

68

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1865-66.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 25. febbrajo 1866.
dal Ministro dei Lavori Pubblici.

O G G E T T O

Relatore

Approvata nella tornata del

186

138

Nº 68.

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Modificazioni alla Convenzione approvata
con legge 11 gennaio 1863 n° 1105, per la Cessione
delle Ferrovie Sarde.

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1. <i>Firgi</i> | 5. <i>Coppino</i> |
| 2. <i>Cadofini</i> | 6. <i>Gericis</i> |
| 3. <i>Delitala</i> | 7. <i>Gasella</i> |
| 4. <i>Alpreni</i> | 8. <i>Saleris</i> |
| 9. <i>Quergeroni</i> | |

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente *Gleisner*

Segretario Alvaro

Relatore

DISCUSSO NEGLI UFFICI

1st of May 1866

Approvata la Legge nella riunione del _____

PRESENTATA LA RELAZIONE

if

CONVOCAZIONI DELLA COMMISSIONE

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed, occorrendole, di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento, di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici (JICINI)
di concerto
col ministro delle finanze (SCIALOIA)
e col ministro d'agricoltura, industria e commercio
(BERTI)

nella tornata del 25 febbraio 1866

Modificazione alla convenzione approvata con legge 4 gennaio 1863, n° 5505 per la costruzione delle ferrovie sarde.

SIGNORI. — Le condizioni finanziarie poco floride in cui, per diverse circostanze meritevoli di speciali riguardi, trovasi ridotta la Società concessionaria delle ferrovie in Sardegna, non sono nuove al Parlamento nazionale. Esse furono minutamente esposte e discusse nella passata Sessione legislativa allorquando il riferente d'accordo con i suoi colleghi i ministri delle finanze, e d'agricoltura, industria e commercio, presentava la proposta per restituire rateatamente ed a misura dello avanzamento dei lavori la cauzione di tre milioni di lire che, in titoli al valor nominale, avea la detta Società depositato in eseguimento dell'articolo 10 della Convenzione approvata con legge 4 gennaio 1863 n° 1105.

Tale proposta favorevolmente accolta dalla Camera eletta nella tornata del 22 marzo 1865 non potè venir tradotta in legge, poichè sebbene si fossero già iniziata le relative discussioni avanti al Senato del regno, gli affari di più sentita generale importanza che nello scorso

della passata Sessione si avvicendarono per essere sottoposti allo esame di quel Consesso, furono d'impedimento a che il progetto venisse portato a votazione.

Il tempo decorso dalla chiusura della Sessione 1863-64 all'apertura della nuova non influì a mutare il concetto che il Governo erasi formato sulla opportunità di concedere alla Società la invocata facilitazione; ed il riferente perciò si disponeva seguendo le norme vigenti di riproporre l'accennato progetto, perchè potesse il medesimo in questa nuova legislatura aver compiuto il corso che nella precedente rimase interrotto.

Se non che veniva fatto riflettere, che il provvedimento suddetto il quale avrebbe al certo modificato le condizioni della finanza sociale allorchè in tempo non lontano dalla data in cui erasi proposto avesse potuto avere forza di legge, ed in conseguenza compiuto eseguimento, non avrebbe più potuto raggiunger lo scopo, dappoichè le condizioni della Società eransi rese molto più gravi, a tale che verso il novembre del passato anno, epoca in cui, cessata la mala aria, si possono nell'isola ripigliare i lavori, la Società eccitata dal Ministero a proseguire la impresa, ebbe senza esitazione a dichiarare ed a fornire la dettagliata ed incontrastabile dimostrazione al Governo, che era ridotta al punto di doverla affatto abbandonare se per parte dello Stato non le si accordavano alcune facilitazioni, che senza ledere la sostanza della già stipulata Convenzione, valessero a rialzare il credito della finanza sociale e ad accordarle una qualche tregua per il compiuto adempimento degli assunti impegni.

Considerava il Ministero le conseguenze ben gravi che seco trarrebbe l'abbandono dei lavori da parte della Società, poichè con ciò resterebbe di molto ritardata la attuazione delle ferrovie sarde. È vero che la legge sui lavori pubblici, le di cui disposizioni verrebbero dal Governo invocate per dichiarare la decadenza della Società dalla concessione colla perdita del fatto deposito, danno facoltà al Governo di provvedere per la continuazione delle opere tutte rimaste imperfette ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari col mezzo di un'asta pubblica, ma si hanno molti dati per prevedere che gli incanti che verreb-

bero all'uopo tentati resterebbero senza frutto, stante lo scredito in cui cadrebbero quelle ferrovie in seguito alla inesecuzione del contratto stipulato, e al Governo rimarrebbe la certezza di veder sollevati da parte delle popolazioni dell'isola vivi clamori, ai quali sarebbe impotente di soddisfare non potendo nelle circostanze presenti della pubblica finanza assumere a suo carico la esecuzione dei lavori.

In questo stato di cose fu cura del Ministero di escogitare quali temperamenti fossero i più consentanei alla situazione. Ad un tale intento furono tenute diverse conferenze coi rappresentanti della Società; si discussero varie proposte, ed eliminate fra queste tutte quelle che o per accennare ad un aumento sulla già concessa garanzia di prodotto netto o ad assicurazione da parte del Governo di una determinata somma per reddito dei ceduti beni ademprivili, importavano allo Stato un accrescimento di oneri, si fissò in particolar modo l'attenzione sulla opportunità di permettere che la Società dedicasse per ora le sue risorse alla completa esecuzione dei tronchi da Cagliari ad Oristano, da Decimomannu ad Iglesias e da Sassari a Portotorres, i lavori dei quali, giusta le avute informazioni, trovansi discretamente avviati. Ma siccome anche per conseguire questi modesti risultati s'incontrerebbero difficoltà ove, intanto che si prepara una migliore accoglienza nel mercato finanziario ai titoli sociali, non si avesse il mezzo di porre qualche fondo a disposizione della Società per avviare regolarmente i lavori, si riconobbe indispensabile di concedere alla medesima di valersi sotto determinate condizioni del fondo depositato a titolo di cauzione.

Con siffatta misura riconosceva il Ministero che non si arrecava pregiudizio all'adempimento completo della primitiva convenzione, poichè se è vero da una parte che l'Amministrazione dello Stato si spoglia del fondo di garanzia che rileva a tre milioni, consegue dall'altro canto che ne venga erogato il doppio in lavori utili, portando a compimento i tre tronchi predetti che una volta posti in esercizio varranno a far cessare i timori della ineseguibilità della impresa, a rinfrancare gli sfiduciati ed a preparare un miglior avviamento alle operazioni sociali.

A render meno incerto il miglioramento del credito sociale, non esitò il Ministero a prestarsi

alla istanza che gli veniva fatta dalla Società per dichiarare che ai portatori delle cinquanta mila obbligazioni che si emetterebbero per collettare i fondi necessari ad ultimare i lavori delle linee predette e provvedere il materiale necessario allo esercizio di esse, sarebbe garantito per il pagamento degli interessi e per l'ammortizzazione la preferenza sulle lire novemila di prodotto netto chilometrico assicurato alla Società coll'articolo 7° della prima convenzione.

Sebbene le accordate facilitazioni, e questa dichiarazione in particolare non implichino per l'erario dello Stato un accrescimento degli oneri già assunti, ma semplicemente importi un appoggio morale, mercè il quale possono i titoli sociali inspirare nel mercato maggior fiducia e procurarsi un più facile collocamento, nullameno il Ministero volendo porre in atto la massima che si è proposta e dalla quale non intende in circostanza alcuna di declinare, di non prestarsi, cioè, alla concessione di favore alcuno verso le Società già costituite, se non ottiene in cambio da parte loro qualche vantaggio per lo Stato, ha stipulato colla Società che sino a quando non si verifichi il caso per cui per essersi raggiunto un prodotto netto di lire quindici mila (articolo 3°), essa Società è obbligata di completare la rete stabilita colla convenzione del 1862, il ricavo dei beni ademprivili sarà per un quarto aggiudicato all'Amministrazione dello Stato e portato in deduzione della quota di garanzia che a termini del citato articolo 7° della convenzione del 1862, fu concessa alla Società.

Non mancò di prevedersi il caso dell'alienazione che la Società potrebbe fare di parte dei beni suddetti, epperciò all'articolo 4° mentre si è dichiarato che la somma ricavata si ritenesse fruttifera del sei per cento, fu imposto per l'alienazione il sistema dei pubblici incanti collo intervento di agenti del Governo, onde assicurare gli interessi della amministrazione.

Una modificazione di vantaggio rilevante per il pubblico interesse, è recata dalla disposizione dell'articolo 6° della convenzione che si presenta a quella del 1862. L'articolo 32 della medesima equiparava interamente i beni predetti a quelli dei privati. Ora questi in Sardegna, contrariamente a quanto si pratica in presso che tutta la restante Italia, hanno facoltà di liberamente

dissodare. Questo principio consacrato nel regolamento del 4 novembre 1851, aveva allora la sua ragione di essere nel bisogno che sentivasi di promuovere la cultura delle terre troppo trascurate nell'isola.

Ma da quell'epoca, secondo che si osservava dal Ministero dell'agricoltura, le cose mutarono ed alla lamentata trascuranza subentrò una fatale smania di sfruttare per pochi anni i terreni saldi ponendoli a coltura per poscia abbandonarli di bel nuovo. Ad evitare i danni che, dalla troppa libertà che ai privati accorda il citato regolamento, derivano al buon governo delle acque ed alla integrità del territorio produttivo dello Stato, fu stipulato che in quanto riguarda il dissodamento del suolo sarebbero dalla Compagnia delle strade ferrate sarde osservate le disposizioni degli articoli 19 e 21 del regolamento sovraccitato che obbligano a richiedere per i boschi demaniali la preventiva autorizzazione del Governo, e sottopongono a speciali pene pecuniarie in caso di contravvenzione.

Sulla importanza di questo articolo, non è il caso di maggiormente estendersi. Basterà solo il ricordare che il Parlamento nazionale allorquando approvava la proposta di legge che estendeva alle Marche ed all'Umbria il citato regolamento del 1851 ammetteva che ai privati proprietari di boschi e terre salde fosse vietato il dissodare senza speciale autorizzazione del Governo sì e come il detto regolamento prescriveva per il dissodamento dei boschi demaniali.

Signori, nelle attuali circostanze gli accordi che risultano dalla Convenzione che vi viene sottoposta sono quelli che si riconobbero più adatti ad allontanare il temuto pericolo di veder interamente compromesso l'esito delle ferrovie sarde.

Un voto sollecito e favorevole sulle fatte proposte, mentre darà soddisfazione alle istanze che vi si fanno vivissime dalle primarie città dell'isola, alle quali torna grave l'attuale interruzione dei lavori, porrà la Compagnia in grado di compiere ed aprire fra pochi mesi all'esercizio una parte delle linee che furono concesse, e per le quali potrebbesi ritenere aver già speso in lavori e provviste la somma di

sette milioni. Dai risultati che con questo esercizio si otterranno, si avrà norma sicura per l'ulteriore progressivo sviluppo della intera rete, ed i fatti, più eloquenti di ogni qualunque ragionamento, metteranno in chiara luce la vera portata economico-finanziaria della concessione del 1862. Se le previsioni che si formarono circa l'annuo ricavo dei beni ademprivili non furono di soverchio esagerate, le popolazioni sarde non avranno certamente a lamentare la dilazione che per motivi di equità e per non compromettere interamente la costruzione delle ferrovie nell'isola, si è il Governo determinato di concedere per le linee di Sassari-Ozieri, Ozieri-Terranova ed Ozieri-Oristano.

A tal proposito non credesi inopportuno di accennare ad alcuni calcoli spogli affatto di esagerazione, che varranno a far rivedere chiunque volesse ravvisare nella condizione assentita pel compimento della rete ferroviaria di Sardegna una impossibilità di raggiungere quel risultato:

Quando infatti si voglia supporre che un anno dopo la consegna dei 200 mila ettari di beni ademprivili concessi alla Società, possa questa ritrarre il tenuissimo benefizio di lire 5 per ettare, risulterebbe al secondo anno il prodotto di un milione, che ripartito sui 150 chilometri di ferrovia in esercizio, darebbe per chilometro un utile di L. 6666 „ che congiunte al prodotto netto dell'esercizio assicurato (articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862) in 9000 „ costituirebbe un ricavo netto chilometrico di L. 15,666 „

Per tal fatto, non solo raggiungendosi, ma superandosi, il limite che nell'articolo 3º della convenzione è stabilito per il proseguimento dei lavori, la Società dovrebbe ripigliare le interrotte opere non appena scaduto il secondo anno dalla fattale consegna dei 200 mila ettari, ed eseguire quello fra i tre tronchi riservati, che le sarebbe dal Governo indicato, e forse non giungerebbe ad ultimarla, che già il naturale accrescimento del prodotto dei terreni ademprivili porrebbe il Governo in diritto di richiedere la Società di intraprendere i lavori sovra un altro tronco.

Ove, per poco si voglia calcolare il progres-

sivo sviluppo nella coltura e nel miglioramento dei prodotti dei terreni ceduti alla Società, è facile persuadersi come sia sperabile in un brevissimo tempo di ben ordinato lavoro un aumento costante di prodotto. Or bene, il concetto su cui appoggia il presente provvedimento non consiste esso forse nel far sì che l'esecuzione di una parte della rete cagioni l'aumento del valore dei beni ademprivili, il quale aumento produrrà a sua volta e in via normale la possibilità dell'esecuzione del resto della rete sarda?

Posto nell'alternativa o di lasciar abbandonate le linee sarde, quantunque alcuni tronchi di esse si trovino già in costruzione avanzata, sollevando così un profondo malcontento — o di riprendere la costruzione delle linee sia per conto dello Stato, sia mediante altra concessione a patti in ogni modo onerosissimi nelle condizioni attuali e quali la situazione presente delle finanze non acconsentirebbe — o finalmente di assicurare l'immediata ultimazione di una parte di esse rendendo più facilmente esegibile il resto appena che le circostanze lo permettano, il Governo non ha creduto di esitare a scegliere quest'ultimo partito; ed esso ha fiducia che il Parlamento non gli vorrà negare il suo consenso.

PROGETTO DI LEGGE**VITTORIO EMANUELE II**

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata addì 12 febbraio 1866 tra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici, e d'agricoltura, industria e commercio ed i rappresentanti della Società concessionaria delle ferrovie sarde per modificazioni all'anteriore convenzione del 14 luglio 1862 sancita con legge 4 gennaio 1863, n° 1105.

**Convenzione tra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici,
e di agricoltura, industria e commercio del regno d'I-
talia, e la Società concessionaria delle ferrovie in Sar-
degna.**

Si premette che la Società concessionaria delle ferrovie in Sardegna, per diverse circostanze, che possono meritare speciali riguardi, si trova non solo nella impossibilità di portare a compimento nel termine prefisso i lavori dell'intera rete, che le fu concessa colla legge del 4 gennaio 1863, ma non ha modo, nelle attuali condizioni del credito pubblico, di provvedere ai mezzi necessari per perfezionare ed aprire all'esercizio quelle fra esse linee, che si trovano in gran parte costrutte;

Che volendo ovviare alle gravissime conseguenze, alle quali si andrebbe incontro ove la Società avesse ad abbandonare l'assunta impresa, furono, tra i rappresentanti dell'amministrazione dello Stato e quelli della Società, tenute alcune conferenze, allo scopo di studiare i mezzi che nel reciproco interesse tornar potevano più adatti per dare all'impresa, di cui trattasi, un miglior indirizzo, senza imporre allo Stato alcun onere, ed, ove fosse possibile, alleviando il medesimo in parte da quelli assunti colla convenzione approvata colla citata legge;

Che essendosi in massima convenuto, nelle conferenze suddette sui principii che dovevano regolare i nuovi accordi, e tali basi essendo state esplicitamente accettate dai cointeressati dicasteri delle finanze, dei lavori pubblici, e di agricoltura, industria e commercio, occorre che le prese intelligenze vengano ridotte in formale convenzione.

Quindi è che i signori commendatori Antonio Scialoja, ministro delle finanze, Stefano Jacini

ministro dei lavori pubblici, e Domenico Berti ministro dell'istruzione pubblica, reggente il dicastero di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dell'amministrazione dello Stato;

Ed i signori marchese Francesco Maria Boyle di Villaflor, presidente, barone Sabino Leonino, membro, ed avvocato Mattia Montecchi, segretario del Consiglio della Società concessionaria delle ferrovie sarde, quali rappresentanti la Società medesima, come da poteri avutine dal Consiglio d'amministrazione della Società;

A reciproca accettazione e stipulazione, hanno convenuto e convengono quanto segue in modifica parziale delle stipulazioni e disposizioni contenute nella convenzione e capitolato del 14 luglio 1862, approvato colla citata legge del 4 gennaio 1863, n° 1105.

ART. 1.

La linea da Cagliari ad Oristano (chilom. 93) colla diramazione da Decimomanno ad Iglesias (chilometri 37), sarà ultimata e posta in esercizio fra tutto l'anno 1866.

La sezione Porto Torres-Sassari (chilom. 20) della linea Ozieri-Porto Torres sarà ultimata e posta in esercizio entro l'anno 1867, ed anche prima, ove lo si possa.

ART. 2.

La cauzione di tre milioni, depositata nelle casse governative, a norma dell'articolo 10 della convenzione 14 luglio 1862, verrà restituita alla Società, a misura dell'avanzamento dei lavori, ed in rate proporzionate alla metà del valore reale dei lavori effettivamente eseguiti, a computarsi dal giorno d'oggi, ed a seconda dei certificati che verranno rilasciati dal commissariato tecnico-governativo.

ART. 3.

Le altre linee, di cui nell'articolo 1 della già citata convenzione, divise nei seguenti tratti:

1º Da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri	chil. 46
2º Da Ozieri a Terranova	" 69
3º Da Ozieri ad Oristano	" 121

saranno successivamente costrutte tratto per tratto nell'ordine che verrà stabilito dal Governo, tostochè il prodotto netto delle linee in esercizio, aumentato del reddito netto dei ter-

reni ademprivili, giungerà a lire quindicimila per chilometro di ferrovia in esercizio. Fino a che non si verifichi un tal fatto, il quarto del prodotto netto dei terreni ademprivili sarà portato in diminuzione della parte di guarentigia che il Governo potrebbe essere tenuto di pagare alla Società concessionaria, a termini dell'articolo 7 della convenzione 14 luglio 1862, approvata colla citata legge 4 gennaio 1863.

ART. 4.

Tra la Società concessionaria ed il Governo saranno presi gli opportuni concerti al fine di controllare il prodotto netto annuo di detti terreni.

Nel calcolo di tale reddito annuo si dovrà imputare una somma uguale al 6 per cento sul prezzo che la Società fosse per ricavare dalla vendita di tutti o di parte dei detti beni ademprivili. Le vendite di detti beni non potranno eseguirsi che per mezzo di pubblici incanti, col l'intervento di agenti del Governo.

ART. 5.

Per portare a compimento i lavori delle linee Cagliari-Oristano, Decimomanno-Iglesias e Porto Torres-Sassari, e provvedere il materiale mobile necessario all'esercizio delle medesime, rimane la Società autorizzata ad operare l'emissione di cinquantamila obbligazioni di lire 250 ciascuna sul numero di quelle che, a termini della già citata convenzione 14 luglio 1862, è in facoltà di emettere.

Il Governo, sulle lire 9000 per chilometro, garantite alla Società dall'articolo 7 della detta convenzione, garantisce ai possessori di tali obbligazioni la preferenza per il pagamento degl'interessi relativi, in ragione del 6 per cento all'anno, e la loro ammortizzazione nel periodo di novant'anni.

ART. 6.

I terreni ademprivili, a mano a mano che saranno consegnati alla Società, saranno liberi da qualunque vincolo, eccetto per ciò che riguarda il dissodamento del suolo, nel qual caso si applicherà anche alla Società il disposto dagli articoli 19 e 21 del regolamento 4 novembre 1851.

ART. 7.

La presente convenzione non sarà nè definitiva, nè valida, se non dopo approvata a termini di legge.

Le quali cose tutte si accettano dalle parti, che promettono di mantenerle ed osservarle, senza eccezione, e si sottoscrivono.

Fatta, letta e sottoscritta a Firenze, in doppio originale, oggi dodici febbraio milleottocento sessantasei.

Il ministro delle finanze,
Sott^o A. SCIALOJA.

Il ministro dei lavori pubblici,
Sott^o STEFANO JACINI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
Sott^o BERTI DOMENICO.

Sottoscritti DI BOYL E VILLAFLOE.
S. LEONINO.
MATTIA MONTECCHI.

Il capo di sezione nel Ministero dei lavori pubblici,
Firmato: MATTEO COBOEVICH.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Copia di Lettera del Ministero di Agricoltura, Industria e
Commercio, al Ministero dei Lavori Pubblici Firenze
20. Aprile 1866.

In seguito alla ricevuta di codesta Alministro segnata al margine del
la presente, mi prego di manifestarle che la Direzione tecnica per il riparto
e lo sforzoro dei terreni adempivili nell'Isola di Sardegna, in Gennaio ult.
trasmisse a questo Ministero il rendiconto delle relative operazioni eseguite
fino al 1. del sudd. mese; rendiconto che venne pubblicato nella Gazzetta Uffici-
ciata del Regno del 15. del presente mese di Febbrajo N° 46. - Da esso risulta che
la cessione dei terreni ripartiti in lotti e valutati fino al di 1 Gennaio era
per le provincie di:

Cagliari	di	Ett. 269.654.42
Sassari	di	<u>36.657.41</u>

Totale - Ett. 306.286,83

Oggiungono inoltre la menovata Ducez locuira che le opera-
zioni di campagna farebbero stante condotte a termine nel prossimo mese di Maggio;
e che l'assegno dei 200/m Ett. concipi alla Compagnia delle Ferrovie Sardo-
cotta Legge del 4. Gennaio 1863. farebbe compiuto nel corso di Agosto d'
corrente anno, purché però la Compagnia medesima avesse regolar men-
te somministrati i fondi occorrenti per fare fronte alle spese; ed avesse ad-

inolgo^o
Bd antenipo derivato dal rifiuto di farsi rappresentare nella estrazione
forte dei botti, e di ricevere i nuovi assegnamenti di terreno, ai termini
del Regolamento del 27 Febbrajo 1865

B II Ministro
rimasto C. Perazzi

inolgo^o
inolgo^o

20. 2. 1865.

COMPAGNIA REALE
DELLA
FERROVIE SARDE

Firenze, 19 Aprile 1866
Via del Giardino Serristori N. 4.

M

OGGETTO

I versamenti finora eseguiti sulle Azioni sono
i seguenti:

- L. 75 in Aprile e Maggio 1863
" 75 in Giugno 1864
" 75 in Novembre 1864
" 25 in Maggio 1865

Totale versato L. 250 per azione



Per consiglio di amme
Mattià Montauzzi
Legge

Contratti

Quanto alle disposizioni presse per la
continuazione dei lavori negoziò la Relazione
presentata dai Direttori all'adunanza generale
degli azionisti del 26 Maggio 1866 (Stampato
allegato al S. A.) la dove si fa cenno del
nuovo Contratto a stipularsi col rinomato
Costruttore Sig. Brassey, appena sia
approvata dal Parlamento la Convenzione
del 12. febbrajo 1866



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Ferrovie Sarde

Note

fra allegati

Concessa con legge Del 14. Giugno 1863. la costruzione delle ferrovie in Sardegna, non tarderà la Società Concessionaria a presentare al Ministero i progetti di massima delle linee. Questi però si riconosceranno a prima vista elaborati su basi diverse da quelle segnate nel Capitolo II di concessione. Infatti indurarsi a soli metri 4,50 il fondo della trincea, proponersi l'impiego dei ciottoli della costruzione delle opere d'arte, limitarsi le casse Cantoniere ai soli passaggi a livello sulle strade nazionali, ammettere curve di un raggio minimo di 240 a 200 metri con tratti rettilinei di soli 10. metri fra due curve a pendenza del 33 per mille.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici confermava in modo esplicito l'opinione del Ministero che tali proposte fossero inconciliabili colla regularità, sicurezza, economia dell'esercizio.

I presentati studi, nonostante le minacce che si faurano d'uno scioglimento della Società, verranno rimandati alla Società con Nota Ministeriale del 30. Agosto 1863. nella quale

v'invitava la Società a far procedere a nuovi studj in base agli stipulati passi coll'arritenuta di arricinare la linea ai principali luoghi abitati per quanto fosse possibile, e le si dichiarava che il Ministero non intendeva transigere in alcun modo sull'eseguimento delle precise stipulazioni, né di permettere con imprudente facilitazione che la Sardegna per rapporto alle sue ferrovie si trovasse in condizioni tali da rendere affatto illusorio il beneficio, che le si voleva concedere.

La Società poco dopo partecipava che si sottometteva alle decisioni del Ministero, e che faceva intraprendere i chiesti nuovi studj, ma intanto chiedeva che fosse preso in esame l'andamento generale delle linee da essa proposta per poter senza ritardo procedere alle ulteriori pratiche.

Un tal esame preniva dal Ministero particolarmente compagno al pred. Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il quale con suo voto del 26. 7^{mo} proponne che qualche modificazione si apportasse allo andamento segnato nei piani, in guisa che si arfiero a toccare le terre di Orosei, Assemini, Decimomannu, Villasor, Serramanna, Samassi, e San Gavino colla linea Cagliari - Oristano procurando di arricinare il tracciato al popolatissimo villaggio di Pauli, e quelli di Sisigu, Domunuru, e all'altra di Quirru - Iglesias.

Fu quanto alle tre altre linee Oristano - Orosei

Orixi - Tortorosa, e Orixi - Terranova si p
echi. Devano per pronunciarsi in merito all' tracciato
Da seguirsi nuovo studio:

Succedetteramente con Decreto Ministeriale
Del 19. Maggio 1864. si approvarono i progetti
presentati per le linee predette Cagliari - Oristano
e Decimo - Iglesias sotto la supervisione di alcune
particolari condizioni tanto rispetto alla traccia
e all' altimetria di entrambe le linee, quanto per
l'ubicazione di alcune stazioni. Si pose in vista
infatti che fossero ridotte le pendenze, che per
alcuni tratti si proponevano in progetto del 10
per mille, e si sopprimessero le corrispondenze
che fossero sostituite curve più ampie a quelle
proposte col raggio da metri 450. e 500. sempre che
lo si potesse senza andare incontro a riferimenti
spese; che da Decimo al punto di diramazione
della linea per Iglesias si costruisse la strada a
Due binari onde rendere le Due linee indipendenti
fra loro; che al tracciato diretto tra Uras, e
Santa Giusta altro se ne sostituisse per toccare
Marrubiu; che infine si vedesse modo di servire
meglio gli abitanti di Sardinia senza pregiudicare
la popolazione di Samapig.

Intorno al progetto posteriormente presentato dalla
Società per il tronco Da Porto-torre ad Ozieri e annesso
al Ministero fottò la Data del 16. Giugno 1864, apposito
Decreto col quale approvare il tracciato che ha origine
dal suolo Di Portotorre, e passando per Sennari, Muras,
e Sloghes conduce ad Ozieri limitatamente però alle
parti che non poteranno pregiudicare le varianti delle
quali si ordinava lo studio per meglio ubriare la Stazione
di Sennari, e procurare l'arricchimento della linea alla
Città Di Ozieri. Si darano col Decreto medesimo disposi-
zioni per ampliare il raggio di alcune curve Di
150. metri, e che in alcuni tratti si modifichino le pendenze.

Con Decreto Del 19. Marzo 1865, fu data l'
approvazione ai progetti per i tratti lasciati in lacuna
coll'antiorio provvedimento Del 16. Giugno soprattutto.

Otenuta l'approvazione dei progetti la Società
intraprese i lavori nei tronchi Cagliari-Bitti, Decimo-
Ogliastra, e Porto-torre-Sennari, e spiegava Direttamente
l'attività nello arricchimento delle relative opere ma prima per
quanto concerne i primi Due Dei tre iniziati tronchi.

Dopo il Maggio 1865, le condizioni finanziarie
della Società impedirono che essa prosseguisse nella intrapresa.
Di qual sorta furono a quella Data i lavori eseguiti
nella Prov. Di Cagliari risulta dalla Tabella che

B

Allegato C.

190

*Stato dei Lavori e provviste fatte
per le Ferrovie Sarde nella Provincia di Sassari*

1. Tronco fra Tortorres e Sassari

1	Ruotaje a Portotorres ed in parte lungo la linea		
120 Connellate	— — — — —	L 300,000.00	
2	Iudemita di Verri	130,000.00	
3	Movimenti di Verri	38,000.00	
4	l pera d'arte, un Cavalcavia e un Ponte della linea di M 3.00 e quattro Acquedotti della linea di Metri 0.75	10.000.00	
Somma		L 478.000.00	
<i>Merzi d' Opera</i>			
	Vagoni, carrette, canettoni, ruotaje di 2 ^o Ordine, e travers. fine per l'esecuzione dei lavori	L 123.000.00	
— Totale —		L 601.000.00	

Sassari 4. Maggio 1865.

L'Ingegner Capo Sotto-Commissario
firmato P. Seggiaro

N. L'Ispettore Commissario

L. Baggiani

Weygand B

~~250~~ 1

other other other

Ferrovie di Sardegna

Sotto Commissariato Vecchio per la Provincia di Cagliari

Quadro

generale Della situazione Dei lavori Delle Ferrovie e delle

Li Lavori delle Ferrovie Sarde

Tratto in lacuna	Osservazioni
	<p>L'armamento non è che provvisorio deve essere riordinato colla sostituzione di altri tronchi di miglior qualità o che siano almeno iniettate prima di poter aprire la linea all' esercizio.</p> <p>Le stazioni, le case cantoniere non sono per alcun tronco della linea.</p> <p>(a) Le opere d' arte mancanti consistono nelle seguenti:</p> <p>Nº 6. ponticelli di Metri 3. d' apertura; Nº 6. acquedotti di Metri 1.00 Nº 1. acquedotto di metri 2.00. Nº 5. acquedotti di M. 0.75 e Nº 1. ponte sul fiume di Samassi di Nº 8 luci di 12.^m una, e 10^m le altre Due oltre le altre opere d' arte che potrebbero occorrere all' alto della strada</p>
	<p>(b) Manca un ponte sullo Stagno di S. Giusta Nº 3. Luc. di Metri 5. cad. a proposito in ferro, ed un altro ponte sul Paoli Majori</p>
19. 098	<p>In lacuna R. 19. 098 Ad eccezione di salutari punti tratti di Monimenti di terra lavoro eseguito nello scorso del mese di luglio dello scorso anno</p> <p>Cagliari 27. febb. 1866 Il sotto-Comm: Cenico f° Imperatori</p>

si unisce l'allegato A.; quale in oggi sia la
situazione dei lavori apparsa dal quadro pure
annesso l'allegato B. I lavori eseguiti per il
tronco Pontotorres-Sassari nella S. D. Sassari
furono valutati, comprese le provviste, in £. 601,000. 00
l'allegato C.

Notasi che il costo chilometrico per il tronco
Cagliari-Oristano potendosi ritenere di lire 88/mila
e per quelli Decimo-Uglbias, e Pontotorres-Papuri
di lire 96/mila la spesa occorrente per la costruzione
di detti tronchi, escluso il materiale mobile, parrebbe
come infra;

Cagliari - Oristano Chilom: 93 a £ 88/mila £ 8,184,000, 00

Decimo - Uglbias " 37 96/mila " 3,552,000, 00

Pontotorres-Sassari " 20 96/mila " 1,920,000, 00

Totale spesa di costruzione £ 13,656,000, 00

alla spesa fatta Dordònnic

aggiungersi £ 3,000,000, 00

per costo del materiale mobile

sugliard all'annesso di 150. Chilom:

calcolato a £ 20/mila per chilometro

£ 16,656,000, 00

20. Aprile 1866.

**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

Commissariato Gen^{le}
DI SINDACATO E SORVEGLIANZA
DELLE STRADE FERATE

Giornata 8^a Aprile
M° 1866.

Indicare nella risposta la Dio.^{ma} ed il N° della presente.

Oggetto

Comunicaz di documenti

~~Andato i documenti
presso gli uffici
per avere una relazione sulle operazioni
compiute circa ai beni ademprivili.~~

Firenze 21 Aprile 1866.

P

Per soddisfare alla richiesta
espressa dalla M. R. Onorevolissima
in segno del B. corrispondente, il sottoscritto
s'ingegna di rimetterle qui uniti
documenti i quali vengono intantanto
a corrispondere quelli indicati coi
N. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 della lettera stampata.

Che quanto si attiene all'ultimo
degli elementi richiesti, indicato col
N. 8 trattandosi di materia di
esclusiva competenza del Ministero
dell'Agricoltura, Industria e Commercio,
vennero fatti presso di esso gli uffici
per avere una relazione sulle operazioni
compiute circa ai beni ademprivili.

Saranno in questo momento
il riscontro del predetto Ministero alla
nota indirizzagli il sottoscritto si reca
a premarla di acciudersene copia da
venire alla presente.

Ull'Onorevole Sig Presidente
della Camera dei Deputati

Il Ministro
Bally

Firenze

Compagnia R. delle Ferrovie Sarde

Bilancio

al 28 febbrajo 1866.

113

Bilancio generale della Compagnia R. delle Ferrovie Sarde al 28 febbrajo 1866
compilato sui due Conti qui annessi presentati alle Adunane generali degli Azionisti del 31 Marzo 1865, e 24 marzo 1866.

Attivo

Passivo

	Lire St.	I.	D.		Lire St.	I.	D.	
Prodotti Versamenti sulle Azioni	353 715	"	"	Spese preliminari, Acquisto Concessione e spese correlate	80 805	18	6	
Anticipazioni su Versamenti ancora a chiinarsi	1 673	"	"	Prezzo d'acquisto delle 150 mil. di Rendita in deposito presso il Governo	87 284	14	11	
Versamenti provvisori sovr le Obbligazioni da emettersi	405	"	"	Spese per misura e divisione Terreni ademprivili	109 30	14	8	
Interessi g. Depositi e g. Versamenti ritardati	133 59	15	"	Pagate ai Costruttori Smith, Knight e C.	122 777	6	2	
Annata Interessi g. Cauzione depositata presso il Governo	59 40	"	"	Conto Ingegneri	34 920	8	2	
Profitti sul Cambio	773	7	"	Annunzi, Inserzioni, &c.	1 635	5	11	
Numerario a Torino al 28 febbrajo 1865 in c. Sborsi in Italia	32 49	12	1	Semerie e Commissioni diverse	2 388	16	"	
Accettazioni della Compagnia	22 739	17	6	Stampali ed Oggetti di cancelleria	936	17	9	
Ritenuti per Tasse diverse a pagarsi	324	"	"	Sborsi in Italia	10 817	"	5	
Tassa Patente 1864 restituita dal Governo	2188	"	2	Perdite sul cambio	14	8	"	
Prodotti Terreni g. Concessioni di pastore e Vendita Chiande	703	1	1	Spese generali, Bollo Confiscati delle Azioni, &c.	61	1	10	
Restituzioni da Sborsi in Italia	51	"	3	Spese di viaggio	94	8	8	
				Tassa Patente 1864 pagata al Governo	2188	"	2	
				Spese legali	1000	"	"	
				Rimborso di Versamenti provvisori g. le Obbligaz. da emettersi	249	"	"	
				Interesse 6% pagato agli Azionisti	19578	"	11	
				Accettazioni pagate	2 2739	17	6	
				Spese dell' Ufficio di Londra per fatti, Stipendi, &c.	3305	8	2	
				Rimunerazione ai Direttori	2 187	10	"	
				Fondo in Cassa e presso i banchieri	1706	16	3	
					L. St.	405,121	14	2
						165,000	"	"
					L. St.	570,121	14	2

(Da pagarsi un anno dopo l'apertura all'esercizio delle Linee in costruzione) - Veggasi l'unità Relazione presentata dai Direttori all'Adunanza gen^o del 24 Marzo 1866.

Hilman

case she alleged'

not for it

etc etc

Avviso A

**Tabella portante le istituzioni sullo Stato Di Lavori nella Provincia
di Cagliari, e delle promesse nei Diversi Cantoni Dell' Isola.**

Mese di Maggio 1865.

Quadro indicante le spese incontrate dalla Società Confindustria delle Ferrovie Saba - per la costruzione delle medesime

Indicazione delle linee di Ferrovie	Lunghezza in Kilometri	Spese già incontrate dalla Compagnia														N. di lavori impiegati in ciascuna linea	Lavori da svolgersi						
		Per Espropriazioni			Per Movimenti terra			Per ponti acquedotti e fabbricati di varioni o canali			Per Materiali ed armento definito			Totale				N. di lavoranti in linea	Spese in linea	Capitale versato	Rimanente		
		Veci Mesi precedenti Maggio	Nel mese di Maggio	Totali	Veci Mesi precedenti Maggio	Nel mese di Maggio	Totali	Veci Mesi precedenti Maggio	Nel mese di Maggio	Totali	Veci Mesi precedenti Maggio	Nel mese di Maggio	Totali	Veci Mesi precedenti Maggio	Nel mese di Maggio	Totali							
1° Da Cagliari a Decimo	17860	108000	*	108000	255000	29000	234000	49000	*	19000	5000	*	19000	29000	530000	530000	319000	492000	*	*	*	*	
2° Da Decimo a Iglesias	37228	57800	*	57800	250000	20000	270000	*	38000	28000	*	*	*	*	*	*	307800	48000	355800	686	680	36	*
3° Da Decimo a Carbonia	77600	11600	10000	284160	139000	629000	20000	39000	50000	19000	*	19000	29000	2480000	2300000	674000	2671000	3365000	168	938	55	*	
		249160	31000	358800	995000	179000	1174000	69000	58000	118000	69000	*	20000	40000	3161000	8050000	1616800	3279000	1692800	2234	1588	86	*
																						580	

Veduto l'importo dei lavori eseguiti nella Provincia di Cagliari L. 1.679.800

Per rispettare che la realizzazione dei materiali ancora esistenti nei magazzini Cagliari della Saba compre quella di Lavori finiti i quali sono compresi in questa

alla quantità e qualità dei lavori attualmente esistenti nella Provincia di Cagliari.

È tale realizzazione risulta come segue:

(Risulta ancora esistente nei magazzini Cagliari della Saba circa L. 1700 (corrispondenti alle differenze tra i dati di partenza e le spese impiegate) in opera.

a L. 335 (8%)

Bruttamente per esistere come seguito: L. 319.800 corrispondenti alla Differenza fra L. 1700 e L. 335, già impiegati in opera a L. 335 (8%)

Veduto l'importo dell'arrivo dei materiali da Cagliari L. 15.000

E' aggiungendo questo dei materiali mobili esistente stato comunicato per parte della Compagnia Confindustria il 26.05.18 raggiunto a L. 3500 idem

per 2. sommato

Veduto l'importo dell'arrivo dei materiali Mobili per tutta l'Italia L. 125.000

Veduto del Materiali fuso e Mobili per tutta l'Italia L. 250.000

Veduto del Materiali fuso e Mobili per tutta l'Italia L. 850.150

Veduto del Materiali fuso e Mobili per tutta l'Italia L. 850.150

Alla quale somma si vuole aggiungere il valore degli articoli di servizio per la costruzione cioè Magazzini, officine, utensili di ogni genere e così compresi i magazzini e magazzini per il

attacc. - Materiali da costruzione che non sono stati versati per tutta l'Italia

Si avrà allora la somma rappresentata finissimamente da Cagliari stati eseguiti nella Provincia di Cagliari con quella della provincia del Materiali fuso e mobili per

tutte l'Italia compresa anche quella da costruire

Cagliari 8. Giugno 1875.
L'ingegnere Capo Sotto Commissario
f. A. D'Orsi

Relazione

Oggetto

Modificazione alla Convenzione
per la costruzione delle Ferrovie Sarde

68

Venerdì
17 aprile

Le condizioni finanziarie poco floride
cui per diverse circostanze meritevoli di que-
uali riguardi trovasi ridotta la Società con-
cessionaria delle ferrovie in Sardegna non
sono nuove al Parlamento Nazionale. Essi
furono minutamente esposte e discusse nella
passata sessione legislativa allorquando
il differente d'accordo con i suoi colleghi i
Ministri delle Finanze ed Agricoltura, In-
dustria e Commercio presentava la proposta
per restituire patetamente ed a misura dello
avanzamento dei lavori la cessione di tre mi-
lioni di lire che in titoli al valor nominale aveva
la detta Società depositato in esequimento dell'
Art.º 10. della convenzione approvata in legge
4 gennaio 1863 N° 1105.

Ciò proposta favorevolmente accolta
dalla Camera eletta nelletornata del 22 Maggio
1865 non poté venir tradotta in legge poiché
sebbene si fossero già iniziati le relative disegni
seguirono il Senato del Regno, gli affari di
più sentita' generale importanza che nello
scorso della passata sessione si avvicendarono
per essere sottoposti all'esame di quel Consiglio
furo no d'impedimento a che il pro-
getto venisse portato a votazione.

Il tempo decorso dalla chiusura della
Sessione 1863-64 all'apertura della nuova
non influi a mutare il concetto che il governo

era si formato sulla opportunità di concedere alla Società la invocata facilitazione; ed il riferente pericolo si disponeva seguendo le norme vigenti di ri-proposto l'acennato progetto perché potesse il medesimo in questa nuova legislatura aver compiuto il corso che nella precedente rimase interrotto.

Se non si veniva fatto riflettere che il provvedimento suddetto il quale avrebbe al certo modificato le condizioni della finanza sociale, allorché in tempo non lontano dalla data in cui era già proposto avesse potuto avere forza di legge; ed in conseguenza compiuto eseguimento, non raggiungeva lo scopo, dappoiché le condizioni della Società erano resse molto più gravi a tale che verso il Novembre del passato anno, e poco innanzi, cessata l'intemperie, si possono nell'Isola ripigliare i lavori, la Società esitata dal Ministero a proseguire la impresa ebbe senza esitazione a dichiarare e per essa si dotta al punto di doverla abbandonare se per parte del governo non le si avuti davano alcune facilitazioni che segnaleggere la sostanza della già stipulata convenzione valevvero a rialzare il credito della finanza sociale e ad accordarle una qualche tregua per il compimento adempimento degli appunti impegni.

Considerava il Ministero le conseguenze ben gravi che per trarrebbe

N

L'abbandono dei lavori da parte della Società, poiché con ciò resterebbe di molto ritardata la attuazione delle ferrovie Sarde. È vero che la legge sui lavori pubblici le di cui disposizioni verrebbero dal governo invocate per dichiarare la decadenza della società dalla concesione colla perdita del fatto deposito danno facoltà al governo di provvedere per la continuazione delle opere tutte riunite imperfette ed all'esenzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari col mezzo di un asta pubblica, ma si hanno molti dati per prevedere che gli incanti che verrebbero all'uso tentati resterebbero senza frutto stando lo credito incerto che adrebbero quelle ferrovie in seguito alla inesecuzione del contratto stipulato, e il governo rimarrebbe in disgrazia di veder sollevati da parte delle popolazioni dell'Iola vivi clamori ai quali sarebbe impotente di soddisfare non potendo nelle circostanze presenti della pubblica finanza assumere a suo carico la esecuzione dei lavori.

In questo stato di cose fu cura del Ministero di eswgitare quali temperamenti valgessero a raggiungere lo scopo. Ad un tale intento furono tenute diverse conferenze coi rappresentanti della Società, si discussero varie proposte ed eliminato fra queste tutte quelle che o per aumentare ad un aumento sulla già concesa galanga

di prodotto netto o ad assicurazione da parte del Governo di una determinata somma per reddito dei ceduti beni ad emprivili importavano allo Stato un accrescimento di oneri, si fino in particolar modo s'attenzione sulla opportunità d'permettere che la Società dedicasse per ora le sue risorse alla completa esecuzione dei tronchi da Cagliari ad Oristano, da Decimomannu ad Iglesias e da Sassari a Tortorosa i lavori dei quali, giusta le avute informazioni trovansi direttamente avviati. Ma pure anche per conseguire questi modesti risultati, s'incontrorebbero difficoltà ove intanto che s'preparasse migliore auspicenza nel mercato finanziario ai titoli Sociali, non si avesse il mezzo di fornire qualche fondo a disposizione della Società per avviare regolarmente i lavori, si riconobbe indispensabile di concedere alla medesima di valersi sotto determinate condizioni del fondo depositato a titolo di cauzione.

In questa misura riconosceva il M. nistero che non si arrecava pregiudizio all'adempimento completo della primitiva convenzione, poiché se è vero da una parte che l'amministrazione dello Stato si poggia del fondo di garanzia che rileva a tre milioni conseguente da altro quanto che nevenga erogato il doppio in lavori utili, portando adempimenti i tre tronchi predetti che una volta posti in esercizio varranno a far cessare i timori della insicurezza della

83

impresa, a rinfanciare gli sfiduciati ed a preparare un miglior avviamento alle operazioni sociali.

A render meno incerto il miglioramento del credito sociale, non esita il Ministero a prestarsi alla instanza che gli veniva fatta dalla Società per dichiarare che ai portatori delle 50 mila obbligazioni che si emetterebbero per coltare i fondi necessari per ultimare i lavori delle linee predette e provvedere il materiale necessario allo esercizio di esse, si rebbe garantito per il pagamento degli interessi e per l'ammortizzazione la preferenza sulle lire 9 mila di profitto netto chilometrico assegnato alla Società coll'Art. 7^o della prima Convenzione.

Sebbene le accordate facilitazioni, e questa dichiarazione in particolare non implichino per l'erario dello Stato un accrescimento degli oneri già assunti, ma semplicemente importi un appoggio morale mercè il quale possono i titoli sociali inspirare nel mercato maggior fiducia e procurarsi un più facile collocamento, nulla meno il Ministero ostendo porre in alto la massima che si è proposta e dalla quale non intende in circostanza alcuna di declinare; di non prestarsi, cioè alla concezione di favorire almeno verso le Società già costituite se non ottiene in cambio da parte loro qualche vantaggio per il Governo, ha stipulato colla Società che sin a quando non si verifichi

il caso in cui per essersi raggiunto un prodotto netto di lire 15/mila (art. 3°), e' essa Societa' obbligata di completare la rete stabilita colla convenzione del 1862, il ricavo dei beni adempiibili, sara' per un quarto aggiudicato all' Amministrazione dello Stato e portato in deduzione della quota di garanzia che a termini del citato art. 7° della Convenzione del 1862 fu concessa alla Societa'.

Non manca di prevedersi il caso dell' alienazione che la Societa' potrebbe fare di parte dei beni suddetti e per ciò all' art. 4° mentre si e' dichiarato che la somma ricavata si tiene per frutto fisso del 6 p% fu imposto per l' alienazione il sistema dei pubblici incanti sotto intervento di agenti del governo onde a fruirne gli interessi della Amministrazione.

Una modificazione di vantaggio rilevante per il pubblico interesse, e' recata dalla disposizione dell' art. 6 della Convenzione che si presenta a quella del 1862. L' art. 32 della medesima equi parava interamente i beni predetti a quelli dei privati. Ora questi in Sardegna contrariamente a quanto si praticava in presso che tutta la restante Italia, hanno facoltà di liberamente di dividere. Questo principio conservato nel regolamento del 6 Nov. 1851, avrà allora la sua ragione di essere nel bisogno che sentivasi di promuovere

4

Dag

La cultura delle terre troppo trasurate nell'Isola.

Ma da quell'epoca secondo che si osservava dal Ministero dell'Agricoltura, le cose mutarono ed alla lamentata trascuratezza subentò una fatale simonia di sfruttare per pochi anni i terreni saldi ponendoli a coltura per poscia abbandonarli di bel nuovo a se stessi. Ad evitare i danni che dall'altroppa libertà che ai privati avriva il citato Regolamento derivano al buon governo delle acque ed alla integrità del territorio produttivo dello Stato fu stipulato che in quanto riguarda il disprodimento del suolo sarebbero d'alta compagnia a delle Strade Ferrate Sarde osservate le disposizioni degli art. 19 e 21 del Regolamento forzitato che obbligano a richiedere per i boschi demaniali la preventiva autorizzazione del Governo, e sottopongono a speciali pene pecuniarie in caso di contravvenzione.

Sulla importanza di questo articolo, non è il caso di maggiormente estendersi. Basterà solo di ricordare che il Parlamento o Nazionale allorquando approvava la proposta di legge che estendeva alle Marche ed all'Umbria il citato Regolamento del 1851 ammetteva che ai privati proprietari di boschi e terre salde fosse vietato il disprodimento senza speciale autorizzazione del Governo. Si è come il detto Regolamento prescriveva per il disprodimento dei boschi demaniali.

Signori. Nelle attuali circostanze gli avvenimenti che risultano dalla convenzione che vi viene sottoposta sono quelli che si riconobbero più adatti ad allontanare il temuto pericolo di veder interamente compromesso l'esito delle Ferrovie Sarde.

Un voto sollecito e favorevole sulle fatiche proposte, mentre darà soddisfazione alle instanze che vi si fanno vivissime dalle primarie città dell'Isola, alle quali torna gravata l'attuale interruzione dei lavori porrà la compagnia in grado di compiere ed aprire fra pochi mesi all'esercizio una parte delle linee che le furono concepite, e per le quali potrebbe ritenere aver già speso nei lavori e provviste la somma di sette milioni. Dai risultati che un questo esercizio si ottengano, si avrà norma sicura per l'ulteriore progressivo sviluppo della rete, ed i fatti più eloquenti di ogni qualunque ragionamento, metteranno in chiara luce la vera portata economico-finanziaria della concessione del 1862. Se le previsioni che si formarono circa l'annuo ricavo dei beni a tempo rivisti non furono di soverchio esagerate, le popolazioni Sarde non avranno certamente a lamentare la distinzione che per motivi di eguità e per non compromettere interamente la costruzione delle ferrovie nell'Isola, si è il governo determinato di concedere per le linee

5

Sassari - Ojieri - Ojieri Terranova ed
Ojieri - Cristano.

Posto nell' ^{alternativa} o di lasciar abbandonate
le linee Sarde ~~quanteunque~~ alcuni tronchi ^{degli} si trovano
già in costruzione avanzata e sollevando così
un profondo malcontento, o di riprendere la
costruzione delle linee sia per conto dello Stato
sia mediante altra concessione a patti ^{ogni}
modo onerostissimi nelle condizioni attuali e
quali la situazione presente delle Finanze
non avranno sentirebbe, o finalmente di assicurare
l'immediata ultimazione di una parte di esse
rendendo più facilmente eseguibile il resto
appena che le circostanze lo permettano,
il Governo non ha creduto di esitare a scegliere
quest'ultimo partito, ed esso ha fiducia che
il Parlamento non gli vorrà negare il
suo consenso.

6
Progetto di legge.

Artico Unico.

È approvata la Convenzione
stipulata addì 12 Febbrajo 1866
tra i Ministri delle Finanze, dei
Lavori pubblici e d'Agricoltura, in-
dustria e commercio ed i rappresentanti
della Società concessionaria delle Ferro-
vie Sarde per modificazioni all'ante-
riore Convenzione del 16 Luglio 1862
sanita con legge lo gennajo 1863
N° 1105.

No. II.

7

Convenzione tra i Ministri delle Finanze,
dai Lavori Pubblici, di Agricoltura, Industria, e Commercio
del Regno d'Italia, e la Società Consorziale delle
Ferrovie in Sardegna

Si premette che la Società Consorziale delle Ferrovie in Sardegna per diverse circostanze che possono intendersi speciali riguardi si trova non solo nella impossibilità di portare a compimento nel termine prefissato i lavori dell'intera rete, che le fu concessa colla legge del 16 Gennaio 1863; ma non ha modo nelle attuali condizioni del Credito Pubblico di provvedere ai mezzi necessari per perfezionare ed aprire allo esercizio quelle fra le linee che si trovano in grande parte costituite.

Che volendo ovviare alle gravissime conseguenze alle quali si andrebbe incontro ove la Società avesse ad abbandonare la propria impresa furono tra i rappresentanti dell'amministrazione dello Stato, e quelli della Società tenute alcune conferenze allo scopo di studiare i mezzi che nel migliore interesse tornare potevano più adatti per dare alla Impresa di cui trattasi un miglior indirizzo senza imporre allo Stato alcun onere, ed on sope possibile alterando il medesimo



in particolare quelli appunti colla Convenzione approvata colle citata Legge.

Che essendo in massima consonanza tutte le conferme fatte sui principii, che doveano regolare i nuovi accordi, et tali basi essendo state esplicitamente accettate dai Contingenti Dicasteri delle Finanze dei Lavori Pubblici, e di Agricoltura, Industria, e Commercio, occorre che le prese intelligenze vengano ridotte in formale Convenzione.

Quindi è che i Signori Commendatori Antonio Scialoja Ministro delle Finanze, Stefano Jacini Ministro dei Lavori Pubblici, e Domenico Berti Ministro dell'Istruzione Pubblica, reggente il Dicastero di Agricoltura, Industria, e Commercio nell'intervento della Amministrazione dello Stato;

Ed i Signori Marchese Francesco Maria Boiardo Villafiore Presidente, Barone Sabino Leonino Membro, Ed Arrivato Mattia Montecchi Segretario del Consiglio della Società Compagnaria delle Ferrovie Sarde quali rappresentanti la Società interfirman come da poteri avutine dal Consiglio d'Amministrazione della Società.

A reciproca accettazione, e stipulazione hanno convenuto e concordano quanto segue in modificazioni (particolari) delle stipulazioni, Divisioni contenute nella Convenzione, e Capitalato

8

Del 14 Luglio 1862 approvato colla citata
Legge del 11 Gennaio 1863 N° 1109.

Art. 1^o La linea da Cagliari ad
Oriente (Citt. 93) colla diramazione da
Decimomannu ad Iglesias (Citt. 37) sarà
ultimata e posta in esercizio fra tutto l'
anno 1866.

La Sezione Porto-Corres-Sapari (Citt. 29)
della linea Oriente-Porto-Corres sarà
ultimata, e posta in esercizio entro l'anno 1867
d'anche prima ore lo si possa.

Art. 2^o La cauzione di tre milioni
depositata nelle casse governative a norma
dell'Art. 1^o della Convenzione del 14 Luglio
1862 verrà restituita alla Società a misura
dell'avanzamento dei Lavori, dividute in rate
proporzionate alla metà del salario reale
dei lavori effettivamente eseguiti a computarne
dal giorno d'oggi, ed a seconda dei certificati
che verranno rilasciati dal Commissariato
Technico-Governativo.

Art. 3^o Le altre linee di cui nell'Art. 1^o
della già citata Convenzione dirisa nei
seguenti tratti;

1^o Da Bassari alla Tagliacozza ad Oristano ^{2^a} 116

2^o Da Oristano a Terranova 69

3^o Da Oristano ad Iglesias 121

faranno successivamente costruire tratto per tratto
nell'ordine che verrà stabilito dal Governo,
tostoché il prodotto netto delle linee in esercizio

L

aumentato del reddito netto dei terreni
adempiribili giungerà a lire quindici mila
per chilometro di ferrovia in esercizio.
Fino a che non si risipiti un tal fatto, il
quarto del prodotto netto dei terreni adempiribili
sarà portato in diminuzione della parte di
quarant'otto che il Governo potrebbe esigere,
tenuto di pagare alla Società Concessionaria
a termini dell'Art. 4º della Convenzione
14 luglio 1862 approvata colla citata legge
4 gennaio 1863.

Art. 4º Fra la Società Concessionaria e
il Governo saranno presi gli opportuni concorsi
al fine di controllare il prodotto netto annuo
dei detti terreni.

Nel calcolo di tale reddito annuo si
dovrà imputare una somma uguale al 6%
sul prezzo che la Società farà per ricevere
dalla vendita di tutti o di parte dei detti
beni adempiribili. La vendita di detti beni
non potranno eseguirsi che per mezzo di
pubblici incanti coll'intervento di agenti del
Governo.

Art. 5º Per portare a compimento i lavori
delle linee Cagliari - Oristano - Nuoromanno - Ogliastra
e Porto Torres - Sardinia, e provvedere il materiale
mobile necessario all'esercizio delle medesime,
rimane la Società autorizzata ad operare
l'emissione di cinquanta mila obbligazioni
di L. 250 ciascuna sul numero di quelle

2

Atto

che a termine della già citata Convenzione
14 luglio 1862 è in facoltà di emettere.

Il Governo sulle lire 9000 per
Chilometro garantite alla Società dall'
Art. 7º della rivetta Convenzione —
garantisce ai possessori di tali
obbligazioni la preferenza per il
pagamento degli interessi relativi
in ragione del 6 per cento annuo,
e la loro ammortizzazione nel
periodo di novant'anni.

Art. 6º I terreni ademprivili
a mano a mano che faranno farsi
consegnati alla Società faranno farsi
liberi da qualunque vincolo, eccetto
per ciò che riguarda il depositamento
del fuolo, nel qual caso si applicherà
anche alla Società il disposto dagli
Articoli 19 e 21 del Regolamento
1 Novembre 1851

Art. 7º La presente Convenzione
non farà né definitiva né valida
se non dopo approvata a termine
di legge.

Le quali cose tutte si fanno
accettano dalle parti, che si
promettono di mantenerle, ed —
osservarle senza eccezione, e si
sottoscrivono

D. R.

Fatta, letta, e Sottoscritta a Firenze
in Doppio originali oggi Vocii Febbrajo
18 Septembris

H. Ministro delle Finanze

Sott. A Scialoja

H. Ministro dei Lavori Pubblici

Sott. Stefano Faini

H. Ministro d' Agricoltura, Industria
e Commercio

Sott. Berti Domenico

Fr. Dr. Boyle Villaflores

Fr. Leonino

Sott. Matteo Montecchi

H. Capo di Sezione nel Ministero dei Lavori Pubblici

Fr. Matteo Cobbozich

1168.

Progetto di legge, presentato dal Ministro
dei lavori pubblici [di cui non si conosce il nome] e accolto ed es-
aminato dal Ministro della giustizia [di cui non si conosce il nome]
(Borsig)

Modificazione alla convenzione approvata
con legge, L. gennaio 1863 N° 3109, per la
costruzione delle strade ferrate.

Ottobre del 29. febbrajo 1866.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

D.

Nostri Ministri Segretari di Stato per i Lavori Pubblici e
delle Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento il
progetto di legge per modificazione della costituzione delle Province
Sarde, ed a sostenere la discussione.

(Fatto a Firenze il 18 Febbraio 1866.)

Vittorio Emanuele

M. Jani