testimonii sottoscritti al detto Atto, tra il Nostro Commissario Regio conte Ottavio Thaon di Revel, e la Casa bancaria C. J. Hambro e figlio di Londra, nella persona del suo Capo il barone Carlo Gioachino Hambro, del tenore seguente :

Art. 1. Il prestito è formato del prodotto dell'alienazione di un'annua rendita sul Debito Pubblico degli Stati di S. M. il Re di Sardegna VITTORIO EMANUELE II, di *cento ottanta mila lire sterline* formanti il capitale nominale di *tre milioni seicento mila lire sterline.*

Art. 2. La rendita decorrerà dal 1° giugno 1851, e sarà pagabile, senza spesa pei portatori, per semestre, il 1° giugno ed il 1° dicembre di cadun anno; alla Casa C. J. Hambro e figlio, oppure a Torino ed a Genova, ove ne fosse fatta richiesta un mese prima della scadenza, ed in tal caso il pagamento avrà luogo in oro ed in argento.

Art. 8. I titoli saranno al portatore, rivestiti di tre firme delle Autorità competenti sarde, oltre quella della Casa di Londra. Saranno muniti di Vaglia d'interessi semestrali per *quarantaquattro anni e sei mesi.* Conterranno, stampato nelle lingue francese ed inglese, il tenore della presente Convenzione, e delle Leggi ed Autorizzazione che vi si riferiscono.

Art. 10. Oltre la guarentigia formale dello Stato Sardo, onde godranno le obbligazioni suddette sia pel servizio degli interessi, sia pel pagamento del capitale, le strade di ferro da Genova a Torino, e da Genova al Lago Maggiore verso la Svizzera, come anche per la porzione già costrutta ed in costruzione, nonchè per quella da ultimarsi, sono e rimangono specialmente ipotecate in favore delle dette obbligazioni.

Art. 13. L'estinzione avrà luogo ad ogni semestre, ed in modo che il debito sia estinto nello spazio di trentasei anni e sei mesi a cominciare dal nono anno suddetto.

Art. 14. Nel caso in cui il Governo Sardo si determinasse a vendere a qualche Compagnia le strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente di azioni al loro valore nominale.

Il termine entro cui tale facoltà di conversione potrà essere esercita, sarà di mesi sei dalla data della cessione della strada di ferro alla Compagnia.

Il cambio dei titoli d' imprestito sarà fatto per cura di delegati del Governo Sardo e della Compagnia cessionaria.

Art. 16. Quelli fra i portatori di obbligazioni, che non usassero della facoltà di conversione nel termine suddetto di sei mesi, rimarranno creditori dello Stato Sardo allo stesso titolo, e coi dritti stessi come se la cessione non avesse avuto luogo.

Sulla proposizione del Nostro Ministro Segretario di Stato delle Finanze, sentito il Nostro Consiglio dei Ministri:

Noi abbiamo approvata, ratificata e sancita, come per Noi, i Nostri Eredi e Successori approviamo, ratifichiamo e sanciamo la surriferita Convenzione fatta a Londra il 2 luglio 1851, onde le clausole, condizioni ed obblighi ch'essa contiene restino irrevocabili ed inalterabili sino alla piena e totale estinzione delle dette obbligazioni in capitale ed interessi.

Ordiniamo infine che il presente Decreto in lingua francese, firmato di Nostra Mano, controfirmato dal Nostro Ministro Segretario di Stato delle Finanze, e munito del visto dei Nostri Ministri e del Controllore generale, sia deposto alla Banca d'Inghilterra, sotto il sigillo delle persone di cui è cenno all'articolo 13 della Convenzione dianzi enunciata.

Mandiamo il presente registrarsi al Controllo generale, pubblicarsi ed inserirsi nella Raccolta degli atti del Governo.

Dat. Torino, addì 22 luglio 1851.

VITTORIO EMANUELE.

V.° Azeglio.
V.° Alfonso La Marmora.
V.° Colla.

C. Cavour.

N. B. Si sono qui riprodotti li soli articoli più importanti, e tolti dalla Raccolta delle leggi del 1851 num. 1254; trovasi tale legge stampata sopra ogni Cartella d'Hambro, e colle stesse firme.

PROGETTO DI LEGGE

presentato dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze.

(MENABREA E MINGHETTI)

nella tornata del 30 giugno 1864.

Riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del regno.

PARTE PRIMA.

Signori! — Compiendo ad un divisamento, già da noi annunziato, in questo recinto, abbiamo l'onore di ecc.

« In base a quella cifra s'intrapresero e proseguirono trattative, e superate le difficoltà che affacciava la condizione in cui si trovano fra le linee possedute dallo Stato quelle da Torino a Genova e da Alessandria ad Arona gravate d'ipoteca in forza della legge 26 giugno 1851 per il prestito dal Governo contratto colla casa Hambro per un capitale nominale di lire italiane 90 milioni (*) (*perchè tacere qui il vincolo dell'art. 14?*)

si conchiuse che per la cessione di dette linee sarebbe integralmente, non ostante l'indicato vincolo d'ipoteca, pagata in rate semestrali di 25 milioni la somma sovraindicata di 200 milioni. »

(*) A proposito di questo vacuo l'*Aletoscopio* dice:

« Spero che il signor Sella provvederà a questo salto da *clown* ! »

Noi ci riserviamo di dire il resto più sotto.

CONVENZIONE

per la cessione delle strade ferrate dello Stato.

(*Documenti numero* 4.)

CONVENZIONE

Fra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici del regno d'Italia per l'amministrazione dello Stato, e la società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale rappresentata dai signori cavaliere Orazio Landau e cavaliere Paolo Amilhau, come da poteri loro conferiti con atto del 3 giugno e dichiarazione 8 giugno 1864 firmata Talabot, venne convenuto quanto segue:

Art. 1. Lo Stato cede alla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale le strade ferrate, i servizi di navigazione sui laghi che sono in oggi di sua proprietà, nonchè i diritti ed obblighi che per l'esercizio di diverse linee sociali gli competono, il tutto sotto le clausole e condizioni dichiarate nell'annesso capitolato.

Art. 2. Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di duecento milioni, dei quali venticinque all'atto della consegna e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse.

Art. 3. Lo Stato provvederà direttamente per il servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini del decreto reale 22 luglio 1851 e della relativa convenzione del 2 dello stesso mese, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale della somma indicata nell'articolo precedente.

Volevamo dir tante cose secondo la riserva presa, ma per fortuna ci viene rimesso dal fattorino della posta il N° 48 dell'*Economista*, in data 27 novembre, a tanta autorità cediamo di buon animo il passo copiandone l'articolo, e dopo ciò non osiamo indebolirne l'essenza con nostri commenti, e taceremo fidanti nelle intenzioni che sappiamo conformi all'equità del signor Ministro nelle cui mani è caduta la bomba.

L'Emprunt 5 0/0 Hambro et la vente des chemins de l'État.

Tout le monde sait que l'emprunt 5 0/0 contracté en 1851 par le gouvernement italien avec la maison Hambro, pour une somme de 90 millions de *lire*, est hypothéqué sur la ligne de Gênes à Turin.

Cette ligne forme la portion principale du réseau que le gouvernement compte céder à la Compagnie des chemins de fer Lombards.

Or, en cas de cession ou de vente, voici ce que dit l'art. 14 du contrat relatif à l'emprunt Hambro :

« Dans le cas où le gouvernement Sarde se déterminerait à vendre à une Compagnie quelconque les chemins de fer sur lesquels est hypothéqué l'emprunt, les porteurs « d'emprunt seront admis à échanger celui-ci au pair contre une somme correspondante d'actions à leur valeur nominale. »

Voilà qui est clair ; aussi avons-nous cru, et un grand nombre de journaux ont-ils cru comme nous et avancé d'une manière positive que la Rente Hambro allait être échangée au pair, par suite du contrat résolu avec la Compagnie des chemins Lombards.

Notre surprise a donc été grande quand nous avons lu ce qui suit dans le projet de loi présenté au Parlement : « Article 3. L'État pourvoira directement au service des « intérêts et de l'amortissement de l'emprunt Hambro, conformément aux termes du décret royal daté du 22 juillet 1851, et de la convention y relative du 2 juillet 1851, « dont les effets ne pourront en aucun cas empêcher ni retarder le paiement intégral de la somme indiquée dans l'article précédent. »

Nous avouerons qu'il nous est impossible, avec toute la bonne volonté du monde, de mettre d'accord l'article 14 du contrat Hambro avec l'article 3 du projet de loi présenté au Parlement. L'embarras des porteurs d'Hambro n'est pas moins grand que le nôtre paraît-il, car plusieurs sont venus nous consulter pour savoir à quoi s'en tenir sur une question qui est pour eux d'un si grand intérêt ; il est donc temps, croyons-nous, de voir cesser toute équivoque, et nous attendons du gouvernement une réponse nette et catégorique ; nous ne doutons pas, d'autre part, de voir l'honorable maison Hambro, qui n'a certes pas tiré un mince profit de la négociation des 90 millions d'emprunt, prendre énergiquement en mains la cause de ses ayant-droit.

Là une question de bonne foi pour tout le monde, et il est essentiel qu'elle soit vidée honorablement, sans subterfuge et sans équivoque.

Quel moyen d'éviter de nombreux procès et de laisser mettre en suspicion la bonne foi du gouvernement italien.

Estratto dal num. 18 della *Monarchia Italiana*

L'Hambro e la Gazzetta di Torino

Una comunicazione, che ha tutta l'aria di officiosità, s'intercalava alimente nella ultima cronaca della corsa della *Gazzetta di Torino*, allo scopo diretto di rispondere alla petizione fatta dai detentori del prestito Hambro per ottenere che sia rispettato a loro favore l'articolo 14 della convenzione 1851.

Nel 1851 il conte di Revel, qual commissario regio, stipulava con la casa bancaria Hambro di Londra il prestito di 3,600,000 lire sterline; e le condizioni del rimborso, ossia degli interessi, dell'ammortizzamento e delle guarentigie furono approvate con regio decreto e furono stampate in lingua francese ed inglese sopra ogni cartella insieme con la ratifica, di cui ecco un breve estratto:

..... *Ratifichiamo la surriferita convenzione fatta a Londra il 2 luglio* 1851, *onde restino* IRREVOCABILI ED INALTERABILI *sino alla piena e totale estinzione delle obbligazioni in capitale ed interessi.*

Il 30 giugno 1864 i ministri Menabrea e Minghetti resero noto di aver conchiuso la vendita delle ferrovie dello stato alla società lombarda.

Solamente il 30 ottobre p. p. furono inserti negli atti della camera la relazione ministeriale, il progetto di legge, la convenzione e il capitolato di tale vendita.

Alcuni detentori di cartelle Hambro, fatti del diritto che la legge del 1851 accorda a ciascuno di loro, come a tutti, assistiti da valenti giureconsulti, incoraggiati dalla opinione pubblica, stimolati per lettera da potenti contieressati e secondati dal giornalismo presentarono alla camera la petizione, a cui dovrà rispondere la commissione parlamentare incaricata dell'esame della proposta legge di vendita.

In prevenzione intanto del giudizio della commissione della camera, la *Gazzetta di Torino* espone il parere di una commissione speciale che, sotto la presidenza del conte di Revel, fu dal ministro Sella incaricata di esaminare le pretese dei detentori d'Hambro, con il mandato di attenersi alle regole di stretto diritto ed ai riguardi di alta equità.

Noi crediamo necessario replicare qualche osservazione ai responsi di tal commissione, sebbene ancora non ufficialmente pubblicati.

Malgrado la massima che l'ipoteca segue il fondo, noi riteniamo che nell'atto pratico l'ipoteca dell'Hambro è realmente annullata, sebbene apparentemente conservata. Noi ce n'appelliamo al senso comune, e sfidiamo il Machiavelli de' curisti, se, *perequata* la rendita Hambro con la consumazione del contratto di vendita con la società lombarda, gli riuscisse obbligare al pagamento dell'Hambro la società acquirente, che non a caso ha pagato integralmente: il che se non è stellionato, certo non è cosa che accada tra privati. Nè si dica che la società accetta di sarbare nel suo fondo un'ipoteca, di cui si è in fatto riscattata pagando il prezzo integrale, perchè ha fede nella solidità del governo: noi non sappiamo davvero dove la società lombarda abbia d'un tratto acquistata questa fede che non ebbe mai e ad ogni modo non basta che l'abbia essa: bisogna che ne partecipino un pochino anche i terzi, del cui diritto si dispone senza dichiarare ch'essi potranno esercitare la loro azione sul fondo alienato senza riserva e senza riguardi.

E se non piace che si dica essere in questo contratto un caso di stellionato, perchè nell'atto di vendita s'è menzionata l'ipoteca (art. 10 della convenzione con Hambro), come deve chiamarsi e come può giustificarsi il completo silenzio dell'art. 14 della convenzione Hambro anche nella relazione dei ministri alla camera?

Nè l'ipoteca è soltanto invalidata, ma è anche pregiudicata la condizione del fondo, su cui gravava, perocchè venduto questo con tutte le ferrovie dello stato ed incorporato nella rete lombarda, perde quel carattere distinto che prima aveva e viene esso a soffrire delle mediocri o cattive condizioni delle linee cui si unisce, cosicchè se si dovesse sequestrare il prodotto delle linee gravate dall'Hambro, sarebbe questo diminuito di tutta la parte che si *perequa* pel prodotto chilometrico di tutta la rete.

Ma supposto pure, non concesso, che l'ipoteca dell'Hambro potesse aver qualche vigore in mano del consorzio di tutti gli Hambristi, (consorzio impossibile se facesse diffalta la casa Hambro dalla tutela della riputazione del proprio nome impegnato in questo credito violato), anche in questo caso l'ipoteca sarebbe una garanzia vana, se la commissione-Revel non ordini l'annullamento dal capitolato del seguente paragrafo:

Inoltre il governo guarentisce la compagnia da ogni molestia per parte dei terzi e da ogni pretesa loro sul corpo stradale per diritto di proprietà o per servitù di passaggio od ALTRO.

È vero che ciò fu nascosto nel capitolato, perchè pochi lo leggono: ma anche il capitolato è legge.

Non è poi affatto vero che il diritto di condominio nella ferrovia agli Hambristi concesso fosse eventuale e fosse loro promesso per l'*unico* caso che le strade ferrate fossero cedute ad una società, la quale si costituisse per accettarle ed emettesse azioni per pagarne il prezzo.

Di più la parola *unico* a noi non vien fatta di trovarla nemmeno col microscopio nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti.

Ma, vivo Dio, gli uomini, che vantano il genio del conte di Cavour, gli faranno il torto di non aver preveduto il loro nuovo caso e di averne osservato un solo ed *unico*! Come s'ingannano! Quell'uomo di stato non fece l'caso di una società che si rifiutasse a dare azioni per prezzo, ma fece anzi un caso equivalente e più speciale, il caso cioè che i creditori non volessero quelle azioni. E che ne diceva? Ecco le sue parole:

« Io credo che col contrarre un debito ipotecario sulla strada ferrata noi rendiamo più facile l'alienazione della medesima, perchè quando la strada sia compiuta, potremo dire: noi abbiamo una strada ferrata, di cui dimandiamo, supponiamo 140 milioni (se fosse vivo che direbbe del prezzo cui si vendono le strade?) dei quali non avrete che a pagarne 85 (il grand'uomo non sognava di riprendersi il capitale una seconda volta), poichè gli altri 75 milioni potrete pagarli o in azioni a coloro che vorranno operare questa conversione, oppure, quando l'epoca per questa conversione sarà trascorsa, rimarrete ipotecariamente debitori della rimanente somma. » (Torino 16 giugno 1851).

È poi singolarissima l'insinuazione che aggiungendo ad uno stabile gravato uno stabile libero posteriormente acquistato, si operi la deliberazione del debitore dai vincoli primitivi. Si venda come si vuole, ma senza però ledere il diritto del creditore.

L'articolo 15 della convenzione 1851 non de e, nè può intendersi ammesso per annullare l'art. 14. Esso fu una riserva che l'abile negoziatore, conte di Revel, volle espressa, per lasciare al governo libertà di azione sul tempo e modo di dare esecuzione all'articolo 14, ossia alla realizzazione dei diritti dei detentori di Hambro di divenire se così optassero, comproprietarii in caso di vendita ad una società.

Per tutte queste ne riesciva assolutamente impossibile a persuaderci che una commissione, presieduta dal conte di Revel, potesse *ad unanimità* dichiarare che i portatori delle cartelle Hambro non hanno ragione di reclamare la conversione dei loro titoli in azioni della società Lombarda: e perciò abbiamo voluto conoscere la mente dell'illustre conte ed ecco che abbiamo trovato negli atti del Parlamento il seguente suo discorso:

Nel testo della legge il caso è contemplato assolutamente, cioè *dans le cas ou le gouvernement se déterminerait à vendre à des Compagnies, ecc.*

Le aggiunte che questa Compagnia emettesse azioni, sono gratuite e non si può chiamare in loro appoggio la legge. È vero però che gli Hambristi non avrebbero diritto ad azioni che sopra le sole strade menzionate dalla convenzione 1851: e appunto perciò non è lecito vender le strade senza pattuire della guarentigia alle linee per l'Hambro riservata.

Revel. La sola questione che intendo discutere è quella che venne posta avanti dallo onorevole Pernati, che cioè le condizioni del contratto stipulato colla casa Hambro pel prestito anglo-sardo non siano d'ostacolo a che possa farsi una concessione da Novara per oltre il lago. Questa opinione io la impugno assolutamente. Io credo basterà dare alla camera cognizione dei termini nei quali il contratto è stipulato, perchè la si persuada che, se forse davanti ad un giudice di mandamento e colle argizie curiali si possa sostenere che il contratto non osti, e che si possa surrogare la ipoteca consentita con altra, a fronte di un contratto però passato dal governo in una forma così solenne, penso che non si possa ventilare tale questione senza che si venga a diminuire tale guarentigia reale e solenne che si è voluto dare ai portatori di quel prestito, e senza che tornasse a danno ed a discredito del governo medesimo.

La condizione cui si riferisce l'articolo che tratta della questione dell'ipoteca della strada ferrata è concepita in questi termini, ed è l'articolo 10:

« En outre de la garantie formelle de l'état Sarde, dont les obligations susdites jouiront tant pour le service des intérêts que pour le paiement du capital, les chemins de fer de Gênes à Turin et de Gênes au Lac Majeur vers la Suisse, soit pour la portion déja construite et en exploitation, soit pour celle restant à achever, sont et demeurent spécialment hypothéqués en faveur des dites obligations.

« Art. 14. Dans le cas où le gouvernement se déterminerait à vendre à des compagnies les chemins de fer hypothéqués en faveur de l'emprunt, les porteurs des titres de cet emprunt seront admis à les échanger au pair contre une somme correspondante d'actions à leur valeur nominale.

Le délai pendant lequel cette faculté de conversion pourra être exercée, sera de six mois, à partir de la date de la cession des chemins de fer à la compagnie.

« Art. 16. Ceux des porteurs qui n'useraient pas de la faculté de conversion dans le délai susdit de six mois, resteront créanciers de l'état Sarde aux mêmes titres et aux mêmes droits que si la cession n'avait pas eu lieu. »

Io credo, o signori, che dopo aver inteso la lettura di questi articoli vi convincerete agevolmente che ogni atto del governo che tendesse a minorare, ad alterare la guarentigia che si è voluta dare al prestito anglo-sardo, tornerebbe a disdoro ed a scredito del governo stesso.

Siffatta questione, torno a dirlo, non va considerata sotto il punto di vista ristretto, come si potrebbe fare avanti un giudice di mandamento, ma si debbe portare più alto, e bisogna dire francamente che noi abbiamo impegnata **la strada per la quale dimandavamo la somma per poterla compiere, l'abbiamo impegnata garanzia dei creditori, abbiamo impegnato quella rete che era allora determinata per legge,** ed unicamente abbiamo vincolato quella porzione che rimaneva a farsi, e ne dimandavamo la facoltà. Ora, io credo che ogni atto che noi facessimo, che tendesse a minorare questa guarentigia, non tornerebbe sicuramente a profitto nostro. Questa è l'opinione che mi sono creduto in obbligo di manifestare.

Ogni nostro commento a queste parole ne infirmerebbe il valore che esse hanno per il caso presente, a favore del quale le alleghiamo, certi che il senatore Revel non giudicherà che esse abbiano oggi perduto di opportunità e di giustizia.

E per soprammercato aggiungiamo quanto segue:

Cavour. Nel prestito anglo-sardo noi abbiamo dato in garanzia ai creditori la strada intiera, ed abbiamo detto che, ove questa strada venisse alienata ad una compagnia, si sarebbe riservata ai proprietari di cedole la facoltà di convertirle in azioni; ed io invoco in appoggio di quel che asserisco l'autorità del conte di Revel che ha fatto il contratto (il deputato Revel fa cenni affermativi).

Finalmente non possiamo toglierci il piacere di dire che non solo gli Hambristi possono allegare l'autorità del Revel e del Cavour, ma eziandio quella del Minghetti. Infatti nella sua relazione 14 luglio 1863 alla proposta di legge per l'acquisto della linea Susa-Ticino, mentre ne vantava il brillante avvenire dopo il traforo, il Minghetti aggiungeva: *in qualunque ipotesi l'acquisto non potrà che essere conveniente sia che avvenga di venderla* ISOLATA *od insieme alle altre linee dello stato.* Si vede dunque che il caso nuovo fu creato dal ministro stesso e che il *modo di vendita* poteva essere tale da non tradursi in una flagrante violazione di patti inalterabili.

Ma noi non vogliamo spender più oltre parole a convertire coloro che forse sono i primi a darci internamente ragione: noi finiremo con un appello alla buona fede del ministero, della commissione presieduta dal conte di Revel ed in ultimo anche del parlamento.

Noi diciamo loro: allegate voi seriamente tutte le vostre ragioni per non credere pregiudicati e peggiorati i diritti de' portatori dell'Hambro, oppure voi stessi credete nulle le vostre ragioni: in questo secondo caso manchereste tutti di lealtà e di delicatezza e noi quindi non vogliamo nemmeno fermarvi sopra la mente. Ma se invece credete seriamente a quel che dite, se credete tutelati, nel contratto di vendita alla società lombarda, i diritti degli Hambristi, qual difficoltà avete a render loro giustizia e tranquillità esprimendo il loro diritto anche nel testo della legge? quale inconveniente può essere a sancire con una disposizione apposita e dichiarativa uno diritto che si ammette non esser dalla legge violato? Quante volte si fanno aggiunte ad una legge per togliere dubbi od equivoci e non dar luogo a contestazioni ed equivoci? Se ciò faceste nel vostro interesse di contraenti, perchè non lo fate nell'interesse dei terzi che ve lo domandano? Dichiarate formalmente che i detentori dell'Hambro conservano sulle ferrovie che passano alla società lombarda tutti i diritti loro garantiti dalla convenzione del 1851 e non solo la realtà dell'ipoteca ma anche quelli dell'art. 14, come chiede la petizione presentata alla camera e forse avverrà che possano gli Hambristi usarne e con profitto.... il tempo saprà mostrare ciò che ora non vogliamo dire.... Così la vertenza sarà moralmente e legalmente finita.

Torino, 1865 — Tip. Franchini

IMPRESTITO ANGLO-SARDO HAMBRO

Vendita delle Ferrovie dello Stato

(*Estratto dal numero* 64 *del* DIRITTO, 6 *marzo* 1865)

Ci siamo molte volte già occupati della questione del prestito Hambro. È mestieri ce ne occupiamo ancora, per difendere i diritti dei possessori di quei titoli, che con eccessiva leggerezza, per non dir peggio, furono dal signor Minghetti conculcati nel suo progetto di legge per la vendita delle strade ferrate.

È noto che gl'interessati presentarono una petizione. A meglio dichiarare la cosa, crediamo utile riferire testualmente il decreto con cui si conchiudeva quel prestito, accompagnandolo nei punti che più premono al nostro oggetto di brevi note.

Ecco il decreto:

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio
Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,
Duca di Savoia e di Genova, ecc. ecc.
Principe di Piemonte ecc., ecc.

Vista la legge del 26 giugno ultimo, in virtù della quale il nostro ministro segretario di Stato delle finanze fu autorizzato ad alienare una rendita di *quattro milioni cinquecento mila* lire di Piemonte sul debito pubblico dello Stato, e a destinare alla sua estinzione un fondo annuale non eccedente l'uno per cento del capitale nominale, oltre il prodotto delle rendite estinte a misura della loro estinzione; a stipulare, occorrendo, in moneta estera, il pagamento di siffatta rendita, e della sua estinzione; ad ipotecare per garentigia di tale debito le strade di ferro in costruzione da Genova a Torino, e da Genova al Lago Maggiore; *ad assicurare ai portatori dei titoli di tal prestito la facoltà di convertirli in azioni sulle dette strade di ferro, ove fossero le medesime cedute ad una compagnia, senza però che tale facoltà non possa mai intendersi in modo che siffatta cessione sia obbligatoria per lo Stato, o che le condizioni della vendita abbiano ad essere preventivamente determinate,* (1) e con dichiarazione inoltre che nel caso in cui il prestito stesso fosse in tutto od in parte contratto, il governo più non potrebbe alienare se non in virtù d'altra legge i due milioni di rendita cinque per cento, ancora disponibili sopra i sei autorizzati colla legge 12 luglio 1850;

Visto il nostro decreto del detto giorno 26 giugno ultimo, col quale abbiamo nominato a nostro commissario regio con incarico di recarsi all'estero, e di negoziarvi un imprestito mediante l'alienazione dell'accennata rendita di *quattro milioni cinquecento mila* lire di Piemonte, il conte Ottavio Thaon di Revel e di Pralungo, ministro di Stato e deputato al Parlamento, investendolo in tal parte di tutti i poteri che colla legge anzi citata vennero conferti al nostro ministro segretario di Stato delle finanze, e con dichiarazione che le clausule, condizioni ed obblighi concernenti il prestito che il detto conte di Revel, nella sovra citata sua qualità di nostro commissario regio, e di rappresen-

tante il nostro ministro delle finanze, anche osservate le basi stabilite dalla stessa legge del 26 giugno ultimo, avrebbe sottoscritti con un contratto in debita forma, avrebbero la stessa forza e valore come se fossero stati sottoscritti dal nostro ministro delle finanze, e sarebbero, a termini della legge, ugualmente obbligatori per lo Stato ;

Vista la convenzione stipulata a Londra il 2 luglio del corrente anno 1851 avanti il marchese Vittorio Emanuele Tapparelli d'Azeglio, nostro inviato straordinario e ministro plenipotenziario presso S. M. la regina del regno unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, ed in presenza dei due testimonii sottoscritti al detto atto, tra il nostro commissario regio conte Ottavio Thaon di Revel e la casa bancaria C. J. Hambro e figlio di Londra, nella persona del suo capo il barone Carlo Gioachino Hambro, del tenore seguente:

Art. 1. Il prestito è formato dal prodotto dell'alienazione di un'annua rendita sul debito pubblico degli Stati di S. M. il re di Sardegna Vittorio Emanuele II, di *cento ottanta mila lire sterline* formanti il capitale nominale di *tre milioni seicento mila lire sterline* (90 milioni di lire italiane).

Art. 2. L'emissione del prestito avrà luogo per mezzo di sottoscrizioni presso la casa bancaria C. J. Hambro e figlio di Londra, alla quota di ottantacinque lire ogni cento lire di capitale, ossia cinque lire di rendita per ogni ottantacinque lire versate.

Art. 3. La rendita decorrerà dal 1° giugno 1851, e sarà pagabile, senza spesa pei portatori, per semestre, il 1° giugno ed il 1° dicembre di cadun anno, a Londra, alla casa C. J. Hambro e figlio, oppure a Torino ed a Genova, ove ne fosse fatta richiesta un mese prima della scadenza, ed in tal caso il pagamento avrà luogo in oro ed in argento.

Art. 4. I versamenti saranno gradualmente stabiliti nel modo seguente:

20 per 100 due giorni dopo la chiusura della sottoscrizione;
15 per 100 il 21 agosto;
15 id. 20 settembre;
10 id. 21 ottobre;
10 id. 21 novembre;
15 id. 1° decembre.

Art. 5. Ciò nullameno i sottoscrittori che vorranno compiutamente liberarsi godranno dello sconto del 5 per 100 all'anno, e loro saranno accordati titoli provvisori, ove ne facciano dimanda.

Art. 6. Ogni ritardo nel pagamento d'una rata trarrà seco la decadenza dei pagamenti anteriori.

Art. 7. Il primo vaglia semestrale sarà dedotto all'ultimo versamento.

Art. 8. I titoli saranno al portatore, rivestiti di tre firme delle autorità competenti sarde, oltre quella della casa di Londra. Saranno muniti di vaglia d'interessi semestrali per *quaranta quattro anni* e *sei mesi*. Conterranno, stampato nelle lingue francese ed inglese, il tenore della presente convenzione, e delle leggi ed autorizzazione che vi si riferiscono.

Art. 9. Saranno ripartiti nelle seguenti serie:

A.	1 a	600 —	600	tit. ed obbl.	di L.	1,000 cad. L. 600,000
B.	601 a	2,600 —	2,000	»	di L.	500 L. 1,000,000
C.	2,601 a	12,600 —	10,000	»	di L.	100 L. 1,000,000
D.	12,601 a	37,600 —	25,000	»	di L.	40 L. 1,000,000
			37,600	Obbligaz.	di L.	3,600,000

corrispondenti ad una rendita cinque per cento di 180,000 lire, ossia *cento ottanta mila lire sterline*.

Art. 10. Oltre la guarentigia formale dello Stato Sardo, onde godranno le obbligazioni suddette sia pel servizio degli interessi, sia pel pagamento del capitale, le strade di ferro da Genova a Torino, e da Genova al Lago Maggiore verso la Svizzera, come anche per la porzione già costrutta ed in costruzione, nonchè per quella da ultimarsi, sono e rimangono specialmente ipotecate in favore delle dette obbligazioni.

Il vincolo ipoteca seguita il fondo, dicono i legisti, ma del modo di farlo valere anche dopo che il prezzo ne sarà integralmente pagato, Minghetti se ne cava nella relazione per la approvazione della vendita, con dire *superate le difficoltà*. Di tutti gli altri articoli non una parola e poi si vanta di aver consultati i migliori legisti!

Crediamo però di sapere che nel rapporto della Commissione della Camera si provvederà, tenendo conto di questa essenziale condizione.

Per emendamento ed a sfogo della petizione proponiamo che i portatori d'Hambro sieno ammessi ad optare sopra le azioni che emetterà la Società di cui all'art. 6 della convenzione 30 giugno 1864.

Art. 11. Tali obbligazioni godranno inoltre negli Stati Sardi di tutti i privilegi, immunità e favori accordati agli altri titoli del debito pubblico sardo, e segnatamente dell'esenzione da tassa e da sequestro.

In questa litania di precauzioni manca il versetto: *Da ogni mala fede, libera nos Domine*. Troviamo in un giornale che prima di pensare a combattere coi sofismi lo art. 14 si propose il quesito: Se intestando la vendita *ad un solo* invece che a qualche *Compagnia* non si sarebbe potuto esautorare quell'articolo. Se ne rise: eppure delle due questa era la meno condannabile.

Art. 12. Una somma di trentasei mila lire sterline corrispondente all'uno per cento del ca-

pitale nominale del prestito, è annualmente destinata all'estinzione delle obbligazioni dell'imprestito di cui si tratta.

Gli interessi delle obbligazioni estinte saranno aggiunti a tal fondo ond'essere impiegati nel modo stesso.

Ciò nullameno l'estinzione non comincierà ad aver luogo che nel nono anno successivo alla data della presente convenzione.

Art. 13. L'estinzione avrà luogo ogni semestre, ed in modo che il debito sia estinto nello spazio di trentasei anni e sei mesi a cominciare dal nono anno suddetto.

Se la rendita è al di là del pari, l'estinzione avrà luogo per estrazione a sorte, ed in presenza del ministro od incaricato d'affari di S. M. il re di Sardegna a Londra, della casa bancaria C. J. Hambro e figlio e d'un pubblico notaio.

Il rimborso avrà luogo alla scadenza del semestre in corso.

I numeri designati dalla sorte saranno inserti nel giornale inglese il *Times* e nella *Gazzetta ufficiale* del governo sardo.

Se la rendita è al disotto del pari, l'estinzione avrà luogo per mezzo d'acquisti al corso per un ammontare nominale corrispondente al prorata della somma applicabile al semestre.

Il governo sardo si riserva il diritto di rimborsare al pari tutta quella parte del prestito che non sarà ancora stata estinta dopo anni venti dalla data della presente convenzione.

Il debito sarebbe estinto al 1° giugno 1896, mediante sieno adempiti gli obblighi relativi.

Crediamo pure di sapere che la Commissione della Camera farà risultare nel suo rapporto, come siasi nei cinque anni decorsi soddisfatto alle estinzioni, e quale somma si debba negli anni avvenire stanziare a tale effetto, poichè essendo *il fondo* passato in altre mani (se la vendita fosse approvata) e cessando al governo l'introito delle strade ferrate vendute; anzi dovendo il governo guarentire all'acquisitore per tutta la durata della concessione (V. atti suppletivi) un prodotto brutto di 28 milioni, sarebbe ben piccola cautela dell'estinzione obbligatoria la massima che l'ipoteca seguita il fondo, se non si venisse con questo emendamento a dilucidare il modo di esercitarla, qualora si dimenticasse per parte di qualche futuro ministro di finanza di estinguere annualmente, come impone l'art. 13, ed eseguire le disposizioni dell'articolo 17.

Art. 14. Nel caso in cui il governo sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente d'azioni al loro valore nominale.

Il termine entro cui tale facoltà di conversione potrà essere esercita, sarà di mesi sei dalla data della cessione della strada di ferro alla compagnia.

Il cambio dei titoli d'imprestito sarà fatto per cura di delegati del governo sardo e della compagnia cessionaria.

Art. 15. La facoltà che il governo sardo si riserva di alienare le strade di ferro suddette, non potrà mai venir estesa in modo da rendere l'alienazione obbligatoria, nè a determinare preventivamente le condizioni a cui potrà aver luogo.

Chi bramasse di vedere giuochi di forza e sofismi, e pareri più o meno legali per togliere ai due precedenti articoli il senso chiaro, letterale e morale, e per far loro dire ciò che il lupo disse all'agnello, legga per diporto la rassegna della Borsa della *Gazzetta di Torino* del 16 genn. Ivi, a proposito di tutt'altro (oh ingenuità) « poichè (dice) abbiam toccato dell'Hambro » infilza due colonne di sragionamenti.

Non resistiamo al piacere di darne un saggio per confronto cogli articoli 14 e 15:

« Il diritto di condominio (cioè il patto « di cui all'articolo 14) nella ferrovia a loro « concesso è eventuale, e fu loro promesso « per l'UNICO caso che le strade ferrate fos- « sero cedute ad una società, la quale si « COSTITUISSE per acquistarle, ed emettesse « azioni per pagarne il prezzo ». Segue con pari logica, poi conchiude che « tale è il « senso, e la lettera degli articoli 14 e 15 ». Per fortuna l'articolo è anonimo. Soggiunge che « devono i portatori dell'Hambro « rassicurarsi che i loro diritti non sono « pregiudicati, e tutti aver prova del come « è riconosciuta sino allo scrupolo dal go- « verno italiano l'inviolabilità de'contratti ». Vi assicuriamo che abbiamo copiato testuale. Per fortuna che tali pareri pocorassicuranti devono passare al crogiuolo della Commissione ed a quello del Parlamento. Non parliamo di quello dell'opinione pubblica manifestato in tutti i giornali. Questi hanno unanimi pronunziata la condanna di chi tenta per pochi milioni di facilitazioni in un contratto rovinosissimo in massima generale « fare (come dice l'*E-* « *conomiste*) torto al credito del governo « per più di un miliardo ».

Art. 16. Quelli fra i portatori d'obbligazioni, che non usassero della facoltà di conversione nel termine suddetto di sei mesi, rimarranno creditori dello Stato sardo allo stesso titolo, e coi

dritti stessi come se la cessione non avesse avuto luogo.

Art. 17. Le obbligazioni che saranno state rimborsate secondo l'uno dei due modi d'estinzione anzi indicati, verranno, dopo che le firme e controfirme vi saranno state depennate, tagliate in due in presenza delle tre persone di cui è cenno all'articolo 13.

Una metà delle stesse obbligazioni così annullate verrà deposta alla Banca d'Inghilterra, sotto il sigillo delle tre persone suddette, e l'altra metà coi vaglia annullati sarà trasmessa al ministro delle finanze del governo sardo.

I numeri ed il montare delle obbligazioni così riscattate saranno inserti nei pubblici fogli, di cui all'articolo 13 sopra indicato.

Art. 18. Le obbligazioni uscite all'estrazione semestrale cesseranno dal portare interesse a partire della scadenza del semestre allora in corso, e se non sono presentate pel rimborso in capitale ed interessi entro i sei mesi successivi alla scadenza dello stesso semestre, il pagamento non potrà esserne effettuato tanto dalla casa di Londra, quanto dalle casse del Tesoro sardo a Genova ed a Torino, se non in seguito ad ordine del ministro delle finanze di S. M. sarda, emanato sulla dimanda che gli interessati gli faranno pervenire nei diciotto mesi successivi al primo termine di sei mesi.

In tali due casi il pagamento avrà luogo senza alcun interesse e a rischio ed a spese del portatore.

Dopo il termine di due anni dal giorno in cui il rimborso delle obbligazioni era dovuto, il capitale e gli interessi relativi saranno di pien diritto devoluti al Tesoro sardo;

Sulla proposizione del nostro ministro segretario di Stato delle finanze, sentito il nostro Consiglio dei ministri;

Noi abbiamo approvata, ratificata e sancita, come per noi, i nostri eredi e successori approviamo, ratifichiamo e sanciamo la surriferita convenzione fatta a Londra il 2 luglio 1851, onde le clausole, condizioni ed obblighi ch'essa contiene restino irrevocabili ed inalterabili sino alla piena e totale estinzione delle dette obbligazioni in capitale ed interessi.

Il credere che tante stipulazioni, precauzioni, ratifiche e sanzioni avessero da presupporre il trattamento minacciato, e le contorte interpretazioni, rifugge, ne siamo certi, dall'animo del lettore.

Sappiamo che in fuori della questione Hambro, la relazione della Commissione porrà anche in evidenza ben altre magagne sul così detto RIORDINAMENTO, e ci riserviamo ad occuparcene appena conosciuta la relazione.

Dichiariamo abbondantemente che ciascun portatore d'una delle dette obbligazioni è investito sino alla concorrente del montare del suo titolo in capitale ed interessi, dei medesimi dritti, guarentigie od immunità assicurate collettivamente ai titoli dell'imprestito.

Dichiariamo inoltre, in esecuzione di quanto è stipulato all'art. 8 della detta convenzione, che ciascuna delle trentasette mila seicento obbligazioni in cui è ripartito il prestito porterà le firme del direttore generale e del segretario generale del debito pubblico dei nostri Stati, oltre il visto d'uno dei mastri uditori presso la nostra Camera dei conti, e la firma della casa bancaria C. J. Hambro e figlio.

Ordiniamo infine che il presente decreto in lingua francese, firmato di nostra mano, controfirmato dal nostro ministro segretario di Stato delle finanze, e munito del visto dei nostri ministri e del controllore generale, sia deposto alla Banca d'Inghilterra, sotto il sigillo delle persone di cui è cenno all'art. 13 della convenzione dianzi enunciata.

Mandiamo il presente registrarsi al controllo generale, pubblicarsi ed inserirsi nella Raccolta degli atti del governo.

Dat. Torino, addì 22 luglio 1851.

VITTORIO EMANUELE.

V.° AZEGLIO.
V.° ALFONSO LA MARMORA.
V.° COLLA.

C. CAVOUR.

Frattanto facciamo osservare che presentemente, dopo esauriti gli argomenti a voler provare che il corso della rendita è basso, perchè *Rothschild* non è ancora investito del feudo delle strade ferrate dell'alta Italia, certi periodici narrano con finto sdegno « essere il ministero perfino accusato di aver già prese anticipazioni sul prezzo ».

Qualche voto di più potrà acquistarsi in questa supposizione, se i votanti non sapessero opporre che non vogliono si salti nella brace per salvarsi dalla padella.

Faranno restituire le anticipazioni e salveranno il paese dal vassallaggio.

VITTORIO EMANUELE II

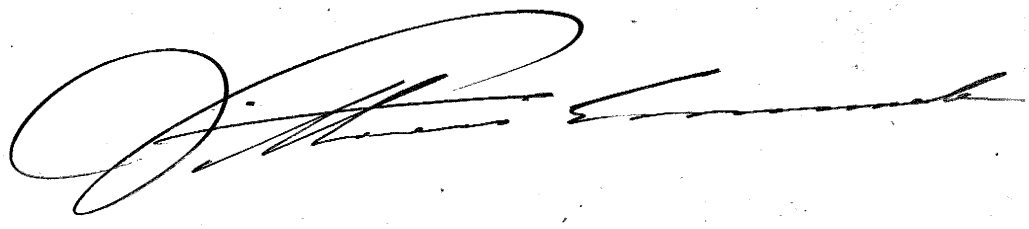
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Decreta:

I Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici sono autorizzati a presentare al Parlamento il qui unito progetto di Legge riguardante alcune modificazioni ed aggiunte da farsi alla prima proposta relativa al riordinamento delle strade ferrate italiane.

Dato a Torino addì 27. Novembre 1864.



Quintino Sella Stefano Jacini

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

I nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e delle finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge per il riordinamento e l'ampliazione delle reti ferroviarie del Regno e sono incaricati di sostenerne la discussione ciascuno per la parte che li riguarda.

Torino 30 giugno 1864

Vittorio Emanuele

Min. Lavori Pubblici